

Lovforslag nr. L 217. Fremsat den 25. april 2007 af skatteministeren (Kristian Jensen)

Forslag

til

Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

(Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.)

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 5, stk. 1, 3 og 5« til: »§ 5, stk. 1, 2, 8 og 9,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 6, ændres »§ 5 a, stk. 1, nr. 2,« til: »§ 5 a, stk. 1,«.

3. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For nye biler, der er forsynet med selearmer, nedsættes afgiften med 200 kr. pr. selearm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for 3 alarmer.«

4. I § 3, stk. 3, ændres »De i stk. 2 nævnte fradrag i afgiften« til: »Fradraget i stk. 2«.

5. I § 3 a, stk. 6, ændres »§ 4, stk. 3-16« til: »§ 4«.

6. I § 3 b, stk. 8, ændres »§ 4, stk. 6-14,« til: »§ 4,«.

7. I § 3 c, stk. 4, ændres »§ 4, stk. 3-16« til: »§ 4«.

8. I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »13.200 kr.« til: »20.300 kr.«

9. I § 4, stk. 1, nr. 2, ændres »57.400 kr.« til: »64.500 kr.«

10. § 4, stk. 2-4, affattes således:

»Stk. 2. For benzindrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for

hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof.

Stk. 3. For benzindrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

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

11. § 4, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Afgiften for brugte køretøjer beregnes af køretøjets afgiftspligtige værdi og efter dets alder med følgende satser, jf. dog stk. 12 og §§ 5, 5 a og 6:

1) Motorcykler:

1-2 år: 105 pct. af 5.300-14.700 kr. og 180 pct. af resten.

2-3 år: 105 pct. af 4.400-12.200 kr. og 180 pct. af resten.

3-4 år: 105 pct. af 3.500-9.600 kr. og 180 pct. af resten.

4-5 år: 105 pct. af 2.600-7.100 kr. og 180 pct. af resten.

5-6 år: 105 pct. af 1.700-4.500 kr. og 180 pct. af resten.

Over 6 år: 105 pct. af 800-2.000 kr. og 180 pct. af resten.

- 2) Andre køretøjer:
 1-2 år: 105 pct. af 46.800 kr. og 180 pct. af resten.
 2-3 år: 105 pct. af 38.700 kr. og 180 pct. af resten.
 3-4 år: 105 pct. af 30.600 kr. og 180 pct. af resten.
 4-5 år: 105 pct. af 22.500 kr. og 180 pct. af resten.
 5-6 år: 105 pct. af 14.500 kr. og 180 pct. af resten.
 Over 6 år: 105 pct. af 6.400 kr. og 180 pct. af resten.«

12. I § 4, stk. 13, nr. 1, ændres »11.200 kr.« til: »17.200 kr.«

13. I § 4, stk. 13, nr. 2, ændres »48.800 kr.« til: »54.800 kr.«

14. § 4, stk. 14, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 14. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 6 og 13 nedsættes eller forhøjes med følgende procentdele af de fradrag og tillæg, der kunne være foretaget, eller ville være opkrævet ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt:

Køretøjets alder	Fradrag efter § 3, stk. 2 og § 4, stk. 2	Fradrag efter § 8, stk. 7	Tillæg efter § 4, stk. 3
0 – 1 år	17 pct.	30 pct.	17 pct.
1 – 2 år	12 pct.	22 pct.	12 pct.
2 – 3 år	10 pct.	18 pct.	10 pct.
3 – 4 år	8 pct.	14 pct.	8 pct.
4 – 5 år	6 pct.	11 pct.	6 pct.
5 – 6 år	4 pct.	7 pct.	4 pct.
Over 6 år	2 pct.	3 pct.	2 pct.

Stk. 15. De i stk. 14 angivne fradragsandele finder tilsvarende anvendelse for fradrag ydet for lavt brændstofforbrug efter tidligere bestemmelser i registreringsafgiftsloven. «

Stk. 15-16 bliver herefter stk. 16-17.

15. I § 4, stk. 16, der bliver stk. 17, ændres »stk. 15« til: »stk. 16«.

16. § 5 affattes således:

»§ 5. For nye biler og for biler, der har mistet deres identitet, udgør afgiften 0 kr. af de første 13.800 kr. af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten hvis,

- 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t, og
- 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

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

Stk. 3. Biler som nævnt i stk. 1 og 2 må ikke benyttes til befordring af personer uden for fører-

rerrummet. Det er dog tilladt uden for førerrummet at befordre personer, som arbejder i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor de skal anvende det medbragte materiel. Det er endvidere tilladt at befordre personer uden for førerrummet, hvis der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse.

Stk. 4. For benzindrevne varebiler nedsættes afgiften efter stk. 1 med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler nedsættes afgiften efter stk. 1 med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof.

Stk. 5. For benzindrevne varebiler forhøjes afgiften efter stk. 1 med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler forhøjes afgiften efter stk. 1 med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

Stk. 6. Brændstofforbrug efter stk. 4 og 5 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Stk. 7. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der

F. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

Stk. 8. For brugte biler som omhandlet i stk. 1, 2 og 13 beregnes afgiften af bilens afgiftspligtige værdi efter dens alder med følgende satser:

1) Køretøjer omfattet af stk. 1 og 13:

Ikke over 1 år: 0 kr. af 11.700 kr. og 50 pct. af resten.

1-2 år: 0 kr. af 10.000 kr. og 50 pct. af resten.

2-3 år: 0 kr. af 8.300 kr. og 50 pct. af resten.

3-4 år: 0 kr. af 6.500 kr. og 50 pct. af resten.

4-5 år: 0 kr. af 4.800 kr. og 50 pct. af resten.

5-6 år: 0 kr. af 3.100 kr. og 50 pct. af resten.

Over 6 år: 0 kr. af 1.400 kr. og 50 pct. af resten.

2) Køretøjer omfattet af stk. 2 og 13:

Ikke over 1 år: 0 kr. af 29.000 kr. og 30 pct. af resten.

1-2 år: 0 kr. af 24.800 kr. og 30 pct. af resten.

2-3 år: 0 kr. af 20.500 kr. og 30 pct. af resten.

3-4 år: 0 kr. af 16.300 kr. og 30 pct. af resten.

4-5 år: 0 kr. af 12.000 kr. og 30 pct. af resten.

5-6 år: 0 kr. af 7.800 kr. og 30 pct. af resten.

Over 6 år: 0 kr. af 3.500 kr. og 30 pct. af resten.

Stk. 9. For biler, som nævnt i stk. 8, med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr. jf. stk. 2.

Stk. 10. For biler omfattet af stk. 8 og 9, som er nævnt i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr punkt 7.06.021 og punkt 7.06.024, men som ikke opfylder bestemmelserne i disse punkter eller tilsvarende nyere bestemmelser, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 610 kr. 1. pkt. gælder ikke for biler, der er mere end 35 år gamle, og som fremtræder som ved første registrering. Transport- og energiministeren fastsætter nærmere regler om gennemførelse af bestemmelser om luftforurening og udformer retningslinjer for, hvorledes kontrollen af bestemmelsen som nævnt i 1. pkt. skal ske.

Stk. 11. For biler afgiftsberigtiget efter stk. 8, nr. 1, uden tillæg efter stk. 10 opkræves afgift med 50 pct. af tillægsbeløbet, og for biler afgiftsberigtiget efter stk. 8, nr. 2, uden tillæg efter stk. 10 opkræves afgift med 30 pct. af tillægsbeløbet, hvis de foranstaltninger, der er foretaget af hensyn til opfyldelse af de i stk. 10 nævnte bestemmelser om luftforurening, er afmonteret eller ændret på en sådan måde, at de nævnte bestem-

melser om luftforurening ikke længere er opfyldt.

Stk. 12. En brugt bils alder regnes fra første registreringstidspunkt. Hvis en brugt bil ikke har været registreret her i landet eller i udlandet, eller hvis første registreringstidspunkt ikke kan fastslås, regnes alderen fra bilens fremstillings-tidspunkt.

Stk. 13. For biler mellem 2,5 og 4 t tilladt totalvægt, som er specielt indrettet til erhvervs-mæssigt formål, herunder tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lignende, og anvendes hertil, finder stk. 1-12 tilsvarende anvendelse.

Stk. 14. En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-13, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For køretøjer, der er omhandlet i stk. 1 og stk. 5, nr. 1, nedsættes afgiften dog med 50 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr., og for køretøjer, der er omhandlet af stk. 2 og stk. 8, nr. 2, nedsættes afgiften med 30 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 30.000 kr. For biler over 3 t kan nedsættelsen dog højst udgøre 50.000 kr. For køretøjer, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct.

Stk. 15. De fastsatte beløbsgrænser i stk. 1 og stk. 8, nr. 1 reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. 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 2003.«

17. § 5a, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

»For køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befording af mere end 9 personer føreren indbefattet, har et til køretøjet svarende antal passagersæder, og ikke er indrettet til andet formål end personbefording (busser), udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af resten.

Stk. 2. Køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberig-

tigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf. Afgiften beregnet efter 2. pkt. skal for køretøjets samlede værdi eksklusiv afgift dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 pct. af resten.«

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

18. I § 5 a, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«.

19. § 5 a, stk. 4, der bliver stk. 5, ophæves.

20. I § 7, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 5, stk. 3« til: »§ 5, stk. 2«.

21. § 7 b, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

- 1) For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 6, nr. 1, som afgiften efter § 4, stk. 6, nr. 1, stk. 12 eller 13.
- 2) For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 6, nr. 2, som afgiften efter § 4, stk. 6, nr. 2, stk. 12 eller 13.
- 3) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, eller § 5, stk. 8, nr. 1, som afgiften efter § 5, stk. 8, nr. 1.
- 4) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2 og 13, eller § 5, stk. 8, nr. 2, som afgiften efter § 5, stk. 8, nr. 2.
- 5) For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1 og 2, som afgiften efter § 5 a, stk. 1 og 2.
- 6) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.«

22. I § 8, stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. For nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr. For nye biler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.750 kr. For nye biler, der er forsynet med 3 eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for 3. – 6. pude, og for nye biler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at sta-

bilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.500 kr. For nye personbiler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.000 kr. For nye dieseldrevne person- og varebiler (dvs. som drives af motorer med kompressionstænding), hvor emissionen af partikler højst udgør de angivne mængder i 6. og 7. pkt., nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2006 til 2009. Personbilers partikelemission må ikke overstige 5 mg pr. kilometer. For kategori N1 varebiler i klasse I, II og III må partikelemissionen ikke overstige henholdsvis 5 mg pr. kilometer, 8 mg pr. kilometer eller 12 mg pr. kilometer. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Nedsættelsesbeløb efter 5. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder.«

23. I § 15, stk. 1, ændres »§ 5, stk. 1-6 og 10, og § 5 a, stk. 1, nr. 1,« til: »§ 5, stk. 1-10 og 13, og § 5 a, stk. 1 og 2,«.

24. I § 16, stk. 2, ændres »§ 5 a, stk. 1, nr. 1,« til: »§ 5 a, stk. 1 og 2,«.

25. I § 22, stk. 2, ændres »§ 5, stk. 1-5 og 10 eller § 5 a, stk. 1,« til: »§ 5, stk. 1-9 og 13, eller § 5 a, stk. 1 og 2,«.

26. I § 23, stk. 1, ændres »§ 5, stk. 1-5 og 10,« til: »§ 5, stk. 1-9 og 13,«.

27. I § 27, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 5, stk. 1-10 og 12, § 5 a, stk. 1,« til: »§ 5, stk. 1-13 og 15, § 5 a, stk. 1 og 2,«.

§ 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003, som ændret bl.a. ved § 53 i lov 538 af 8. juni 2006 og senest ved § 4 i lov nr. 1583 af 20. december 2006, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 1, tabelafsnit II, A, affattes således:

»

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse	
	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007. Kr.	Motor-køretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere. Kr.
<i>II Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>						
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg til ladet totalvægt.</i>						
Totalvægt indtil 500 kg						
Afgift pr. køretøj:						
12 måneder	850	-	360	-	900	5.040
Totalvægt 501-1.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
12 måneder	1.090	110	520	-	900	5.040
Totalvægt 1.001-2.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
12 måneder	1.810	220	710	-	900	5.040
Totalvægt 2.001-2.500 kg						
Afgift pr. køretøj:						
12 måneder	3.140	290	890	-	5.040	5.040
Totalvægt 2.501-3.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
12 måneder	3.760	360	1.010	-	5.040	5.040
Totalvægt 3.001-4.000 kg						
Afgift pr. køretøj:						
12 måneder	3.760	440	1.150	160	5.040	15.000

«.

§ 4

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 15. juni 2007, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-6, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16, træder dog i kraft den 1. januar 2008.

Stk. 1. Lovens § 1 har med undtagelse af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-6, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16, virkning fra og med den 25. april 2007 for køretøjer, der anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i registreringsafgiftsloven eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for told- og skatteforvaltningen efter reglerne i § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, i registreringsafgiftsloven.

Stk. 2. Køretøjer med en tilladt totalvægt over 2 ton, der kan afgiftsberigtiges med 30 pct. efter de hidtidige bestemmelser i registreringsafgiftslovens § 5, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007, som bliver omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16, 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 de statslige told- og skattemyndigheder 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 de statslige told- og skattemyndigheder senest den 15. juni 2007.

Stk. 3. For køretøjer omfattet af denne lovs § 4, stk. 1, vil den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, være forpligtet til at foretage eventuel efterbetaling af registreringsafgift samt have krav på eventuel tilbagebetaling af registreringsafgift. Efterbetalings- og tilbagebetalingskrav forfalder 30 dage efter lovens ikrafttræden og forrentes fra forfaldsdagen med rente som fastsat efter rentelovens § 5, stk. 1 og 2.

Stk. 4. For brugte køretøjer, der anmeldes med henblik på godtgørelse af registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b og 7c senest den 15. juni 2007, udbetales godtgørelse efter registreringsafgiftslovens hidtil gældende regler, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007.

Stk. 5. Lovens § 2 har virkning for det enkelte køretøj fra den afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. juni 2007 eller senere.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål og baggrund

Udformningen af den danske registreringsafgift er karakteriseret ved, at niveauet generelt er meget højt, men at der også er store forskelle i afgifter mellem forskellige typer af køretøjer. Det gælder f.eks. forskellen i afgift mellem personbiler og varebiler, mellem varebiler under og over 2 tons totalvægt og mellem varebiler under og over 3 tons totalvægt.

Udformningen af afgiftssystemet har en væsentlig indflydelse på både udbud og efterspørgsel af køretøjer og dermed af sammensætningen af bilsalget og bilparken. Det kan have en række utilsigtede konsekvenser af både administrativ, samfundsøkonomisk og miljømæssig karakter. Der sælges således for eksempel kun ganske få varebiler under 2,0 tons totalvægt, mens der samtidig sælges en del varebiler over 3,0 tons totalvægt, som ikke er beregnet eller udviklet til godstransport.

Hvad angår miljø, så er den danske bilbeskatning samlet set meget omfattende sammenlignet med niveauet i andre lande. For langt de fleste biltyper betales der således afgifter (registreringsafgift, ejerafgift og brændstofafgifter), som indebærer et betydeligt incitament til at mindske energiforbruget, men der savnes et særligt incitament i registreringsafgiften til at købe CO₂-venlige biler.

På varebilområdet er målrretningen i forhold til miljøhensyn dog noget mindre end for personbiler (men i gennemsnit fortsat på et højt niveau). Udviklingen på bilmarkedet har således betydet, at visse af afgiftsreglerne er ude af trit med de bilmodeller, der markedsføres. Det gælder dels grænsen mellem små og store varebiler, dels beskatningen af visse store varebiler, der reelt minder mere om personbiler end biler designet til transport af gods og værktøj. Hensynet til at understøtte effektiv anvendelse af energi i transportsektoren taler derfor for at justere bilbeskatningen.

Formålet med lovforslaget er dels at formindske forskellene i afgiftssystemet mellem forskellige typer af køretøjer, dels at lette registreringsafgiften der,

hvor afgiftsniveauet er størst, dvs. personbiler, og endelig at styrke incitamenterne til at vælge sikre køretøjer og køretøjer med lavt brændstofforbrug.

Det sker ved at forøge beskatningen af varebiler og anvende merprovenuet herfra til en reduktion af beskatningen af personbiler med særlig fokus på brændstoføkonomiske biler og biler, der har det højeste sikkerhedsniveau.

For varebiler består afgiftsomlægningen i, at der som udgangspunkt indføres en generel afgiftssats på 50 procent. For egentlige varebiler over 2,5 tons (kasevogne m.v.), som hovedsageligt anvendes af erhvervene, bibeholdes den nuværende sats på 30 procent. Med en generel sats reduceres de afgiftsbetingede incitament til at vælge en større frem for en mindre varebil. Samtidig reduceres forskellen mellem afgifter på personbiler og varebiler.

For at styrke incitamenterne til at vælge køretøjer med lavt brændstofforbrug foreslås et fradrag for både personbiler og varebiler, der kører langt på literen. Fradraget er på 4.000 kr. pr. km, køretøjet kører mere end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieselbiler. For køretøjer, der kører mindre, er det et tillæg på 1.000 kr. pr. km, der køres mindre.

Derudover sker der en omlægning og samlet udvidelse af sikkerhedsfradragene og særlig præmiering af biler med højeste sikkerhedsniveau med det formål at øge trafikikkerheden.

Endelig reduceres registreringsafgiften for nye personbiler via en forhøjelse af skalaknækket mellem 105 og 180 procents afgift fra 65.900 kr. til 74.000 kr.

Med dette lovforslag udmøntes regeringsgrundlaget for så vidt angår en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning. Forslaget skønnes samlet set at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca. 175.000 tons CO₂ årligt på sigt.

Forslaget består overordnet af fem dele:

- En omlægning af varebilbeskatningen.
- En omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene.

- Indførelse af et fradrag eller et tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug.
- En forhøjelse af skalaknækket.
- En stramning for autocampere.

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 15. juni 2007, og at de foreslåede lovændringer i registreringsafgiftsloven har virkning fra fremsættelsen. Dette sker dels for at forhindre hamstring af visse typer køretøjer, og dels for at salget af især personbiler ikke skal gå i stå i perioden fra fremsættelsen af lovforslaget til forslaget vedtagelse. De foreslåede ændringer i vægtafgiftsloven får virkning fra den første almindelige afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. juni 2007.

1.1. Omlægning af varebilbeskatningen

Afgifter på varebiler er betydeligt lavere end på personbiler. Det skyldes hensynet til erhvervene, men giver samtidigt et incitament til at købe varebiler i stedet for personbiler. Samtidig kan afgiftsstrukturen for varebiler i sig selv give et incitament til at købe større og tungere varebiler.

Formålet med en omlægning af varebilbeskatningen er dels at reducere incitamentet til at anskaffe en varebil frem for en personbil, dels at reducere de afgiftsmæssige incitamenter til at anskaffe en større varebil frem for en mindre og mere brændstoføkonomisk varebil. Begge dele bidrager til at reducere udledning af CO₂ fra transportsektoren.

1.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Sikkerhedsfradragene i registreringsafgiften har bl.a. det formål, at registreringsafgiftens størrelse og udformning ikke hindrer eller sinker udbredelsen af udstyr, der kan fremme trafikikkerheden. Der sker en løbende udvikling af nyt sikkerhedsudstyr, mens andet med tiden bliver standardudstyr i mange køretøjer. Der er således løbende behov for at vurdere, om der er nyt sikkerhedsudstyr, der bør gives fradrag for, eller om niveauet for de eksisterende fradrag er passende.

Det nuværende fradrag for ESP (elektronisk stabiliseringsprogram) er tidsbegrænset og udfases gradvist. Erfaringerne viser imidlertid, at ESP-fradrag ikke er blevet standardudstyr i det tempo, der blev forudsat ved fradragets indførelse. Endvidere findes der en del bilmodeller, hvor airbags 5 og 6 endnu ikke er standardudstyr.

En forhøjelse af ESP-fradraget, indførelse af fradrag for ESP i varebiler samt fradrag for airbags nr. 5 og 6 i både person- og varebiler vil medvirke til større udbredelse af dette sikkerhedsudstyr til gavn for trafikikkerheden. Det samme gælder indførelse af et

fradrag for biler med mindst 5 stjerner i EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision.

1.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

Hensigten med forslaget er at give bilkøbere et særligt økonomisk incitament til at vælge en bil med lavt brændstofforbrug. Det gælder både personbiler og varebiler.

1.4. Forhøjelse af skalaknækket

Hensigten med forslaget er at reducere registreringsafgiften for især typiske familiebiler.

1.5. Stramning for autocampere

Det har vist sig, at den lempelige registreringsafgift for campingbiler er blevet udnyttet på en uhensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler - oftest af MPV-type - ombygges til campingbiler, hvor omkostningerne ved ombygningen har være meget begrænsede, således at disse biler i praksis substituerer almindelige personbiler. Dette er både af miljømæssige og statsfinansielle hensyn uhensigtsmæssigt. Miljømæssigt fordi almindelige familier derved anskaffer en større og tungere bil, end de har brug for, og statsfinansielt fordi provenuet fra registreringsafgiften af personbiler derved udhules.

Det foreslås, at hovedreglen fremover bliver, at der for campingbiler betales registreringsafgift, som for almindelige personbiler, men at værdigrundlaget er uden udgiften til campingindretningen.

2. Gældende regler

2.1. Omlægning af varebilbeskatningen

Registreringsafgiften for varebiler under 2 tons totalvægt (små varebiler) er efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, nr. 1, 95 procent af den del af værdien, der er ud over 15.900 kr. Ifølge den såkaldte stationcarregel i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, nr. 2, er registreringsafgiften for varebiler mellem 2 og 4 tons totalvægt, der markedsføres med lignende karrosseri i personvognsudførelse, den samme som for små varebiler, dvs. 95 procent af den del af værdien, der er ud over 15.900 kr. For andre varebiler over 2,0 tons udgør registreringsafgiften efter gældende regler 30 procent af den del af værdien, der er ud over 34.100 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 3. For varebiler over 3,0 tons kan afgiften maksimalt udgøre 56.800 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 3, 2. pkt.

Det følger desuden af vægtafgiftslovens § 2, stk. 1, at for varebiler, der anvendes privat, er der en tillægs-

afgift til den årlige vægtafgift. Tillægsafgiften udgør 900 kr. årligt for varebiler under 2 tons og 5.040 kr. årligt for varebiler over 2 tons totalvægt. For blandet erhvervs- og privat anvendelse er satserne halvdelen af beløbene, jf. vægtafgiftslovens § 4, stk. 2.

2.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Den afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, nedsættes, bl.a. såfremt det nye køretøj er forsynet med visse angivne sikkerhedsudstyr. Efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7, er der eksempelvis fradrag for airbags, abs-bremser og ESP-system. Efter registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2 nedsættes afgiften, såfremt bilen er udstyret med ek-

sempelvis selealarmer, indvendig justerbare sidespejle og ekstra højt monteret stoplygte.

2.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

Efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3 gives der et nedslag i registreringsafgiften til særligt brændstoføkonomiske personbiler. Afgiftslempelsen blev gennemført med virkning fra 1. januar 2000. Afgiftslempelsen følger et på forhånd fastlagt forløb for afvikling. Pr. 1. januar 2011 bortfalder rabatten helt. Forløbet er angivet i tabellen nedenfor:

Benzin forbrug (kilometer/liter)	Diesel forbrug (kilometer/liter)	Fradrag i registreringsafgiften i 2000-2005	Fradrag i registreringsafgiften i 2006-2010
mindst 40	mindst 45	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	-

2.4. Forhøjelse af skalaknækket

Efter nugældende regler reguleres de såkaldte skalaknæk i registreringsafgiftsloven. For personbiler og motorcykler bestemmer skalaknækket, hvor stor en del af køretøjernes afgiftspligtige værdi, der beskattes med 105 pct. henholdsvis 180 pct. Reguleringen følger det løntal, der anvendes til regulering af beløbsgrænser i anden skattelovgivning. De regulerede og afrundede beløbsgrænser for personbiler og motorcykler er pr. 1. januar 2007:

Nye motorcykler og personbiler mv.:

- 1) Motorcykler: 105 pct. af 8.300 – 15.200 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Personbiler mv.: 105 pct. af 65.900 kr. og 180 pct. af resten.

Brugte motorcykler og personbiler mv.:

- 1) Motorcykler:
 - Ikke over 1 år: 105 pct. af 7.200 -12.900 kr. og 180 pct. af resten.
 - 1-2 år: 105 pct. af 6.100-11.100 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 5.100-9.100 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 4.100-7.300 kr. og 180 pct. af resten.

4-5 år: 105 pct. af 3.000-5.400 kr. og 180 pct. af resten.

5-6 år: 105 pct. af 2.000-3.500 kr. og 180 pct. af resten.

Over 6 år: 105 pct. af 1.000-1.700 kr. og 180 pct. af resten.

2) Personbiler m.v.:

Ikke over 1 år: 105 pct. af 56.000 kr. og 180 pct. af resten.

1-2 år: 105 pct. af 47.900 kr. og 180 pct. af resten.

2-3 år: 105 pct. af 39.600 kr. og 180 pct. af resten.

3-4 år: 105 pct. af 31.400 kr. og 180 pct. af resten.

4-5 år: 105 pct. af 23.100 kr. og 180 pct. af resten.

5-6 år: 105 pct. af 15.000 kr. og 180 pct. af resten.

Over 6 år: 105 pct. af 6.700 kr. og 180 pct. af resten.

2.5. Stramning for autocampere

De særlige regler om campingbiler fremgår af registreringsafgiftslovens § 5 a »For følgende køretøjer udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 procent af resten:

- 1) Køretøjer med en egenvægt over 2 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, herunder med adgang til opredning af

egentlige sovepladser for mindst 4 personer,
.....«

Den særligt fordelagtige registreringsafgift af campingbiler blev indført fra 1990. Om de 60 procent hedder det i lovforslaget: »En værdiafgift på 60 procent skønnes at give den afgiftsbelastning, der udligner afgiften af den særlige campingindretning, og skønnes samtidigt at være den lavest mulige sats, når det skal undgås, at campingbiler substituerer almindelige personbiler.«

Baggrunden for den lavere afgiftssats for campingbiler var, at den almindelige bilafgift (180 procent af den del af bilens værdi, der er over 65.900 kr.) marginalt er en høj sats for den ekstra indretning, der er nødvendig for at kunne benytte bilen til ophold og beboelse. Dette særligt i betragtning af, at lignende indretninger kun pålægges moms, hvis der er tale om f.eks. en campingvogn eller en lystbåd.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Omlægning af varebilbeskatningen

Det foreslås, at 95 procent satsen for små varebiler, jf. registreringsafgiftslovens § 5 reduceres til 50 procent. Samtidig forhøjes vægtgrænsen mellem små og store varebiler fra 2,0 til 2,5 tons totalvægt.

Forslaget vil have som konsekvens, at registreringsafgiften reduceres for varebiler under 2,0 tons tilladt totalvægt. Registreringsafgiften forhøjes for alle varebiler mellem 2 og 2,5 tons, idet registreringsafgiften skal beregnes som 50 procent af værdien over 15.900 kr. mod som nu 30 procent af værdien over 34.100 kr. Registreringsafgiften forøges tilsvarende for varevogne, herunder MPV'ere og SUV'ere med en totalvægt over 2,5 tons, men ikke for kassevogne og pick-up'er med en totalvægt over 2,5 tons. Afgiftsloftet i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 3, 2. pkt., hvorefter afgiften højst kan udgøre 56.800 kr. for biler over 3 tons, bortfalder for varebiler som MPV'ere, SUV'ere og lignende biler, der er karakteriseret ved, at de fra fabrikken er lukkede og forsynede med sideruder bag førersædet.

Endelig forhøjes tillægsafgiften for privat anvendelse for varebiler under 2 tons totalvægt fra 900 kr. til 5.040 kr. for nye varebiler, og for varebiler over 3,0 tons totalvægt forhøjes tillægsafgiften fra 5.040 kr. til 15.000 kr. for nye varebiler.

3.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Sikkerhedsfradragene omlægges således:

- Afskaffelse af nuværende fradrag for airbags nr. 1 og 2.
- Indførelse af fradrag for airbags nr. 5 og 6.

- ESP-fradrag for personbiler og varebiler på 2.500 kr. uden aftrapning.
- Forhøjelse af fradrag for selealarmer fra 100 kr. til 200 kr. pr. stk.
- Afskaffelse af fradrag for indvendigt justerbare sidespejle.
- Afskaffelse af fradrag for højt monteret stoplygte i varebiler.
- Indførelse af fradrag for biler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision.
- Reduktion af det nuværende abs-fradrag for biler fra 4.165 kr. til 3.750 kr.

Hvad angår airbags består omlægningen i, at hvor der efter gældende regler gives fradrag allerede ved den første airbag, og maksimalt 4, gives der med forslaget fradrag for airbags nr. 3-6. Der gives således fortsat fradrag for op til 4 airbags, men i stedet for at starte ved den første airbag startes ved airbag nr. 3.

For biler med 6 airbags vil der ikke være nogen forskel. For biler med mindre end 6 airbags vil det nuværende fradrag blive reduceret.

3.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

Det foreslås, at der gives et nedslag i registreringsafgiften for personbiler og varebiler med lavt brændstofforbrug:

- Benzinbiler, der kører længere end 16 km/liter, får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 16 km/liter.
- Dieselmotorer, der kører længere end 18 km/liter, får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 18 km/liter.

Nedslaget afløser de nuværende nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler.

Det foreslås samtidig, at der indføres et tillæg til registreringsafgiften for personbiler og varebiler med højt brændstofforbrug:

- Benzinbiler, der kører mindre end 16 km/liter, får et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 16 km/liter.
- Dieselmotorer, der kører mindre end 18 km/liter, får et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 18 km/liter.

3.4 Forhøjelse af skalaknækket

Det foreslås at reducere registreringsafgiften for nye personbiler via en forhøjelse af skalaknækket mellem 105 og 180 procent af afgift fra 65.900 kr. til 74.000 kr. Knækforhøjelsen svarer til en afgiftslempe på hen ved 6.100 kr. pr. bil. Registreringsafgif-

F. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

ten af nye motorcykler lempes med samme beløb. Det er for motorcykler valgt at lade hele lempelsen ud-mønte for knækket mellem 105 og 180 pct.

De regulerede og afrundede beløbsgrænser for personbiler og motorcykler bliver herefter:

Nye motorcykler og personbiler mv.:

- 1) Motorcykler: 105 pct. af 8.300 – 23.300 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Personbiler mv.: 105 pct. af 74.000 kr. og 180 pct. af resten.

Brugte motorcykler og personbiler mv.:

- 1) Motorcykler:
 - Ikke over 1 år: 105 pct. af 7.200 -19.800 kr. og 180 pct. af resten.
 - 1-2 år: 105 pct. af 6.100-16.900 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 5.100-14.000 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 4.100-11.100 kr. og 180 pct. af resten.
 - 4-5 år: 105 pct. af 3.000-8.200 kr. og 180 pct. af resten.
 - 5-6 år: 105 pct. af 2.000-5.200 kr. og 180 pct. af resten.
 - Over 6 år: 105 pct. af 1.000-2.300 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Personbiler m.v.:
 - Ikke over 1 år: 105 pct. af 62.900 kr. og 180 pct. af resten.
 - 1-2 år: 105 pct. af 53.700 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 44.400 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 35.100 kr. og 180 pct. af resten.
 - 4-5 år: 105 pct. af 25.900 kr. og 180 pct. af resten.
 - 5-6 år: 105 pct. af 16.700 kr. og 180 pct. af resten.
 - Over 6 år: 105 pct. af 7.400 kr. og 180 pct. af resten.

3.5. Stramning for autocampere

Det har vist sig, at den lempelige registreringsafgift af campingbiler er blevet udnyttet på en uhensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler - oftest af MPV-type - ombygges til campingbiler, hvor omkostningerne ved ombygningen har været meget begrænsede, således at disse biler i praksis substituerer almindelige større personbiler, hvorved provenuet fra registreringsafgiften af personbiler udhules.

Det foreslås, at hovedreglen fremover bliver, at der for campingbiler betales registreringsafgift, som for almindelige personbiler, men at værdigrundlaget er uden udgiften til campingindretningen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

4.1.1. Omlægning af varebilbeskatningen

Forslaget skønnes at føre til, at statens indtægter fra varebiler øges med ca. 1.140 mio. kr., når bilkøbernes tilpasning ikke medregnes. Af disse kan de 170 mio. kr. henføres til ændrede regler for registreringsafgift af varebiler over 3,0 tons totalvægt og andre 60 mio. kr. til forhøjelsen af tillægsafgiften for varebiler over 3,0 tons, der benyttes helt eller delvist privat.

Bilkøberne må forventes at tilpasse sig ændringerne, dels ved at anskaffe mindre varebiler, dels ved i stigende omfang at anskaffe personbiler i stedet for varebiler. Begge dele påvirker indtægterne fra registreringsafgiften og har desuden afledte effekter på statens indtægter fra ejerafgiften, vægtafgiften samt brændstofafgifterne. Det skønnes, at efter tilpasning vil denne del af forslaget medføre et merprovenu på ca. 600 mio. kr., bl.a. som følge af, at der i et år med normalt bilsalg vil blive solgt 2.550 flere personbiler og tilsvarende færre varebiler.

Tablet: Provenumæssige konsekvenser af ændringer i varebilbeskatningen (langt sigt)

Mio. kr.	Uden tilpasning	Med tilpasning
Registreringsafgift	1.080	1.050
Ejer- og vægtafgifter	60	-300
Brændstofafgifter	0	-150
I alt (indkomstår)	1.140	600

Anm: Inklusive konsekvenser af tillæg og fradrag efter brændstofforbrug for varebiler

4.1.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradrage

Frdrag for ESP på 2.500 kr. i afgiftsgrundlaget, svarende til et typisk fradrag på 4.500 kr. i afgiften for personbiler, skønnes på sigt at medføre et provenutab

på ca. 535 mio. kr. Da der i gældende regler er et fradrag for ESP til personbiler på 1.300 kr. i 2007 og 800 kr. i 2008, vil provenutabet blive betydeligt mindre disse år.

Forslaget om at ændre i fradragene for airbags anslås isoleret set at være provenuneutralt på sigt, idet afskaffelsen af fradragene for airbags nr. 1 og 2 erstattes af fradrag for airbags nr. 5 og 6. Det forventes, at stort set alle biler på sigt vil have 6 airbags.

Forhøjelsen af fradrag for selealarmer, samt indførelse af fradrag for selealarmer til varebiler, skønnes at medføre et provenutab på ca. 30 mio. kr. årligt på sigt.

Indførelse af fradrag på 2.000 kr. i afgiftsgrundlaget for biler med mindst 5 stjerner ifølge EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision, svarende til en reduktion af afgiften på typisk 3.600 kr., skønnes at medføre et provenutab på ca. 140 mio. kr. årligt. Det er forudsat, at ca. 30 procent af personbilerne opfylder betingelsen for fradrag.

Endelig skønnes afskaffelsen af fradrag for indvendigt justerbare sidespejle i personbiler og højt monterede stoplygter i varebiler samt reduktionen af abs-

fradraget isoleret set at medføre et merprovenu på ca. 150 mio. kr.

Samlet set skønnes ændringerne i sikkerhedsfradragene at medføre et provenutab på 555 mio. kr., når bilkøbernes tilpasning ikke medregnes. Ændringerne må på samme måde som en satsnedsættelse forventes at få bilkøberne til at tilpasse sig ved at købe sikrere - især dyrere og større biler. Det vil have afledte effekter på statens indtægter fra registreringsafgift, ejerafgift, vægtafgift samt brændstofafgifter og skønnes med betydelig usikkerhed at reducere provenutabet til ca. 150 mio. kr. årligt på sigt, jf. tabellen.

Der vil i en årrække blive tale om et væsentligt mindre provenutab, indtil 6 airbags og ESP bliver standardudstyr i samme omfang som 4 airbags og abs-bremser er det i dag.

Tablet: Provenumæssige konsekvenser af ændringer i sikkerhedsfradragene (langt sigt)

Mio. kr.	Uden tilpasning	Med tilpasning
Registreringsafgift	-555	-350
Ejer- og vægtafgifter	0	50
Brændstofafgifter	0	150
I alt (indkomstår)	-555	-150

4.1.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

Uden tilpasning skønnes forslaget at medføre et provenutab på ca. 110 mio. kr.

Bilkøberne forventes at tilpasse sig nedslaget ved at købe mere brændstoføkonomiske biler. Det vil have afledte effekter på statens indtægter fra ejerafgiften og brændstofafgifterne. Da fradrag og tillæg giver incitament til at købe mindre biler, og da der er en sammenhæng mellem bilernes størrelse og registreringsafgiftens niveau, vil substitutionen mod mindre biler føre

til en yderligere reduktion af indtægterne fra registreringsafgiften.

For personbiler vil der isoleret set være tale om en samlet lettelse af beskatning, der på samme måde som en generel afgifts-nedsættelse vil føre til et øget bil-salg. Det skønnes, at blive i størrelsesordenen 700 biler årligt, hvilket isoleret set øger indtægterne fra registreringsafgiften.

De samlede provenumæssige konsekvenser efter tilpasning skønnes på sigt at blive et årligt provenutab på ca. 350 mio. kr. for personbiler, jf. tabellen. Der er ikke heri indregnet eventuelle generelle fremtidige forbedringer af bilernes brændstoføkonomi.

Tablet: Provenumæssige konsekvenser af fradrag og tillæg efter brændstofforbrug (langt sigt)

Mio. kr.	Uden tilpasning	Med tilpasning
Registreringsafgift	-110	-200
Ejer- og vægtafgifter	0	-50
Brændstofafgifter	0	-100
I alt (indkomstår)	-110	-350

Anm: Tabellen viser alene konsekvenserne for personbiler. For varebiler er konsekvenserne medtaget under afsnit 4.1.1.

4.1.4. Forhøjelse af skalaknækket

For en personbil, hvor den afgiftspligtige værdi er over 74.000 kr. vil registreringsafgiften falde med 6.075 kr. som følge af denne del af forslaget isoleret

set. Det vil være tilfældet for ca. 2/3 af bilerne. Yderligere godt 11 procent af bilerne vil få en delvis afgiftslettelse, da de har en afgiftspligtig værdi over det gældende progressionsknæk på 65.900 kr., men ikke

over det foreslåede knæk på 74.000 kr. Samlet set vil denne del af forslaget isoleret set medføre et provenutab på ca. 660 mio. kr., når bilkøbernes tilpasning ikke medregnes.

Der vil dog være en række afledte effekter af forhøjelsen af skalaknækket. En væsentlig effekt er, at der vil blive solgt flere biler. Det skønnes, at omlægningen vil føre til, at salget af personbiler forøges med ca. 1.950 biler årligt. Af disse skyldes de 1.000, at bestanden af personbiler vil vokse som følge af forhøjelsen af skalaknækket. En hurtigere udskiftning af bilparken anslås at forøge salget med 400 biler årligt. Endelig skønnes der at blive solgt 550 personbiler flere og tilsvarende færre varebiler som konsekvens af afgifts-

ændringen. Heri er ikke medregnet effekten af den samtidige ændring af afgiften for varebiler, der er medregnet ovenfor, jf. punkt 4.1. Det øgede bilsalg medfører, at det umiddelbare tab i indtægter fra registreringsafgiften reduceres.

Forslaget vil endvidere føre til, at den gennemsnitlige bilstørrelse bliver øget, hvilket har afledte effekter på registreringsafgiften, ejerafgiften og brændstofafgifterne. Samlet set vil det umiddelbare provenutab på 660 mio. kr. blive reduceret til ca. 250 mio. kr. på sigt, jf. tabellen. Her er udover de nævnte effekter medregnet afledte effekter på andre afgifter som moms, ansvarsforsikringsafgift mv.

Tablet: Provenumæssige konsekvenser af forhøjelse af skalaknæk (langt sigt)

Mio. kr.	Uden tilpasning	Med tilpasning
Registreringsafgift mv.	-660	-150
Ejer- og vægtafgifter		-50
Brændstofafgifter		-50
I alt (indkomstår)	-660	-250

4.1.5. Stramning for autocampere

Der blev i 2004 indregistreret ca. 1.200, i 2005 ca. 1.900 og i 2006 ca. 2.500 autocampere. Hvis det beregningsteknisk forudsættes, at godt 1.000 af disse vil blive omfattet af stramningen, vil statens indtægter fra registreringsafgiften blive forøget med ca. 200 mio. kr., når der ses bort fra eventuel tilpasning.

Bilkøberne må imidlertid forventes at tilpasse sig stramningen ved især at anskaffe personbiler i stedet for autocampere, men personbiler af en mindre størrelse end de autocampere, der ville være anskaffet ved uændrede regler. Det vil have afledte effekter på statens indtægter fra registreringsafgift, ejerafgift og brændstofafgifter og skønnes med betydelig usikkerhed at reducere merprovenuet til ca. 50 mio. kr.

Tablet: Provenumæssige konsekvenser af stramning for autocampere (langt sigt)

Mio. kr.	Uden tilpasning	Med tilpasning
Registreringsafgift mv.	200	100
Ejer- og vægtafgifter		-25
Brændstofafgifter		-25
I alt (indkomstår)	200	50

4.1.6. Samlede økonomiske konsekvenser for det of-fentlige

Forslaget skønnes samlet set at være provenuneutralt.

I en årrække vil de provenumæssige konsekvenser være anderledes i takt med tilpasning til de ændrede regler. Forslaget medfører på kort sigt et merprovenu som følge af, at nogen tilpasning sker umiddelbart eller i en kortere årrække, mens anden tilpasning sker i takt med, at bilerne udskiftes, dvs. i løbet af de kommende 14-18 år.

Forslagets konsekvenser for statens indtægter fra registreringsafgiften forventes at komme umiddelbart

eller indenfor en kort årrække, mens de afledte effekter på især vægtafgiften, ejerafgiften samt brændstofafgifterne vil indføres gradvist i løbet af 14-18 år. Som konsekvens vil forslaget på kort sigt medføre et betydeligt merprovenu.

Således forvente det, at omlægningen samlet set vil indebære et merprovenu på 1.200 mio. kr. i indkomståret 2007 og 950 mio. kr. i indkomståret 2008. I finansårene 2007 og 2008 skønnes omlægningen samlet set at medføre et merprovenu på 1.125 mio. kr. hhv. 925 mio. kr. De store effekter på kort sigt skyldes bl.a., at tilpasning til de nye afgiftsregler i en periode vil medføre et ekstraordinært stort salg af personbiler.

Den varige renteeffekt af det midlertidige merprovenu med tilpasning er ca. 70 mio. kr. Tabellen viser forslagens samlede provenumæssige konsekvenser.

De skønnede adfærdsvirkninger er forbundet med betydelig usikkerhed.

Tablet: Samlede provenumæssige konsekvenser af forslaget (langt sigt)

Mio. kr.	Uden tilpasning	Med tilpasning
1. Omlægning af varebilbeskatningen	1.140	600
2. Omlægning af sikkerhedsfradragene	-555	-150
3. Fradrag i eller tillæg til registreringsafgiften afhængig af køretøjets brændstofforbrug	-110	-350
4. Forhøjelse af skalaknækket	-660	-250
5. Stramning for autocampere	200	50
I alt (indkomstår) før renteeffekt	10	-100
Varig renteeffekt af midlertidigt merprovenu		70
Provenu, inkl. renteeffekt	10	-30

Forslaget har ingen nævneværdige økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.

4.2. Administrative konsekvenser for det offentlige

SKAT har oplyst, at forslaget skønnes at medføre engangsudgifter på ca. 250.000 kr. til systemtilretning og information (udgifterne til information udgør ca. 10.000 kr.).

I forhold til ændringerne i vægtafgiftsloven har Rigspolitiet skønnet, at omkostningerne ved systemændringen vil være i størrelsesordenen 200.000 kr.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for regioner og kommuner.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

5.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

5.1.1. Omlægning af varebilbeskatningen

For varebiler, der anvendes rent erhvervsmæssigt, vil ændringerne føre til en umiddelbar forøgelse af registreringsafgiften på 550 mio. kr. årligt. Efter tilpasning til de ændrede regler, der for erhvervenes vedkommende forventes hovedsageligt at ske ved downsizing af den gennemsnitlige varebilstørrelse, vil afgiftsforøgelsen blive mindre. Det sker, dels ved at forøgelsen af registreringsafgiften reduceres, dels ved afledte effekter på primært vægtafgiften og brændstofforbruget. Det skønnes, at efter tilpasning vil erhvervenes afgiftsbelastning blive forøget med ca. 285 mio. kr. årligt.

For varebiler, der anvendes blandet erhvervsmæssigt og privat, vil ændringerne føre til en umiddelbar forøgelse af registreringsafgiften på 310 mio. kr. årligt. Efter tilpasning til de ændrede regler skønnes af-

giftsbelastningen at blive forøget med 165 mio. kr. årligt.

Der er ikke i disse skøn taget højde for, at en del varebiler efter en del tid videresælges til private, der således vil bære en del af den forøgede afgiftsbyrde. Skønnene må derfor betragtes som overkantsskøn.

Ud over ændringen i den afgiftsmæssige belastning af erhvervenes anskaffelse og besiddelse af køretøjer, vil der være afledte effekter på de brancher, der er beskæftiget med køb, salg, lease og reparation af nye og brugte varebiler. Således forventes salget af varebiler som følge af denne del af lovforslaget reduceret med ca. 2.550 køretøjer årligt, mens salget af personbiler ventes tilsvarende øget.

5.1.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Der er tale om en samlet lettelse, der reducerer omkostningerne til bilkøb for både erhverv og private. Ændringerne er dog mest lempelige for biler med meget sikkerhedsudstyr, f.eks. ESP og mange airbags. Blandt disse er andelen af erhvervsmæssigt anskaffede biler relativt stor.

5.1.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

For personbiler er der tale om en samlet lettelse, der især vil blive givet til biler i segmentet små biler, hvor erhvervsandelen skønnes begrænset. Da erhvervsandelen er større i de øvrige segmenter skønnes forslaget at føre til en stramning i afgiften for erhvervene.

For varebiler er der samlet tale om en stramning, hvoraf en del vil belaste erhvervene. Der vil dog ikke blive regnet fradrag eller tillæg i registreringsafgiften

efter brændstofforbrug for typiske håndværkerkøretøjer som kassevogne og pick-up'er over 2,5 tons totalvægt.

5.1.4 Forhøjelse af skalaknækket

Ændringen anslås at føre til en umiddelbar lettelse i størrelsesordenen 660 mio. kr. Ca. 40 procent af nyregistrerede personbiler anskaffes af erhvervene, der dermed får en umiddelbar lettelse på ca. 260 mio. kr. Efter tilpasning til de ændrede regler og under forudsætning af, at erhvervenes tilpasning sker i samme omfang som øvrige bilejere, forventes erhvervenes afgiftsbelastning samlet set reduceret med i størrelsesordenen 100 mio. kr. fra denne del af forslaget.

Der er ikke i disse skøn taget højde for, at en del erhvervsmæssigt anskaffede nye personbiler efter en del tid videresælges til private, der således opnår en del af gevinsten ved den reducerede afgiftsbyrde. Skønnene må på den baggrund betragtes som overkantsskøn.

Ud over ændringen i den afgiftsmæssige belastning af erhvervenes anskaffelse og besiddelse af køretøjer vil der være afledte effekter på de brancher, der er beskæftiget med køb, salg, lease og reparation af nye og brugte personbiler og motorcykler. De afledte effekter består bl.a. i, at forslaget forventes at føre til et øget salg af nye køretøjer samt at priserne på brugte køretøjer ventes at ændre sig relativt lige så meget som prisen på nye køretøjer. Det kan have afledte effekter for bl.a. brugtvognsforhandlerne, reparationsbranchen samt hyrevognsbranchen ved videresalg af frikørte hyrevogne.

For erhverv, der besidder køretøjer, kan der forventes et kapitaltab eller kapitalgevinst svarende til den relative ændring i priserne på nye køretøjer som følge af ændringen.

5.1.5 Stramning for autocampere

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervene i almindelighed, men virksomheder beskæftiget med ombygning til autocampere vil miste omsætning.

5.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget sendes i høring i Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering samtidig med den tekniske høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens bemærkninger vil efterfølgende blive sendt til Folketingets Skatteudvalg.

Forslaget skønnes umiddelbart ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

7.1. Omlægning af varebilbeskatningen

Forslaget indebærer en samlet stramning af registreringsafgiften for varebiler. Bilkøberne forventes hovedsageligt at tilpasse sig ændringerne på to måder. For det første ved at anskaffe mindre varebiler end ved det gældende afgiftssystem, hvilket reducerer emissionerne af CO₂. For det andet ved i stigende omfang at anskaffe personbiler i stedet for varebiler. Således skønnes det, at ændringen vil medføre, at der vil blive solgt 2.550 flere personbiler og tilsvarende færre varebiler årligt. Da emissionerne fra personbiler gennemsnitligt set er mindre end for varebiler, vil det ligeledes bidrage til at reducere CO₂-emissionerne.

Med stor usikkerhed skønnes brændstofforbruget på sigt at blive reduceret med, hvad der svarer til 6,2 procent af brændstofforbruget fra varebiler ved gældende regler svarende til en reduktion på 160.000 tons CO₂. Heri er indregnet konsekvenserne af fradrag og tillæg for varebiler efter brændstofforbrug, jf. afsnit 7.3 nedenfor.

7.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Der er tale om en samlet lettelse af registreringsafgiften, hvilket isoleret set vil føre til øgede emissioner, der skønnes i størrelsesordenen 20.000 tons CO₂.

7.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

Ved et uændret bilsalg, målt i antal, men efter tilpasning af sammensætningen af bilsalget mod mere brændstoføkonomiske biler skønnes det med betydelig usikkerhed, at CO₂-emissionerne vil blive reduceret med ca. 70.000 tons CO₂ årligt på sigt.

En del af miljøgevinsten vil blive modvirket af, at der vil blive solgt ca. 700 flere biler årligt som følge af, at nedslaget reducerer registreringsafgiften. Det formindsker CO₂-reduktionen, hvorefter nettoeffekten på sigt skønnes at blive en reduktion af CO₂-emissionerne fra personbiler med ca. 50.000 tons årligt.

Fradraget på 4.000 kr. per kilometer, bilen kører længere per liter, svarer til at give et ekstra incitament på ca. 2.100 kr. per ton reduceret CO₂ for en benzobil, der kører ca. 17,5 km/liter.

7.4 Forhøjelse af skalaknækket

Forslaget indebærer, at registreringsafgiften for personbiler og motorcykler reduceres med i gennemsnit 3-4 procent. Som en konsekvens vil antallet af køretøjer vokse. Det skønnes med nogen usikkerhed, at motorparken på sigt vil blive forøget med ca. 14-15.000 køretøjer som følge af afgiftsreduktionen, hvilket øger brændstofforbruget og dermed de samlede CO₂-emissioner.

Det vil dog blive delvis modvirket af, at reduktionen i afgift for personbiler forøger incitamenterne til at vælge en personbil frem for en varebil og dermed forstærker effekten af afgiftsforhøjelsen for varebiler, jf. afsnit 7.1 ovenfor. Det skønnes, at varebilsalget vil blive reduceret med yderligere ca. 550 biler årligt, der modsvares af en tilsvarende forøgelse af salget af personbiler. Da emissionerne fra personbiler gennemsnitligt set er mindre end for varebiler, vil det ligeledes bidrage til at reducere emissionerne.

Endelig vil afgiftsnedsættelsen føre til en øget udskiftning af køretøjer. Da nyere køretøjer alt andet lige har færre emissioner end ældre køretøjer, vil det ligeledes bidrage til at reducere emissionerne, også andre emissioner end CO₂.

Samlet set skønnes det, med betydelig usikkerhed, at CO₂-emissionerne vil blive forøget med ca. 20.000 tons årligt på sigt som følge af denne del af forslaget.

7.5 Stramning for autocampere

Stramningen ventes at føre til, at en række bilkøbere i stedet for en autocamper vil anskaffe en – mindre

– personbil, hvilket reducerer CO₂-emissionerne med anslået 5.000 tons årligt.

7.6. Samlede miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes samlet set at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca. 175.000 tons CO₂ årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er blevet udskiftet, svarende til ca. 2 procent af de samlede CO₂-emissioner fra person- og varebiler. En væsentlig del af den samlede reduktion kan henføres til, at ændringerne i de relative priser mellem person- og varebiler ventes at føre til, at 3.100 bilkøbere årligt vil skifte fra varebil til personbil.

8. Forholdet til EU-retten

Forslaget vurderes overordnet ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

Forslaget om fradrag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 (Informationsproceduredirektivet) med senere ændringer.

9. Kommunikationsplan

Lovforslaget sendes samtidig med fremsættelse i høring hos relevante parter. Lovforslaget vil samtidig også være tilgængeligt på Skatteministeriets hjemmeside.

Når lovforslaget er vedtaget, vil loven være tilgængelig på Skatteministeriets hjemmeside.

SKAT vil efter vedtagelsen af lovforslaget informere om de nye regler på sin hjemmeside, www.skat.dk. De nye regler vil ligeledes fremgå af Punktafgiftsvejledningen, der kan findes på www.skat.dk.

10. Sammenfatning af lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget skønnes samlet set at være provenuneutralt. I en årrække vil der være et betydeligt merprovenu i takt med tilpasning til de ændrede regler.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen.	SKAT har oplyst, at forslaget skønnes at medføre engangsudgifter på ca. 250.000 kr. til systemtilretning og information (udgifterne til information udgør ca. 10.000 kr.). I forhold til ændringerne i vægtafgiftsloven har Rigspolitiet skønnet, at omkostningerne ved systemændringen vil være i størrelsesordenen 200.000 kr. Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige driftsmæssige konsekvenser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forhøjelsen af skalaknækket, tillæg/fradrag efter brændstofforbrug samt styrkelse af sikkerheden vil samlet set betyde en lettelse for erhvervenes anvendelse af især personbiler	Omlægning af varebilbeskatningen skønnes at føre til en forøgelse af erhvervenes afgiftsbelastning. Virksomheder beskæftiget med ombygning til autocampere vil miste omsætning.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget skønnes umiddelbart ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Forslaget skønnes samlet set at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca. 175.000 tons CO ₂ årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er blevet udskiftet, svarende til 2 procent.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Forslaget vurderes overordnet ikke at indeholde EU-retlige aspekter. Forslaget om fradrag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (Informationsproceduredirektivet) med senere ændringer.	

11. Høring

Lovforslaget sendes i høring samtidig med lovforslagets fremsættelse i Folketinget onsdag den 25. april 2007, jf. nedenstående høringsliste.

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Business Danmark, Centralforeningen af Auto-

reparatører i Danmark, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Danske Motorcyklisteres Råd, Danske Speditør Forening, Dansk Told &

Skatteforbund, Datatilsynet, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Den Danske Skatteborgerforening, Det Økologiske Råd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervenes Transportudvalg, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansministeriet, Finansrådet, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsikring og Pension, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Greenpeace Danmark, Handel, Landsorganisationen i Danmark (LO), Håndværksrådet, IT-Brancheorganisationen, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsbrugsrådet, Landsskatteretten, Lederne, MC-Touring Club Danmark, Miljøministeriet, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Noah, Politidirektøren i København, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Statsministeriet, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, SKAT, Transport- og Energiministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, WWF, Økologisk Landsforening.

De modtagne høringssvar med bemærkninger og kommentarer hertil vil efterfølgende blive sendt til Folketingets Skatteudvalg.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af forslagens § 1, nr. 16 og nr. 17.

Til nr. 3

Den foreslåede nyaffattelse af registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2, medfører en omlægning af sikkerhedsfradragene således, at:

- fradraget for selealarmer forhøjes fra 100 kr. til 200 kr. Fradraget gælder som hidtil maksimalt for 3 alarmer.
- fradraget for indvendigt justerbart sidespejl afskaffes.
- fradrag for højt monteret stoplygte i varebiler afskaffes.

Til nr. 4

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af forslagens § 1, nr. 3.

Til nr. 5, 6 og 7

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af forslagens § 1, nr. 10 og 14.

Til nr. 8 og 9

Det foreslås at reducere registreringsafgiften for nye personbiler via en forhøjelse af skalaknækket mellem 105 og 180 procents afgift fra 65.900 kr. til 74.000 kr. Knækforhøjelsen svarer til en afgiftslempe på hen ved 6.100 kr. pr. bil. Registreringsafgiften af nye motorcykler lempes forholdsvis tilsvarende. Det er for motorcykler valgt at lade hele lempelsen udmønte for knækket mellem 105 og 180 pct.

Satserne i bestemmelsen er fastsat i niveau 2002. Dette svarer til gældende regler og er valgt, fordi de øvrige beløbsgrænser i registreringsafgiftsloven er fastsat med udgangspunkt i niveau 2002.

Til nr. 10

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2, nyaffattes således, at der gives et nedslag i registreringsafgiften for personbiler med et lavt brændstofforbrug:

- Benzinbiler, der kører længere end 16 km/liter, får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 16 km/liter.
- Dieslbiler, der kører længere end 18 km/liter, får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 18 km/liter.

Det foreslås samtidig, at der indsættes et nyt § 4, stk. 3, hvorefter der indføres et tillæg til registreringsafgiften for personbiler med et højt brændstofforbrug:

- Benzinbiler, der kører mindre end 16 km/liter, får et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 16 km/liter.
- Dieslbiler, der kører mindre end 18 km/liter, får et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 18 km/liter.

Ved benzindrevne personbiler forstås biler, der kan anvende benzin som brændstof, hvilket vil sige biler med gnisttænding. Det er således uden betydning for fradraget i afgiften, om bilerne i praksis kører på biobrændstof eller en blanding af benzin og biobrændstof. Ved dieseldrevne personbiler forstås biler, der kan køre på dieselolie, hvilket vil sige biler med kompressionstænding.

Til nr. 11

Det foreslås at reducere registreringsafgiften for brugte personbiler via forhøjelser af skalaknækkene mellem 105 og 180 procentsafgift i samme omfang som for nye personbiler. Registreringsafgiften af nye motorcykler lempes med samme beløb. Det er for mo-

F. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

torcykler valgt at lade hele lempelsen udmønte for knækket mellem 105 og 180 pct.

Satserne i bestemmelsen er fastsat i niveau 2002. Dette svarer til gældende regler og er valgt fordi de øvrige beløbsgrænser er fastsat med udgangspunkt i 2002.

Til nr. 12 og 13

Der gælder en særlig regel for brugte personbiler og motorcykler, der er under 1 år gamle. Reglen er et alternativ til det skematiske værdifald for afgiften for køretøjer i denne aldersgruppe. Også for denne regel ændres skalaerne til tilsvarende omfang som for nye køretøjer.

Til nr. 14

Der ydes efter gældende regler et fradrag i den afgiftspligtige værdi for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger for brugte køretøjer, der er under et år gamle. Fradraget udgør 17 pct. af de beløb, der kan fradrages i afgiften af nye køretøjer og 30 pct. af de fradrag, der sker i den afgiftspligtige. Det foreslås, at denne fradragsordning udvides til de ældre brugte biler. De procentvise fradrag nedsættes med bilens alder i samme takt som værdifaldet for skalaknækket for brugte biler og motorcykler. Samtidigt foreslås det, at de nye tillæg til afgiften for personbiler med dårligere brændstoføkonomi kommer til at påvirke den afgiftspligtige værdi i samme omfang som fradragene.

Til nr. 15

Der tale om en konsekvensrettelse som følge af forslagens § 1, nr. 14.

Til nr. 16

Med forslaget omaffattes registreringsafgiftslovens § 5.

Den foreslåede § 5, stk. 1, medfører, at 95 pct. satsen for små varebiler (under 2 tons), jf. registreringsafgiftslovens § 5, reduceres til 50 pct.

Den foreslåede § 5, stk. 2, medfører, at vægtgrænsen mellem små og store varebiler forhøjes fra 2,0 til 2,5 tons totalvægt, hvilket betyder, at afgiftssatsen for disse varebiler (mellem 2 og 2,5 tons) stiger fra 30 pct. til 50 pct. Der sker samtidig en forhøjelse af satsen for MPV'ere og SUV'ere over 2,5 tons (fra 30 til 50 pct.). MPV er en forkortelse for »Multi Purpose Vehicle« og SUV er en forkortelse for »Sport Utility Vehicle«. Varebiler, så som MPV'ere, SUV'ere og lignende biler er karakteriserede ved, at de fra fabrikken er lukkede og forsynede med sideruder bag førersædet.

De såkaldte dobbeltkabine pick-upper, der er karakteriseret ved, at der er et rum mellem førersædet og et åbent lad, anses for at være åbne.

Den foreslåede ændring betyder, at afgiftsloftet i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 3, 2. pkt., hvorefter afgiften højst kan udgøre 56.800 kr. for biler over 3 tons, bortfalder for varebiler såsom MPV'ere, SUV'ere og lignende biler karakteriseret ved, at de fra fabrikken er lukkede og forsynede med sideruder bag førersædet. Afgiftsloftet gælder stadigvæk for øvrige biler over 3 tons.

Den foreslåede § 5, stk. 3, svarer til den hidtidige bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2.

Det foreslås, jf. forslagens § 5, stk. 4, at der gives et nedslag i registreringsafgiften for små varebiler, dvs. varebiler omfattet af den foreslåede § 5, stk. 1, med et lavt brændstofforbrug:

- Benzinbiler, der kører længere end 16 km/liter, får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 16 km/liter.
- Dieslbiler, der kører længere end 18 km/liter, får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 18 km/liter.

Det foreslås ligeledes, jf. forslagens § 5, stk. 5, at der indføres et tillæg til registreringsafgiften for varebiler med et højt brændstofforbrug:

- Benzinbiler, der kører mindre end 16 km/liter får et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 16 km/liter.
- Dieslbiler, der kører mindre end 18 km/liter får et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 18 km/liter.

Ved benzindrevne varebiler forstås biler, der kan anvende benzin som brændstof, hvilket vil sige biler med gnisttænding. Det er således uden betydning for fradraget i afgiften, om bilerne i praksis kører på biobrændstof eller en blanding af benzin og biobrændstof. Tilsvarende forstås ved dieseldrevne personbiler biler, der kan køre på dieselolie, hvilket vil sige biler med kompressionstænding.

Forslagens § 5, stk. 7 svarer til den hidtil gældende § 5, stk. 5.

I forslagens § 5, stk. 8, 11, og 14 sker der ligeledes en nedsættelse af 95 pct. satsen for små varebiler (under 2 tons) til 50 pct.

Nedsættelsen af satsen medfører samtidig, at den hidtidige bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 7, ophæves, da den lavere sats på 50 pct. betyder, at registreringsafgift af en brugt varebil ikke vil kunne komme til at udgøre 75 pct.

Til nr. 17

Den særligt fordelagtige registreringsafgift af campingbiler blev indført fra 1990. Om de 60 procent hedder det i lovforslaget fra 1989: »En værdiafgift på 60 procent skønnes at give den afgiftsbelastning, der udligner afgiften af den særlige campingindretning, og skønnes samtidigt at være den lavest mulige sats, når det skal undgås, at campingbiler substituerer almindelige personbiler.«

Baggrunden for den lavere afgiftssats for campingbiler var, at den almindelige bilafgift (180 procent af den del af bilens værdi, der er over i dag 65.900 kr.) marginalt er en høj sats for den ekstra indretning, der er nødvendig for at kunne benytte bilen til ophold og beboelse. Dette særligt i betragtning af, at samme indretning kun pålægges moms, hvis der er tale om f.eks. en campingvogn eller en lystbåd.

Det har vist sig, at bestemmelsen er blevet udnyttet på en uhensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler - oftest af MPV-type - ombygges til campingbiler, hvor omkostningerne ved ombygningen har være meget begrænsede, således at disse biler i praksis substituerer almindelige større personbiler, hvorved provenuet fra registreringsafgiften af personbiler udhules.

Registreringsafgiftsloven har en anden regel for små campingbiler. For disse biler gælder, at der betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, men at der kan ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt for tjeneste og moms heraf. Bestemmelsen for små campingbiler svarer således nøje til intentionen i 1990-lovgivningen. Valget af værdiafgift skal ses i sammenhæng med, at en værdiafgift er enklere at administrere.

Det foreslås derfor, at hovedreglen fremover bliver, at der for campingbiler betales samme registreringsafgift som for almindelige personbiler, men at værdigrundlaget er uden udgiften til campingindretningen.

Egentlige campingbiler er som oftest opbygget på lastbilchassis, der typisk har en tilladt totalvægt på 3,5 ton svarende til grænsen for et »lille« kørekort. Priserne for disse lastbilchassis er typisk så lave i forhold til prisen for den færdigbyggede »rigtige« campingbil, at registreringsafgiften af chassiset ofte vil være lavere end med den nugældende sats på 60 procent af hele campingbilens værdi ekskl. afgift, hvis afgiften betales efter reglen for små campingbiler. Det foreslås derfor, at satsen på 60 pct. opretholdes som et minimum for registreringsafgiften af campingbiler.

Til nr. 18

Der er tale om en konsekvensrettelse, jf. forslaget § 1, nr. 17.

Til nr. 19

Der er tale om en konsekvensrettelse, jf. forslaget § 1, nr. 17.

Til nr. 20

Der er tale om en konsekvensrettelse, jf. forslaget § 1, nr. 16.

Til nr. 21

Der er tale om konsekvensrettelser, jf. forslaget § 1, nr. 16 og nr. 17.

Til nr. 22

Den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7, er en del af den samlede omlægning af sikkerhedsfradragene. Ændringen medfører:

- Indførelse af fradrag for airbags nr. 5 og 6.
- ESP-fradrag for personbiler og varebiler er uden tidsbegrænsning.
- Reduktion af det nuværende abs-fradrag for biler fra 4.165 kr. til 3.750 kr.

Det foreslås samtidig, at den afgiftspligtige værdi for nye personbiler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision nedsættes med 2.000 kr.

EuroNCAP er en privat organisation, der støttes af nogle europæiske regeringer, af EU-Kommissionen samt af motor- og forbrugerorganisationer i alle EU-lande. EuroNCAP foretager forskellige test af bilers kollisionssikkerhed. Bilernes kollisionssikkerhed testes både ved frontalkollision og sidekollision. Bilerne får i den forbindelse tildelt stjerner. Der kan i dag opnås op til 5 stjerner for kollisionssikkerhed.

På nuværende tidspunkt omfatter EuroNCAP test af bilens kollisionssikkerhed ikke en test af bilens forsæders beskyttelse mod piskesmældsskader. Det forventes, at EuroNCAP test af bilens kollisionssikkerhed på et senere tidspunkt vil blive udvidet til at omfatte eksempelvis en test af bilens forsæders beskyttelse mod piskesmældsskader, og at dette vil medføre en 6. stjerne.

Til nr. 23-27

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af forslaget § 1, nr. 15 og nr. 16.

Til § 2

Til nr. 1

Som led i den samlede omlægning af varebilbeskatningen foreslås det at forhøje tillægsafgiften for privat anvendelse for varebiler under 2 tons totalvægt fra 900 kr. til 5.040 kr. for nye varebiler. For varebiler over 3,0 tons totalvægt forhøjes tillægsafgiften fra 5.040 kr. til 15.000 kr. for nye varebiler. Det foreslås, at den forhøjede tillægsafgift for privat anvendelse får virkning for motorkøretøjer, hvis første registrering som nye er sket fra fremsættelsen af lovforslaget onsdag den 25. april 2007.

Til § 3

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 15. juni 2007.

Den foreslåede ændring i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-6, hvorefter der indføres et fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug, foreslås først at få virkning fra 1. januar 2008. Der henvises i den forbindelse til Rådets direktiv 80/1286/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjer brændstofforbrug som ændret ved Rådets direktiv 2004/3/EF af 11. februar 2004 om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1286/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjer CO₂-emmissioner og brændstofforbrug.

Til § 4

Det foreslås, at lovændringen for så vidt angår ændringerne i registreringsafgiftsloven har virkning fra og med fremsættelsesdagen, onsdag den 25. april 2007.

For så vidt angår ændringen af varebilbeskatningen i registreringsafgiftsloven foreslås en overgangsordning for varebiler, hvorom der er indgået skriftlig kontrakt om køb med slutbruger inden onsdag den 25. april 2007. Disse køretøjer kan til og med den 31. december 2007 afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler, dvs. med 30 pct. Dette forudsætter, at dokumentationen om købet er indgivet til de statslige told- og skattemyndigheder senest den 15. juni 2007.

Ikrafttrædelsesbestemmelsen i stk. 1, i relation til registreringsafgiftsloven indebærer, at det for motorkøretøjer omfattet af lovforslaget og anmeldt til registrering i tidsrummet fra og med den 25. april 2007 og indtil lovens ikrafttræden den 15. juni 2007 vil blive nødvendigt at foretage tilbagebetaling henholdsvis efteropkrævning af registreringsafgift i forhold til, hvad der er blevet opkrævet efter de hidtil gældende regler.

Når der skal ske efterbetaling af registreringsafgift efter lovforslagets ikrafttræden, vil kravet blive rettet mod den betalingsforpligtede, jf. registreringsafgiftslovens §§ 15 og 19. Hvis den betalingsforpligtede ikke endeligt skal bære afgiftsbyrden, bør vedkommende sikre sig på fornøden måde, f.eks. ved i salgsaftalen at indføje en bestemmelse om, at der vil skulle betales et yderligere beløb, såfremt lovforslaget gennemføres.

Når der skal ske tilbagebetaling af registreringsafgift efter lovforslagets ikrafttræden, vil beløbet ligeledes blive tilbagebetalt til den registrerede virksomhed, der har svaret afgiften for det konkrete køretøj, jf. registreringsafgiftslovens § 15, eller til den person, der har betalt afgiften, jf. registreringsafgiftslovens § 19. Såfremt den registrerede virksomhed (bilforhandleren) har betalt registreringsafgiften på købers vegne, og bilforhandlerens udgift er blevet dækket af køberen, er bilforhandleren forpligtet til at viderebetale beløbet til køber.

Efterbetalings- og tilbagebetalingskrav forfalder 30 dage efter lovens ikrafttræden og forrentes fra forfaldsdagen med rente som fastsat efter rentelovens § 5, stk. 1 og 2. Dette svarer til udløbet af den første afgiftsperiode for de registrerede virksomheder efter lovens ikrafttræden.

Efter lovforslagets fremsættelse vil der blive udarbejdet en nærmere vejledning om ovennævnte efterbetaling og tilbagebetaling.

Det foreslås, at den forhøjede tillægsafgift for privat anvendelse af varebiler får virkning for det enkelte køretøj for den afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. juni 2007 eller senere. Det skal til orientering nævnes, at vægtafgiften er en løbende afgift, der opkræves enten kvartalsvis, halvårligt eller helårligt. Det fremgår af registreringsattesten, hvor ofte der opkræves afgift for et køretøj. Afgiften betales forud for den angivne periode.

I forhold til varebiler er der således forskellige virkningstidspunkter for henholdsvis ændringen i registreringsafgiftsloven og ændringen i vægtafgiftsloven. Dette kan i en periode betyde, at en konkret varebil kan afgiftsberigtiges efter de hidtidige bestemmelser i registreringsafgiftsloven, dvs. med 30 pct., men i forhold til vægtafgiftsloven vil varebilen være omfattet af den foreslåede forhøjelse af tillægsafgift for privat anvendelse.

For brugte køretøjer, der anmeldes med henblik på godtgørelse af registreringsafgift efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 7 b og 7 c senest den 15. juni 2007, udbetales godtgørelse efter registreringsafgiftslovens hidtil gældende regler, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007, foretages følgende ændringer:

§ 2. Fritaget for afgift er:

- 1) ---
- 2) personkøretøjer og varevogne som nævnt i § 5, stk. 1, 3 og 5, der udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner, bortset fra køretøjer, der anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende,
- 3-5) ---
- 6) køretøjer som omhandlet i § 5 a, stk. 1, nr. 2, der
 - a-e) ---
- 7-19) ---

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 5, stk. 1, 3 og 5« til: »§ 5, stk. 1, 2, 8 og 9,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 6, ændres »§ 5 a, stk. 1, nr. 2,« til: »§ 5 a, stk. 1,«.

§ 3. ---

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

3. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For nye biler, der er forsynet med se-lealarmer, nedsættes afgiften med 200 kr. pr. se-lealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for 3 alarmer.«

(Se tabel 1)

Stk. 3. De i stk. 2 nævnte fradrag i afgiften er betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabriktions- eller importørvirksomheden.

4. I § 3, stk. 3, ændres »De i stk. 2 nævnte fradrag i afgiften« til: »Fradraget i stk. 2«.

Stk. 4. ---

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 3 a. ---

Stk. 2-5. ---

Stk. 6. Overgår et motorkøretøj, der hidtil har været afgiftsfrit, jf. § 1, stk. 4, til en person eller virksomhed, der ikke er omfattet af § 1, stk. 4, ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-16.

Stk. 7-9. ---

§ 3 b. ---

Stk. 2-7. ---

Stk. 8. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 6-14, § 5, § 5 a eller § 6.

§ 3 c. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. 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 tager varigt ophold her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-16.

Stk. 5. ---

§ 4. Afgiften beregnes for nye køretøjer og køretøjer, der har mistet deres identitet, af køretøjets afgiftspligtige værdi med følgende satser:

- 1) Motorcykler: 105 pct. af 7.201-13.200 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Andre køretøjer, jf. dog stk. 2 og 5 og §§ 5, 5 a og 6: 105 pct. af 57.400 kr. og 180 pct. af resten.

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. l, og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 40 km pr. l,

5. I § 3 a, stk. 6, ændres »§ 4, stk. 3-16« til: »§ 4«.

6. I § 3 b, stk. 8, ændres »§ 4, stk. 6-14,« til: »§ 4,«.

7. I § 3 c, stk. 4, ændres »§ 4, stk. 3-16« til: »§ 4«.

8. I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »13.200 kr.« til: »20.300 kr.«

9. I § 4, stk. 1, nr. 2, ændres »57.400 kr.« til: »64.500 kr.«

10. § 4, stk. 2-4, affattes således:

»Stk. 2. For benzindrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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

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

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

- 2) I årene 2006 til 2010 gives et nedslag i registreringsafgiften efter stk. 4 på:

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

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

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

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

Stk. 3. For benzindrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

Gældende formulering

Stk. 4. Nedslag i registreringsafgiften 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 registreringsafgiften 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. 5. - - -

Stk. 6. Afgiften for brugte køretøjer beregnes af køretøjets afgiftspligtige værdi og efter dets alder med følgende satser, jf. dog stk. 12 og §§ 5, 5 a og 6:

- 1) Motorcykler:
 - 1-2 år: 105 pct. af 5.300-9.600 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 4.400-7.900 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 3.500-6.300 kr. og 180 pct. af resten.
 - 4-5 år: 105 pct. af 2.600-4.700 kr. og 180 pct. af resten.
 - 5-6 år: 105 pct. af 1.700-3.000 kr. og 180 pct. af resten.
 - Over 6 år: 105 pct. af 800-1.400 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Andre køretøjer:
 - 1-2 år: 105 pct. af 41.700 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 34.500 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 27.300 kr. og 180 pct. af resten.
 - 4-5 år: 105 pct. af 20.100 kr. og 180 pct. af resten.
 - 5-6 år: 105 pct. af 13.000 kr. og 180 pct. af resten.
 - Over 6 år: 105 pct. af 5.800 kr. og 180 pct. af resten.

Stk. 7-12. - - -

Lovforslaget

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

11. § 4, stk. 6, affattes således:

»*Stk. 6.* Afgiften for brugte køretøjer beregnes af køretøjets afgiftspligtige værdi og efter dets alder med følgende satser, jf. dog stk. 12 og §§ 5, 5 a og 6:

- 1) Motorcykler:
 - 1-2 år: 105 pct. af 5.300-14.700 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 4.400-12.200 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 3.500-9.600 kr. og 180 pct. af resten.
 - 4-5 år: 105 pct. af 2.600-7.100 kr. og 180 pct. af resten.
 - 5-6 år: 105 pct. af 1.700-4.500 kr. og 180 pct. af resten.
 - Over 6 år: 105 pct. af 800-2.000 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Andre køretøjer:
 - 1-2 år: 105 pct. af 46.800 kr. og 180 pct. af resten.
 - 2-3 år: 105 pct. af 38.700 kr. og 180 pct. af resten.
 - 3-4 år: 105 pct. af 30.600 kr. og 180 pct. af resten.
 - 4-5 år: 105 pct. af 22.500 kr. og 180 pct. af resten.
 - 5-6 år: 105 pct. af 14.500 kr. og 180 pct. af resten.
 - Over 6 år: 105 pct. af 6.400 kr. og 180 pct. af resten.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 13. Brugte personbiler og motorcykler med en alder indtil 1 år, der er i åbenbart væsentligt dårligere stand end sædvanligt for alderen eller af andre grunde må antages at have en væsentligt hurtigere værdiforringelse end sædvanligt for alderen, afgiftsberigtiges efter skøn over bilens eller motorcyklens almindelige pris ved salg til bruger her i landet. Afgiftsberigtigelse efter 1. pkt. sker på følgende måde:

1) Motorcykler:

105 pct. af 6.200-11.200 kr. og 180 pct. af resten.

2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5, 5 a og 6:

105 pct. af 48.800 kr. og 180 pct. af resten.

Stk. 14. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 13 nedsættes med 17 pct. af det samlede beløb af de fradrag i afgiften, der efter § 3, stk. 2, og med 30 pct. af de fradrag i den afgiftspligtige værdi, der efter § 8, stk. 7, kunne være foretaget ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt. I perioden til og med 2010 nedsættes afgiftssatserne for brugte personbiler, der som nye ville være omfattet af stk. 2, nr. 1. Nedsættelsen sker ved, at afgiftssatserne i stk. 13, nr. 1 eller 2, nedsættes med samme brøkdeler, som afgiften af tilsvarende nye biler på tidspunktet for afgiftsberigtigelsen nedsættes med efter stk. 2, nr. 1.

Stk. 15. - - -

Stk. 16. De efter stk. 15 beregnede korrektioner af afgiftssatserne har virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges i den kalendermåned, for hvilken korrektionen er beregnet.

§ 5. For følgende nye biler samt for biler, der har mistet deres identitet, og som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, udgør afgiften 0 kr. af de første 13.800 kr. af den afgiftspligtige værdi og 95 pct. af resten:

- 1) Biler med tilladt totalvægt ikke over 2 t.
- 2) Biler med tilladt totalvægt over 2 t, men ikke over 4 t, såfremt biler af samme fabriksmærke markedsføres med lignende karrosseri i personvognsudførelse (stationcars og lign.).

12. I § 4, stk. 13, nr. 1, ændres »11.200 kr.« til: »17.200 kr.«

13. I § 4, stk. 13, nr. 2, ændres »48.800 kr.« til: »54.800 kr.«

14. § 4, stk. 14, ophæves og i stedet indsættes:
»Stk. 14. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 6 og 13 nedsættes eller forhøjes med følgende procenter af de fradrag og tillæg, der kunne være foretaget, eller ville være opkrævet ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt:

(Se tabel 1 a)

Stk. 15. De i stk. 14 angivne fradragsandele finder tilsvarende anvendelse for fradrag ydet for lavt brændstofforbrug efter tidligere bestemmelser i registreringsafgiftsloven.«

Stk. 15-16 bliver herefter stk. 16-17.

15. I § 4, stk. 16, der bliver stk. 17, ændres »stk. 15« til: »stk. 16«.

16. § 5 affattes således:

»§ 5. For nye biler og for biler, der har mistet deres identitet, udgør afgiften 0 kr. af de første 13.800 kr. af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten hvis,

- 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t, og
- 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Bilag til f. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Gældende formulering

Stk. 2. Biler nævnt i stk. 1 må ikke benyttes til befordring af personer uden for førerrummet. Det er dog tilladt uden for førerrummet at befordre personer, som arbejder i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor de skal anvende det medbragte materiel. Det er endvidere tilladt at befordre personer uden for førerrummet, hvis der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse.

Stk. 3. For andre nye biler samt for biler, der har mistet deres identitet, med tilladt totalvægt over 2 t, men ikke over 4 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, udgør afgiften 0 kr. af de første 34.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten. For biler over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr. De i dette stykke nævnte biler må ikke benyttes til personbefordring i videre omfang end de i stk. 1 omhandlede køretøjer.

Stk. 4. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

Stk. 5. For brugte biler af den i stk. 1, 3 og 10 omhandlede karakter beregnes afgiften af bilens afgiftspligtige værdi efter dens alder med følgende satser:

1) Køretøjer omfattet af stk. 1 og 10:

Ikke over 1 år: 0 kr. af 11.700 kr. og 95 pct. af resten.

1-2 år: 0 kr. af 10.000 kr. og 95 pct. af resten.

2-3 år: 0 kr. af 8.300 kr. og 95 pct. af resten.

3-4 år: 0 kr. af 6.500 kr. og 95 pct. af resten.

4-5 år: 0 kr. af 4.800 kr. og 95 pct. af resten.

5-6 år: 0 kr. af 3.100 kr. og 95 pct. af resten.

Over 6 år: 0 kr. af 1.400 kr. og 95 pct. af resten.

2) Køretøjer omfattet af stk. 3 og 10:

Ikke over 1 år: 0 kr. af 29.000 kr. og 30 pct. af resten.

1-2 år: 0 kr. af 24.800 kr. og 30 pct. af resten.

2-3 år: 0 kr. af 20.500 kr. og 30 pct. af resten.

Lovforslaget

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

Stk. 3. Biler som nævnt i stk. 1 og 2 må ikke benyttes til befordring af personer uden for førerrummet. Det er dog tilladt uden for førerrummet at befordre personer, som arbejder i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor de skal anvende det medbragte materiel. Det er endvidere tilladt at befordre personer uden for førerrummet, hvis der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse.

Stk. 4. For benzindrevne varebiler nedsættes afgiften efter stk. 1 med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler nedsættes afgiften efter stk. 1 med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof.

Stk. 5. For benzindrevne varebiler forhøjes afgiften efter stk. 1 med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler forhøjes afgiften efter stk. 1 med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

Gældende formulering

3-4 år: 0 kr. af 16.300 kr. og 30 pct. af resten.
 4-5 år: 0 kr. af 12.000 kr. og 30 pct. af resten.
 5-6 år: 0 kr. af 7.800 kr. og 30 pct. af resten.
 Over 6 år: 0 kr. af 3.500 kr. og 30 pct. af resten.

For biler over 3 t, jf. stk. 3, kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr.

Stk. 6. For biler omfattet af stk. 5, som er nævnt i bekendtgørelse af 10. juli 1990 om ændring af detailforskrifter for køretøjer punkt 7.x6.021(1) og punkt 7.x6.024 (1), men ikke opfylder bestemmelserne i disse punkter eller tilsvarende nyere bestemmelser, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 610 kr. 1. pkt. gælder ikke for biler, der er mere end 35 år gamle, og som fremtræder som ved første registrering. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om gennemførelse af bestemmelser om luftforurening og udformer retningslinjer for, hvorledes kontrollen af bestemmelsen nævnt i 1. pkt. skal ske.

Stk. 7. For biler, der er omfattet af stk. 5, kan den beregnede afgift efter stk. 5 og 6 højst udgøre 75 pct. af køretøjets værdi inklusive afgift.

Stk. 8. For biler afgiftsberigtiget efter stk. 5, nr. 1, uden tillæg efter stk. 6 opkræves afgift med 95 pct. af tillægsbeløbet, og for biler afgiftsberigtiget efter stk. 5, nr. 2, uden tillæg efter stk. 6 opkræves afgift med 30 pct. af tillægsbeløbet, såfremt de foranstaltninger, der er foretaget af hensyn til opfyldelse af de i stk. 6 nævnte bestemmelser om luftforurening, er afmonteret eller ændret på en sådan måde, at de i stk. 6 nævnte bestemmelser om luftforurening ikke længere er opfyldt.

Lovforslaget

Stk. 6. Brændstofforbrug efter stk. 4 og 5 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Stk. 7. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

Stk. 8. For brugte biler som omhandlet i stk. 1, 2 og 13 beregnes afgiften af bilens afgiftspligtige værdi efter dens alder med følgende satser:

1) Køretøjer omfattet af stk. 1 og 13:

Ikke over 1 år: 0 kr. af 11.700 kr. og 50 pct. af resten.

1-2 år: 0 kr. af 10.000 kr. og 50 pct. af resten.

2-3 år: 0 kr. af 8.300 kr. og 50 pct. af resten.

3-4 år: 0 kr. af 6.500 kr. og 50 pct. af resten.

4-5 år: 0 kr. af 4.800 kr. og 50 pct. af resten.

5-6 år: 0 kr. af 3.100 kr. og 50 pct. af resten.

Over 6 år: 0 kr. af 1.400 kr. og 50 pct. af resten.

2) Køretøjer omfattet af stk. 2 og 13:

Ikke over 1 år: 0 kr. af 29.000 kr. og 30 pct. af resten.

1-2 år: 0 kr. af 24.800 kr. og 30 pct. af resten.

2-3 år: 0 kr. af 20.500 kr. og 30 pct. af resten.

3-4 år: 0 kr. af 16.300 kr. og 30 pct. af resten.

Gældende formulering

Stk. 9. En brugt bils alder regnes fra første registreringstidspunkt. Hvis en brugt bil ikke har været registreret her i landet eller i udlandet, eller hvis første registreringstidspunkt ikke kan fastslås, regnes alderen fra bilens fremstillings-tidspunkt.

Stk. 10. For biler mellem 2 og 4 t tilladt totalvægt, som er specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål, herunder tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lignende, og anvendes hertil, finder bestemmelserne i stk. 1-9 tilsvarende anvendelse.

Stk. 11. En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-10, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For de i stk. 1 og stk. 5, nr. 1, omhandlede køretøjer nedsættes afgiften med 95 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr., og for de i stk. 3 og stk. 5, nr. 2, omhandlede køretøjer nedsættes afgiften med 30 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 30.000 kr. For biler over 3 t kan nedsættelsen dog højst udgøre 50.000 kr. For køretøjer, som er berigtiget med halv afgift efter bestemmelser i tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct.

Lovforslaget

4-5 år: 0 kr. af 12.000 kr. og 30 pct. af resten.

5-6 år: 0 kr. af 7.800 kr. og 30 pct. af resten.

Over 6 år: 0 kr. af 3.500 kr. og 30 pct. af resten.

Stk. 9. For biler som nævnt i stk. 8 med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr. jf. stk. 2.

Stk. 10. For biler omfattet af stk. 8 og 9, som er nævnt i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr punkt 7.06.021 og punkt 7.06.024, men som ikke opfylder bestemmelserne i disse punkter eller tilsvarende nyere bestemmelser, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 610 kr. 1. pkt. gælder ikke for biler, der er mere end 35 år gamle, og som fremtræder som ved første registrering. Transport- og energiministeren fastsætter nærmere regler om gennemførelse af bestemmelser om luftforurening og udformer retningslinjer for, hvorledes kontrollen af bestemmelsen som nævnt i 1. pkt. skal ske.

Stk. 11. For biler afgiftsberigtiget efter stk. 8, nr. 1, uden tillæg efter stk. 10 opkræves afgift med 50 pct. af tillægsbeløbet, og for biler afgiftsberigtiget efter stk. 8, nr. 2, uden tillæg efter stk. 10 opkræves afgift med 30 pct. af tillægsbeløbet, hvis de foranstaltninger, der er foretaget af hensyn til opfyldelse af de i stk. 10 nævnte bestemmelser om luftforurening, er afmonteret eller ændret på en sådan måde, at de nævnte bestemmelser om luftforurening ikke længere er opfyldt.

Gældende formulering

Stk. 12. De i stk. 1 og stk. 5, nr. 1 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. Procenten beregnes med en 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 2003.

Lovforslaget

Stk. 12. En brugt bils alder regnes fra første registreringstidspunkt. Hvis en brugt bil ikke har været registreret her i landet eller i udlandet, eller hvis første registreringstidspunkt ikke kan fastslås, regnes alderen fra bilens fremstillings-tidspunkt.

Stk. 13. For biler mellem 2,5 og 4 t tilladt totalvægt, som er specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål, herunder tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lignende, og anvendes hertil, finder stk. 1-12 tilsvarende anvendelse.

Stk. 14. En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-13, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For køretøjer, der er omhandlet i stk. 1 og stk. 8, nr. 1, nedsættes afgiften dog med 50 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr., og for køretøjer, der er omhandlet af stk. 2 og stk. 8, nr. 2, nedsættes afgiften med 30 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 30.000 kr. For biler over 3 t kan nedsættelsen dog højst udgøre 50.000 kr. For køretøjer, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct.

Stk. 15. De fastsatte beløbsgrænser i stk. 1 og stk. 8, nr. 1 reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. 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 2003.«

Gældende formulering

§ 5 a. For følgende køretøjer udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af resten:

- 1) køretøjer med en egenvægt over 2 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, herunder med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer,
- 2) køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befording af mere end 9 personer føreren indbefattet og har et til køretøjet svarende antal passagersæder og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring (busser).

Stk. 2. - - -

Stk. 3. Et køretøj, som er berigtiget med afgift efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. Afgiften nedsættes dog med 60 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr.

Stk. 4. Andre køretøjer end de i stk. 1, nr. 1, nævnte med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, som er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4, idet der dog ved afgiftsberigtigelsen kan ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf.

Lovforslaget

17. § 5 a, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

»For køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befording af mere end 9 personer føreren indbefattet, har et til køretøjet svarende antal passagersæder, og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring (busser), udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af resten.

Stk. 2. Køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf. Afgiften beregnet efter 2. pkt. skal for køretøjets samlede værdi eksklusiv afgift dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 pct. af resten.«

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

18. I § 5 a, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«.

19. § 5 a, stk. 4, der bliver stk. 5, ophæves.

Gældende formulering

§ 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 § 5 a 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. 2-7. - - -

§ 7 b. - - -

Stk. 2. Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

- 1) For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 6, nr. 1, som afgiften efter § 4, stk. 6, nr. 1, stk. 12 eller 13.
- 2) For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 6, nr. 2, som afgiften efter § 4, stk. 6, nr. 2, stk. 12 eller 13.
- 3) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, eller § 5, stk. 5, nr. 1, som afgiften efter § 5, stk. 5, nr. 1.
- 4) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 3 og 10, eller § 5, stk. 5, nr. 2, som afgiften efter § 5, stk. 5, nr. 2.
- 5) For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, som afgiften efter § 5 a, stk. 1.
- 6) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.

Stk. 3-6. - - -

Lovforslaget

20. I § 7, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 5, stk. 3« til: »§ 5, stk. 2«.

21. § 7b, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

- 1) For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 6, nr. 1, som afgiften efter § 4, stk. 6, nr. 1, stk. 12 eller 13.
- 2) For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 6, nr. 2, som afgiften efter § 4, stk. 6, nr. 2, stk. 12 eller 13.
- 3) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, eller § 5, stk. 8, nr. 1, som afgiften efter § 5, stk. 8, nr. 1.
- 4) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2 og 13, eller § 5, stk. 8, nr. 2, som afgiften efter § 5, stk. 8, nr. 2.
- 5) For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1 og 2, som afgiften efter § 5 a, stk. 1 og 2.
- 6) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.«

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 8. ---

Stk. 2-6. ---

Stk. 7. For nye køretøjer, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr., og for nye biler, der er forsynet med en eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for indtil fire puder. For nye personbiler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.500 kr. i 2003, 3.200 kr. i 2004, 2.600 kr. i 2005, 2.000 kr. i 2006, 1.300 kr. i 2007 og 700 kr. i 2008. For nye dieseldrevne person- og varebiler, (dvs. som drives af motorer med kompressionstænding), hvor emissionen af partikler højst udgør de i 4. og 5. pkt. angivne mængder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2006 til 2009. Personbilers partikelemission må ikke overstige 5 mg pr. kilometer. For kategori N1 varebiler i klasse I, II og III må partikelemissionen ikke overstige henholdsvis 5 mg pr. kilometer, 8 mg pr. kilometer eller 12 mg pr. kilometer. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Nedsættelsesbeløb efter 2. og 3. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder.

Stk. 8. ---

§ 15. De registrerede virksomheder skal svare afgift efter § 4, § 5, stk. 1-6 og 10 og § 5 a, stk. 1, af nye køretøjer, som de anmelder eller foranlediger anmeldt til registrering efter færdselsloven, mod fremlæggelse af en erklæring fra virksomheden om køretøjets afgiftsberigtigelse og bevis for virksomhedens registrering, jf. § 22, stk. 2.

Stk. 2. ---

22. I § 8, stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. For nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr. For nye biler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.750 kr. For nye biler, der er forsynet med 3 eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for 3. – 6. pude, og for nye biler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.500 kr. For nye personbiler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.000 kr. For nye dieseldrevne person- og varebiler (dvs. som drives af motorer med kompressionstænding), hvor emissionen af partikler højst udgør de angivne mængder i 6. og 7. pkt., nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2006 til 2009. Personbilers partikelemission må ikke overstige 5 mg pr. kilometer. For kategori N1 varebiler i klasse I, II og III må partikelemissionen ikke overstige henholdsvis 5 mg pr. kilometer, 8 mg pr. kilometer eller 12 mg pr. kilometer. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Nedsættelsesbeløb efter 5. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder.«

23. I § 15, stk. 1, ændres »§ 5, stk. 1-6 og 10, og § 5 a, stk. 1, nr. 1,« til: »§ 5, stk. 1-10 og 13, og § 5 a, stk. 1 og 2,«.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 16. ---

Stk. 2. Angivelsen skal indeholde de til brug for kontrollen nødvendige oplysninger, bl.a. om den afgiftspligtige værdi (for de i § 5 a, stk. 1, nr. 1, omhandlede køretøjer: totalvægt) samt afgift og registreringsnummer for hvert køretøj.

Stk. 3. ---

§ 22. ---

Stk. 2. Nye køretøjer, der anmeldes eller foranlediges anmeldt til registrering af virksomheder, som er registreret efter § 14, kan dog registreres mod, at virksomheden for registreringsmyndigheden fremlægger erklæring om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter denne lovs § 4, § 5, stk. 1-5 og 10 eller § 5 a, stk. 1, og på nærmere foreskrevet måde godtgør, at virksomheden er registreret.

Stk. 3-4. ---

§ 23. Køretøjer, som er fritaget for afgift i henhold til § 2, stk. 1, nr. 5, 6, 7, 8, 9, 11 og 14, eller som er berigtiget med afgift efter § 5, stk. 1-5 og 10, samt el-drevne varebiler skal forsynes med særlige nummerplader.

Stk. 2. ---

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

1-3) ---

4) anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, stk. 1-10 og 12, § 5 a, stk. 1, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

5-7)

Stk. 2-5. ---

24. I § 16, stk. 2, ændres »§ 5 a, stk. 1, nr. 1,« til: »§ 5 a, stk. 1 og 2,«.

25. I § 22, stk. 2, ændres »§ 5, stk. 1-5 og 10 eller § 5 a, stk. 1,« til: »§ 5, stk. 1-9 og 13, eller § 5 a, stk. 1 og 2,«.

26. I § 23, stk. 1, ændres »§ 5, stk. 1-5 og 10,« til: »§ 5, stk. 1-9 og 13,«.

27. I § 27, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 5, stk. 1-10 og 12, § 5 a, stk. 1,« til: »§ 5, stk. 1-13 og 15, § 5 a, stk. 1 og 2,«.

§ 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003, som ændret bl.a. ved § 53 i lov 538 af 8. juni 2006 og senest ved § 4 i lov nr. 1583 af 20. december 2006, foretages følgende ændringer:

Bilag til f. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 4. Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne samt af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter nedenstående satser. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 4. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

(Se tabel 2 b)

1. § 4, stk. 1, tabelafsnit II, A, affattes således:

(Se tabel 2 a)

Tabel 1

Køretøjskategori:	Udstyrsgenstand		
	Højre sidespejl, som er justerbart ved indvendig betjeningsanordning:	Ekstra, højt monteret stoplygte:	En eller flere selealarmer:
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.	—	100 kr. pr. alarm for indtil 3 alarmer i kalenderårene 2003-2008.
2) Varebiler afgiftsberigtiget efter § 5	300 kr.	200 kr.	—

Tabel 1 a

Køretøjets alder	Fradrag efter § 3, stk. 2 og § 4, stk. 2	Fradrag efter § 8, stk. 7	Tillæg efter § 4, stk. 3
0 – 1 år	17 pct.	30 pct.	17 pct.
1 – 2 år	12 pct.	22 pct.	12 pct.
2 – 3 år	10 pct.	18 pct.	10 pct.
3 – 4 år	8 pct.	14 pct.	8 pct.
4 – 5 år	6 pct.	11 pct.	6 pct.
5 – 6 år	4 pct.	7 pct.	4 pct.
Over 6 år	2 pct.	3 pct.	2 pct.

Tabel 2 a

»

	Vægtafgift		Udlignings- afgift		Tillæg for privat anvendelse	
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007. Kr.	Motor- køretøjer re- gistreret før- ste gang den 25. april 2007 eller senere. Kr.
<i>II Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>						
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>						
Totalvægt indtil 500 kg						
Afgift pr. køretøj: 12 måneder	850	-	360	-	900	5.040
Totalvægt 501-1.000 kg						
Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.090	110	520	-	900	5.040
Totalvægt 1.001-2.000 kg						
Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.810	220	710	-	900	5.040
Totalvægt 2.001-2.500 kg						
Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.140	290	890	-	5.040	5.040
Totalvægt 2.501-3.000 kg						
Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.760	360	1.010	-	5.040	5.040
Totalvægt 3.001-4.000 kg						
Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.760	440	1.150	160	5.040	15.000

«.

Tabel 2 b

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.
<i>II Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>					
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>					
Totalvægt indtil 500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	850	-	360	-	900
Totalvægt 501-1.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.090	110	520	-	900
Totalvægt 1.001-2.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.810	220	710	-	900
Totalvægt 2.001-2.500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	290	890	-	5.040
Totalvægt 2.501-3.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.760	360	1.010	-	5.040
Totalvægt 3.001-4.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.760	440	1.150	160	5.040

Til lovforslag nr. L 217. Skriftlig fremsættelse (25. april 2007)

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

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

(Lovforslag nr. L 217).

Med dette lovforslag udmøntes regeringsgrundlaget for så vidt angår en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning. Forslaget består overordnet af fem dele:

Omlægning af varebilbeskatningen

Forslaget har til formål at reducere incitamentet til at anskaffe en varebil frem for en personbil og ligeledes at reducere de afgiftsmæssige incitamentter til at anskaffe en større varebil frem for en mindre og mere brændstoføkonomisk varebil. Det foreslås, at 95 procent satsen for små varebiler reduceres til 50 procent. For varebiler over 2,0 tons forøges satsen fra 30 til 50 procent, bortset fra varebiler over 2,5 tons som fra fabrikken er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet (f.eks. kassevogne og pick-up'er). Afgiftsloftet på 56.800 kr. for biler over 3 tons, bortfalder bortset fra f.eks. kassevogne og pick-up'er. Endelig forhøjes tillægsafgiften for privat anvendelse for nye varebiler under 2 tons totalvægt fra 900 kr. til 5.040 kr. for nye varebiler, og for varebiler over 3,0 tons totalvægt forhøjes tillægsafgiften fra 5.040 kr. til 15.000 kr.

Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Sikkerhedsfradragene i registreringsafgiften omlægges med henblik på at fremme udbredelsen af nyt udstyr, der kan fremme trafikikkerheden. Dette betyder, at det nuværende fradrag for

airbags nr. 1 og 2 afskaffes, og i stedet indføres fradrag for airbags nr. 5 og 6. ESP-fradraget for personbiler forhøjes til 2.500 kr. og udvides til også at omfatte varebiler. Ligeledes forhøjes fradraget for selealarmer fra 100 kr. til 200 kr. pr. stk. Det nuværende fradrag for indvendigt justerbart sidespejl og højt monteret stoplygte i varebiler afskaffes. Der sker en reduktion af det nuværende abs-fradrag for biler fra 4.165 kr. til 3.750 kr. Endelig indføres et fradrag for biler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision.

Frdrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

Hensigten med forslaget er at give bilkøbere et økonomisk incitament til at vælge en bil med lavt brændstofforbrug. Der indføres et fradrag i registreringsafgiften for både personbiler og varebiler på 4.000 kr. pr. km/liter, bilen kører mere end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieselmotorer. Samtidig indføres der et tillæg til registreringsafgiften på 1.000 kr. pr. km/liter, bilen kører mindre end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieselmotorer.

Forhøjelse af skalaknækket

Hensigten med forslaget er at nedsætte registreringsafgiften for især typiske familiebiler. Det foreslås at reducere registreringsafgiften for nye personbiler via en forhøjelse af skalaknækket mellem 105 og 180 procent af afgift fra 65.900 kr. til 74.000 kr. Skalaknækket mellem 105 og 180 for motorcykler forhøjes med samme beløb.

Stramning for autocampere

Det foreslås, at hovedreglen for registreringsafgift af campingbiler bliver, at der for campingbiler betales registreringsafgift som for alminde-

lige personbiler, men at værdigrundlaget er uden udgiften til campingindretningen.

Ikrafttrædelse og virkning

Lovforslaget træder i kraft den 15. juni 2007. Ændringerne i registreringsafgiftsloven har virkning fra fremsættelsen. Ændringer i vægtafgiftsloven får virkning fra den første almindelige afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. juni 2007 og derefter.

Miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes samlet set at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca.

175.000 tons CO₂ årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er blevet udskiftet, svarende til 2 procent.

Provenumæssige konsekvenser

Forslaget skønnes samlet set at være provenuneutralt.

Den sene fremsættelse af lovforslaget skyldes, at aftalen mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti først er indgået den 25. april 2007.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.