

Lovforslag nr. L 75. Fremsat den 27. oktober 1999 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om ændring af lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler¹⁾

(Udvidelse af skalaen for grøn ejeravgift for dieselmotorer og nedsættelse af udligningsafgiften for visse køretøjer)

§ 1

1. § 3, stk. 1, B, affattes således:

I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 655 af 12. august 1999, foretages følgende ændringer:

»B. Dieseldrevne personbiler m.v.

				Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
				Forbrug	Udligning
Kilometer pr. liter mindst			32,1	-	170
Under	32,1	men ikke under	28,1	-	500
Under	28,1	men ikke under	25,0	-	830
Under	25,0	men ikke under	22,5	210	910
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	990
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	1.070
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.160
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.250
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.340
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.440
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.520
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.630
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.710
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.790
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.980
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.160

¹⁾ Lovforslaget har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 92/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

»B. Dieseldrevne personbiler m.v.

				Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
				Forbrug	Udligning
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.330
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.530
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.670
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.850
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.050
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.210
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.380
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.580
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	3.750
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.990
Under	5,1			7.720	4.170 «.

§ 2

I § 9, stk. 11 i lov nr. 325 af 28. maj 1999 om ændring af forskellige energiafgiftslove, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. foretages følgende ændring:

1. § 9, stk. 13, affattes således:

»Stk. 13. I perioden fra den 1. juni 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften efter reglerne i § 3, stk. 1, B, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler med følgende beløb:

				Udligningsafgift, kr.		
				1. januar - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001
Kilometer pr. liter mindst			32,1	760	140	140
Under	32,1	men ikke under	28,1	760	440	460
Under	28,1	men ikke under	25,0	760	740	780
Under	25,0	men ikke under	22,5	760	810	860
Under	22,5	men ikke under	20,5	830	880	940
Under	20,5	men ikke under	18,8	890	950	1.010
Under	18,8	men ikke under	17,3	970	1.030	1.100
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.040	1.110	1.180
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.110	1.190	1.260
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.200	1.280	1.360
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.270	1.360	1.440
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.360	1.450	1.540
Under	12,5	men ikke under	11,9	1.430	1.520	1.620
Under	11,9	men ikke under	11,3	1.490	1.590	1.690
Under	11,3	men ikke under	10,2	1.650	1.760	1.870
Under	10,2	men ikke under	9,4	1.800	1.920	2.040
Under	9,4	men ikke under	8,7	1.940	2.070	2.200
Under	8,7	men ikke under	8,1	2.100	2.240	2.380
Under	8,1	men ikke under	7,5	2.230	2.380	2.520

				Udligningsafgift, kr.		
				1. januar - 31. december 1999	1. januar - 31. de- cember 2000	1. januar - 31. december 2001
Under	7,5	men ikke under	7,0	2.370	2.530	2.690
Under	7,0	men ikke under	6,6	2.540	2.710	2.880
Under	6,6	men ikke under	6,2	2.680	2.850	3.030
Under	6,2	men ikke under	5,9	2.810	3.000	3.190
Under	5,9	men ikke under	5,6	2.980	3.180	3.380
Under	5,6	men ikke under	5,4	3.130	3.340	3.540
Under	5,4	men ikke under	5,1	3.320	3.550	3.770
Under	5,1			3.470	3.710	3.940«.

§ 3

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende og har virkning for det enkelte

køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2000 eller senere.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger.

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med det af regeringen samtidigt fremsatte forslag om nedsættelse af registreringsafgiften for biler, der har en særlig god brændstoføkonomi. Det er regeringens ønske, at der også på området for ejerafgiften gives en tilskyndelse til at vælge meget brændstoføkonomiske biler. Der henvises i det hele til bemærkningerne til lovforslag om nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler.

Med forslaget sikres det, at de særligt brændstoføkonomiske dieseldrevne personbiler samlet set opnår en afgiftsbesparelse, når den grønne ejerafgift og udligningsafgiften ses under et.

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

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

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

Den grønne ejerafgift fremmer entydigt køb af brændstoføkonomiske biler. Den grønne ejerafgift afhænger af, hvor langt en bil kører pr. liter. Om skalaen gælder generelt, at jo længere på literen en bil kan køre jo lavere er den grønne ejerafgift. Med den nuværende skala for den grønne ejerafgift opnås den laveste ejerafgift for henholdsvis dieselbiler, der kan køre mindst 22,5 km pr. liter og benzinbiler, der kan køre mindst 20 km pr. liter.

For at styrke incitamentet til at købe særligt brændstoføkonomiske biler foreslår regeringen derfor, at skalaen for den grønne ejerafgift og udligningsafgift udvides opad med 3 trin for dieselbiler. Der sker ikke yderligere ændringer i hverken den grønne ejerafgift eller udligningsafgiften. Den nye skala for den grønne ejerafgift og udligningsafgift i 2000 for dieselbilerne ses i følgende tabel.

Tabel 1: Skala for den grønne ejerafgift og udligningsafgift, kr. pr. halvår for dieselbiler

Dieseldrevne personbiler kilometer pr. liter	dieselskala for grøn ejerafgift i kr. halvårlig pr. 1.1.2000	dieselskala for udligningsafgift i kr. halvårlig pr. 1.1.2000	grøn ejerafgift og udligningsafgift, i kr. halvårlig pr. 1.1.2000
mere end 32,1 kilometer pr. liter	0	140	140
under 32,1 men ikke under 28,1	0	440	440
under 28,1, men ikke under 25	0	740	740
under 25 men ikke under 22,5	230	810	1.040
under 22,5 men ikke under 20,5	460	880	1.340
under 20,5 men ikke under 18,8	690	950	1.640
under 18,8 men ikke under 17,3	920	1.030	1.950
under 17,3 men ikke under 16,1	1.150	1.110	2.260
under 16,1 men ikke under 15	1.380	1.190	2.570
under 15 men ikke under 14,1	1.600	1.280	2.880
under 14,1 men ikke under 13,2	1.830	1.360	3.190
under 13,2 men ikke under 12,5	2.060	1.450	3.510

F. t. l. vedr. afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler m.v.

Dieseldrevne personbiler kilometer pr. liter	dieselskala for grøn ejerafgift i kr. halvårlig pr. 1.1.2000	dieselskala for udligningsafgift i kr. halvårlig pr. 1.1.2000	grøn ejerafgift og udligningsafgift, i kr. halvårlig pr. 1.1.2000
under 12,5 men ikke under 11,8	2.290	1.520	3.810
under 11,8 men ikke under 11,3	2.520	1.590	4.110
under 11,3 men ikke under 10,2	2.970	1.760	4.730
under 10,2 men ikke under 9,4	3.430	1.920	5.350
under 9,4 men ikke under 8,7	3.890	2.070	5.960
under 8,7 men ikke under 8,1	4.340	2.240	6.580
under 8,1 men ikke under 7,5	4.800	2.380	7.180
under 7,5 men ikke under 7,0	5.260	2.530	7.790
under 7,0 men ikke under 6,6	5.710	2.710	8.420
under 6,6 men ikke under 6,3	6.170	2.850	9.020
under 6,3 men ikke under 5,9	6.630	3.000	9.630
under 5,9 men ikke under 5,6	7.090	3.180	10.270
under 5,6 men ikke under 5,4	7.540	3.340	10.880
under 5,4 men ikke under 5,1	8.000	3.550	11.550
under 5,1	8.460	3.710	12.170

Det skal bemærkes, at tallene i tabellen ikke umiddelbart kan sammenholdes med satserne i lovteksten. Det skyldes, at lovteksten tager udgangspunkt i 1998-niveauet.

Indførelsen af de 3 ekstra trin bevirker, at en dieselbil der f.eks. kører 100 km på 3 liter skal betale 280 kr. i år 2000 i grøn ejerafgift og udligningsafgift, hvilket er 1.800 kr. mindre end, hvad der ville skulle betales,

hvis den nuværende skala uden de 3 ekstra trin ikke indføres.

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

Km. pr. liter	5 liter pr. 100 km (20 km/l)	3 liter pr. 100 km (33 km/l)	3 liter pr. 100 km (33 km/l)
		før	efter
Udsalgspris	156.500	200.000 ¹	164.100 ¹
heraf registreringsafgift	79.600	107.700	71.800
Grøn ejerafgift incl. udligningsafgift	3.280	2.080	280
Energiafgift på dieselolie ekskl. moms			
ved årlig kørsel på 20.000 km	2.340	1.400	1.400
moms af brændstof	1.000	600	600
Samlet afgiftsbetaling pr. år til brændstof, grøn ejerafgift og registreringsafgift ¹	18.560	20.235	13.050

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

Som det ses, vil der for 3-liters bilen før forslaget skulle betales ca. 20.000 kr. i afgift om året, mens der for 5-liters bilen vil skulle betales ca. 18.500 kr. i afgift. I perioden 2000-2005 vil afgiftsbelastningen efter forslaget forblive uændret for 5-liters bilen, mens den vil falde til ca. 13.000 kr. for 3-liters bilen. Hvis bilen kører 20.000 km spares 400 l brændstof.

Provenumæssige konsekvenser

Der sælges ca. 7.000 dieselbiler om året. Hver gang der sælges 100 dieselbiler, der kan køre længere end 25,0 km pr. liter skønnes indførelsen af de 3 ekstra trin i skalaen for den grønne ejerafgift at give et provenutab på ca. 250.000 kr.

Det skønnes, at salget af disse særligt brændstoføkonomiske biler vil være beskedent i de først kom-

mende år. På kort sigt skønnes provenutabet ved ordningen at være på næppe over 1 mill. kr. om året.

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

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

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

en personbil er 13,5 år vil gevinsten pr. bil være på ca. 25.000 kr.

Miljømæssige konsekvenser

Der henvises i det hele til det anførte i det samtidigt fremsatte lovforslag om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., for så vidt angår den del af lovforslaget, der vedrører særligt brændstoføkonomiske biler. Det nævnte lovforslag indeholder en samlet vurdering af de miljømæssige konsekvenser af nedslag i registreringsafgiften og udvidelsen med tre trin i den grønne ejerafgift.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes at medføre éngangsudgifter på 15.000 kr. til edb-tilretning for CentralRegistret for Motorkøretøjer.

Forholdet til EU-retten

Forslaget vil skulle notificeres efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiver 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

Sammenfatning af økonomiske og administrative konsekvenser

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner		Helår: Kort sigt: -1 mill. kr. pr. år. Langt sigt: -5 mill. kr. pr. år.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner		Forslaget skønnes at medføre éngangsudgifter på 15.000 kr. til edb-tilretning for CentralRegistret for Motorkøretøjer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Kort sigt: Mindre end 1 mill. kr. pr. år. Langt sigt: Mindre end 5 mill. kr. pr. år.	-
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af CO ₂ -udledning	Begrænset forhøjelse af udslippet af partikler og N _{ox}
Administrative konsekvenser for borgerne		
Forholdet til EU-retten	I henhold til dir. 98/34/EF og dir. 98/48/EF skal en differentiering af afgiftssatserne efter brændstoføkonomien notificeres i EU.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 3

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Loven får af hensyn til opbygningen af

opkrævningsmåden, hvorefter der for den grønne ejerafgift og udligningsafgiften er løbende afgiftsterminer afhængig af registreringstidspunktet, virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2000 eller senere.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 3. Af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter, som anmeldt til Færdselsstyrelsen, eller som fremlagt ved syn hos Statens Bilinspektion med henblik på første registrering i Danmark. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb.

A ---

Bilag 1 b

Stk. 2-5. ---

§ 9. ---

Stk. 2-12. ---

Stk. 13. I perioden fra den 1. juni 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften efter reglerne i § 3, stk. 1, B, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler med følgende beløb:

Bilag 2 b

Lovforslag

§ 1

I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 655 af 12. august 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1, B, affattes således:

Bilag 1 a

§ 2

I § 9, stk. 11 i lov nr. 325 af 28. maj 1999 om ændring af forskellige energiafgiftslove, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. foretages følgende ændring:

1. § 9, stk. 13, affattes således:

»Stk. 13. I perioden fra den 1. juni 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften efter reglerne i § 3, stk. 1, B, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler med følgende beløb:

Bilag 2 a

Bilag 1 a
(lovforslag)

»B. Dieseldrevne personbiler m.v.

				Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
				Forbrug	Udligning
Kilometer pr. liter mindst			32,1	-	170
Under	32,1	men ikke under	28,1	-	500
Under	28,1	men ikke under	25,0	-	830
Under	25,0	men ikke under	22,5	210	910
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	990
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	1.070
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.160
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.250
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.340
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.440
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.520
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.630
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.710
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.790
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.980
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.160
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.330
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.530
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.670
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.850
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.050
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.210
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.380
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.580
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	3.750
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.990
Under	5,1			7.720	4.170 «.

Bilag 1 b
(gældende formulering)

»B. Dieseldrevne personbiler m.v.

Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil

				Forbrug	Udligning
Kilometer pr. liter mindst			22,5	210	910
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	990
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	1.070
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.160
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.250
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.340
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.440
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.520
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.630
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.710
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.790
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.980
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.160
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.330
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.530
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.670
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.850
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.050
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.210
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.380
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.580
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	3.750
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.990
Under			5,1	7.720	4.170

Bilag 2 a
(lovforslag)

				Udligningsafgift, kr.		
				1. januar - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001
Kilometer pr. liter mindst			32,1	760	140	140
Under	32,1	men ikke under	28,1	760	440	460
Under	28,1	men ikke under	25,0	760	740	780
Under	25,0	men ikke under	22,5	760	810	860
Under	22,5	men ikke under	20,5	830	880	940
Under	20,5	men ikke under	18,8	890	950	1.010
Under	18,8	men ikke under	17,3	970	1.030	1.100
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.040	1.110	1.180
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.110	1.190	1.260
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.200	1.280	1.360
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.270	1.360	1.440
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.360	1.450	1.540
Under	12,5	men ikke under	11,9	1.430	1.520	1.620
Under	11,9	men ikke under	11,3	1.490	1.590	1.690
Under	11,3	men ikke under	10,2	1.650	1.760	1.870
Under	10,2	men ikke under	9,4	1.800	1.920	2.040
Under	9,4	men ikke under	8,7	1.940	2.070	2.200
Under	8,7	men ikke under	8,1	2.100	2.240	2.380
Under	8,1	men ikke under	7,5	2.230	2.380	2.520
Under	7,5	men ikke under	7,0	2.370	2.530	2.690
Under	7,0	men ikke under	6,6	2.540	2.710	2.880
Under	6,6	men ikke under	6,2	2.680	2.850	3.030
Under	6,2	men ikke under	5,9	2.810	3.000	3.190
Under	5,9	men ikke under	5,6	2.980	3.180	3.380
Under	5,6	men ikke under	5,4	3.130	3.340	3.540
Under	5,4	men ikke under	5,1	3.320	3.550	3.770
Under	5,1			3.470	3.710	3.940«.

Bilag 2 b
(gældende formulering)

		Udligningsafgift, kr.			
		1. januar - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001	
Kilometer pr liter mindst		22,5	760	810	860
Under	22,5 men ikke under	20,5	830	880	940
Under	20,5 men ikke under	18,8	890	950	1.010
Under	18,8 men ikke under	17,3	970	1.030	1.100
Under	17,3 men ikke under	16,1	1.040	1.110	1.180
Under	16,1 men ikke under	15,0	1.110	1.190	1.260
Under	15,0 men ikke under	14,1	1.200	1.280	1.360
Under	14,1 men ikke under	13,2	1.270	1.360	1.440
Under	13,2 men ikke under	12,5	1.360	1.450	1.540
Under	12,5 men ikke under	11,9	1.430	1.520	1.620
Under	11,9 men ikke under	11,3	1.490	1.590	1.690
Under	11,3 men ikke under	10,2	1.650	1.760	1.870
Under	10,2 men ikke under	9,4	1.800	1.920	2.040
Under	9,4 men ikke under	8,7	1.940	2.070	2.200
Under	8,7 men ikke under	8,1	2.100	2.240	2.380
Under	8,1 men ikke under	7,5	2.230	2.380	2.520
Under	7,5 men ikke under	7,0	2.370	2.530	2.690
Under	7,0 men ikke under	6,6	2.540	2.710	2.880
Under	6,6 men ikke under	6,2	2.680	2.850	3.030
Under	6,2 men ikke under	5,9	2.810	3.000	3.190
Under	5,9 men ikke under	5,6	2.980	3.180	3.380
Under	5,6 men ikke under	5,4	3.130	3.340	3.540
Under	5,4 men ikke under	5,1	3.320	3.550	3.770
Under	5,1		3.470	3.710	3.940

Til lovforslag nr. L 74 og L 75. Skriftlig fremsættelse (27. oktober 1999)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Fradrag for særligt brændstoføkonomiske personbiler; tilpasning af fradragene for trafik sikkerhedsfremmende foranstaltninger; afgift af større genopbygninger af færdselsskadede køretøjer; den beregningsmæssige avanceprocent).

(Lovforslag nr. L 74).

Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om ændring af lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. (Udvidelse af skalaen for grøn ejerafgift for dieslbiler og nedsættelse af udligningsafgiften for visse køretøjer).

(Lovforslag nr. L 75).

Regeringen fremsætter de to lovforslag for at få gennemført nogle nødvendige tilpasninger af registreringsafgiften og den grønne ejerafgift på biler.

Det drejer sig for det første om nogle helt nye biler, som er på vej på markedet, og som kan køre noget længere på en liter brændstof, end det hidtil har været set. Regeringen vurderer, at disse særligt brændstoføkonomiske biler indeholder en særlig teknologi, som gør dem dyrere end andre biler. Regeringen foreslår derfor at lempe registreringsafgiften for disse biler over en periode på 10 år, så de på den måde afgiftsmæssigt ikke stilles ringere end andre biler. Konkret foreslås der et nedslag i afgiften for benzinbiler, der kører mindst 25 km. pr. liter og for dieslbiler, der kører mindst 28,1 km. pr. liter. Nedslaget er gradvis stigende fra 1/6 for f.eks. dieslbiler, der kører mindst 28,1 km. pr. liter og op til 4/6, som er fastsat for dieslbiler, som kører mindst 45 km. pr. liter. Dette gælder for årene 2000-2005.

I den følgende 5 års periode (2006-2010) foreslås, at nedslaget for disse biler bliver mindre.

Samtidig foreslås afgiftsskalaen for dieslbiler i den grønne ejerafgift udvidet med tre trin for de særligt brændstoføkonomiske dieslbiler, der kører over 25 km. pr. liter. Disse biler bliver fritaget for grøn ejerafgift, og de får en nedsat udligningsafgift.

For det andet foreslår regeringen en *tilpasning af de gældende sikkerhedsfradrag*. To af de fradrag på dette område, som gælder i dag, angår bagsæde-rulleseler og høj stoplygte i personbiler. Bagsædeseler og høj stoplygte er imidlertid nu blevet lovpligtige, og der er derfor ikke længere grundlag for at opretholde disse fradrag. Derfor foreslår regeringen, at de ophæves.

En tredje vigtig del af forslaget angår *reparation af færdselsskadede biler*. I dag gennemføres sådanne reparationer ofte, selv om bilen er så ilde tilredt, at det samfundsøkonomisk set bedre kan betale sig at lade den erstatte af en anden bil. Da der i dag imidlertid gælder vide grænser for afgiftsfri genopbygning og reparation af sådanne biler, vælger den enkelte - dvs. forsikringselskaber og bilejere - ofte den reparationsløsning, der samfundsøkonomisk set er urentabel. På denne baggrund foreslår regeringen en moderat stramning af reglerne, således at der skal betales registreringsafgift, når bilen efter en skade repareres for et beløb, som overstiger 75 pct. af bilens værdi før skaden. Dette gælder kun, når reparationsudgiften udgør mindst 15.000 kr.

En fjerde og sidste del af forslaget angår *den beregningsmæssige avanceprocent*, som indgår ved kalkulationen af grundlaget for registreringsafgiften. Den er i dag 7,5 pct., og regeringen foreslår, at den sættes op til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001. Baggrunden for dette forslag er, at den faktiske forhandleravance allerede er højere end 7,5 pct. for nogle bilmodeller, og det kan i visse situationer give spekulationsmulighe-

der. Samtidig er forhandleravancen i udlandet højere end i Danmark. Også Danmarks Automobilforhandler Forening har været fremme med tilkendegivelser om, at foreningen ser et behov for en forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent.

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