



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-511-0088

Dato: 15. maj 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 217 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægt-
afgiftsloven.

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 2-18 af 10. maj
2007

Kristian Jensen

/ Per Bach Jørgensen

Spørgsmål 2:

Vil ministeren redegøre for, hvad lovforslaget vil betyde for den gennemsnitlige udledning af CO₂ (g/km) fra biler i Danmark pr. år de næste 10-15 år sammenlignet med udviklingen siden 1998?

Svar:

Ved opgørelser over bilers brændstoføkonomi og den gennemsnitlige CO₂-emission per bil betragtes sædvanligvis nyregistrerede biler i et givet år, ikke hele bilparken. Den gennemsnitlige CO₂-reduktion for hele bilparken ændres kun langsomt, idet de nyregistrerede biler i et år kun udgør ca. 6-7 procent af den samlede bilpark. I det følgende betragtes nyregistrerede køretøjer.

Tabellen viser den gennemsnitlige udledning af CO₂ målt i g/km i perioden 1998-2006 for nyregistrerede personbiler. Der foreligger ikke en tilsvarende opgørelse for varebiler, da der ikke endnu er krav om måling af brændstofforbruget for nye varebiler. Det bliver dog tilfældet fra og med 2008.

Gennemsnitlig CO₂-emission fra nyregistrerede personbiler (g/km)

| | Benzinbiler | Dieselmobil | Alle |
|----------------|-------------|-------------|-------|
| 1997 2. halvår | 185,0 | 162,5 | 184,6 |
| 1998 | 182,4 | 155,5 | 181,5 |
| 1999 | 177,8 | 149,0 | 175,6 |
| 2000 | 175,4 | 139,6 | 171,4 |
| 2001 | 175,4 | 135,3 | 169,2 |
| 2002 | 174,7 | 133,7 | 167,2 |
| 2003 | 172,8 | 136,4 | 165,2 |
| 2004 | 168,0 | 138,5 | 161,4 |
| 2005 | 164,9 | 140,7 | 159,4 |
| 2006 1. halvår | 162,7 | 145,0 | 158,6 |

Kilde: Egne beregninger baseret på oplysninger i Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, Transport 2002:46 og 2006:33

I perioden er energieffektiviteten forbedret med ca. 1½ procent årligt. Korrigeret for udviklingen i bilernes egenvægt har forbedringen været større, men en del af forbedringen er i perioden spist op af stigende egenvægt. Dette er uddybet i svaret på spørgsmål 29.

Det må forventes, at der fortsat vil ske produktivitetfremskridt, således at energieffektiviteten fortsat forbedres. Omfanget heraf afhænger bl.a. hvilke krav, der bliver stillet til bilproducenterne. EU-kommissionen i meddelelse tilkendegivet, at der vil blive stillet forslag om, at bilindustrien skal reducere den gennemsnitlige CO₂-emission frem til 2012. Dette er uddybet i spørgsmål 25.

Regeringens forslag til omlægning af bilafgifterne forventes at reducere CO₂-emissionen med 175 kt på sigt. Størstedelen heraf, ca. 160 kt, vedrører ændringen af afgiftsstrukturen for varebiler, mens den resterende del, ca. 15 kt, vedrører personbiler. Disse tal afspejler hensigten med omlægningen: At hente miljøgevinsten der, hvor omkostningerne ved CO₂-reduktionen er mindst. Det er netop tilfældet for varebiler.

Den overordnede tegning i omlægningen er således at stramme beskatningen af varebiler og give lettelser til personbiler. Det betyder, at CO₂-reduktionen for personbiler isoleret set er beskeden, men det relevante er forslaget samlede CO₂-reduktion. CO₂ fra personbiler er ikke anderledes eller mere skadelig end CO₂ fra varebiler.

Den skønnede samlede CO₂-reduktion på 175 kt er under forudsætning om et årligt bilsalg, der ved gældende regler og i et normalt – dvs. konjunkturudlignet – år er på 170.000 styk, hvoraf de ca. 40.000 er varebiler og de ca. 130.000 er personbiler.

CO₂-reduktionen bliver dermed i størrelsesordenen 16,7 g/km for varebiler og 0,5 g/km for personbiler. Betragtes varebiler og personbiler tilsammen, reduceres den gennemsnitlige CO₂-emission med ca. 4,3 g/km.

CO₂-reduktionen for varebiler kan henføres til ændringen af registreringsafgiften for varebiler, ændringer i tillægsafgiften samt tillæg og nedslag efter varebilernes brændstofforbrug. Alle tre afgiftselementer bidrager til at reducere den gennemsnitlige CO₂-reduktion.

CO₂-reduktionen for personbiler kan henføres til tillæg og nedslag efter brændstofforbruget, stramningen i afgiftsniveauet for autocampere, omlægningen af sikkerhedsfradraget samt forhøjelsen af skalaknækket.

Hvad angår tillæg og nedslag efter brændstofforbruget fører dette element af den samlede omlægning isoleret set til en reduktion af CO₂-emissionen med ca. 1,6 g/km. Stramningen for autocampere reducerer CO₂-emissionen med i gennemsnit 0,2 g/km.

Forhøjelsen af skalaknækket forøger isoleret set CO₂-emissionen med i gennemsnit 0,6 g/km, og det samme gør omlægningen af sikkerhedsfradragene. Hvad angår sidstnævnte skyldes den negative CO₂-effekt, at der er tale om en samlet lettelse af afgiftsniveauet, der vurderes at have samme effekt som en tilsvarende afgiftslettelse via en reduktion af satserne.

Netto bliver resultatet som nævnt en reduktion af den gennemsnitlige CO₂-emission for personbiler med godt 0,5 g/km.

Størrelserne må betragtes som omtrentlige. Det skyldes, at omlægningen indebærer en forskydning af salget fra varebiler til personbiler, som ikke er indregnet i gennemsnitstallene.

De nævnte CO₂-reduktioner i de nyregistrerede køretøjer forventes at finde sted forholdsvis hurtigt efter omlægningen.

Spørgsmål 3:

Vil ministeren redegøre for, hvordan man er nået frem til, at lovforslaget på sigt vil give en årlige CO₂ reduktion på 175.000 tons, og hvornår denne reduktion opnås?

Svar:

Vurderingen af de provenu- og miljømæssige konsekvenser sker i forskellige beregningsmodeller, der belyser de forskellige elementer i omlægningen af bilafgifterne. Beregningsmodellerne har to fællestræk, der er afgørende for de miljømæssige vurderinger.

Det ene er, at der er forudsat proportionalitet mellem en bils værdi og dens brændstofforbrug. Det vil sige, at des dyrere bilen er, des større er brændstofforbruget. Således behøver det ikke være i alle tilfælde, men overordnet set vil der være en sammenhæng mellem en bils værdi og dens vægt, og dermed brændstofforbrug.

Det andet fællestræk er, at bilkøberne har en stort set uændret budgetrestriktion hvad angår anskaffelse, besiddelse og anvendelse af biler. Det indebærer, at hvis f.eks. registreringsafgiften sættes op, vil bilkøberen reagere ved at købe en billigere bil. Det samme vil bilkøberen gøre, hvis f.eks. vægtafgiften sættes op.

Disse to mekanismer indebærer tilsammen, at en afgiftsforhøjelse vil føre til et lavere brændstofforbrug. Afgiftsforhøjelsen vil på grund af bilkøberens budgetrestriktion føre til at der an-

skaffes en billigere bil, og via forudsætningen om sammenhæng mellem værdi og brændstofforbrug vil bilkøberen dermed også reducere brændstofforbruget.

Modsat vil en afgiftslettelse føre til øget brændstofforbrug.

Derudover er der en række mere specifikke mekanismer knyttet til de forskellige elementer i afgiftsoplægningen.

Hvad angår varebiler er det forudsat, at en afgiftsforhøjelse fører til enten downsizing, dvs. at der købes en mindre varebil end ved gældende regler, eller at der i stedet for en varebil købes en personbil. I begge tilfælde som nævnt under forudsætning af uændret budgetrestriktion. For erhvervenes vedkommende er det forudsat, at tilpasning alene sker via downsizing. For private købere af varebiler er forudsat, at en del vil tilpasse sig via downsizing, mens en anden del af de private bilkøbere som følge af afgiftsoplægningen vil anskaffe en personbil i stedet for en varebil. Denne andel er bestemt af hvor meget de relative priser mellem varebiler og personbiler ændres som følge af oplægningen. Des mindre afgiftsspænd mellem de to biltyper, des flere vil foretrække en personbil.

Hvad angår fradrag og tillæg til registreringsafgiften for personbiler efter brændstofforbrug er konsekvenserne analyseret i en beregningsmodel, der indeholder 200 forskellige varianter af personbiler, og hvor bilsalget fordeles på de forskellige varianter afhængig af de relative priser. De relative priser ændres, hvis der ændres i afgiften. Ved fordeling af bilsalget er der taget højde for segmentloyalitet og mærkeloyalitet.

Konsekvenserne af en forhøjelse af skalaknækket er vurderet i en model, der i højere grad er egnet til at vurdere konsekvenserne af en generel ændring i satserne og de dynamiske konsekvenser heraf.

Hvad angår oplægningen af sikkerhedsfradragene samt stramningen for campingbiler er omfanget af de miljømæssige konsekvenser af den samlede lettelse henholdsvis stramning forudsat proportional med en tilsvarende lettelse eller stramning via en generel satsreduktion eller satsforhøjelse.

Spørgsmål 4:

Vil ministeren oplyse, hvilke effekter lovforslaget forventes at få mht. udledning af andre miljøskadelige stoffer end CO₂, f.eks. skadelige partikler fra dieslbiler?

Svar:

Der foreligger ikke en kvantitativ vurdering af emissionerne af f.eks. partikler, NO_x eller kulbrinter

Hvad angår partikler vil en væsentlig konsekvens af oplægningen blive, at der vil ske en downsizing af varebiler. Da andelen af dieseldrevne køretøjer blandt varebiler er meget stor og andelen med partikelfilter lav, vil det føre til en mindre emission af partikler. Dertil kommer, at salget af personbiler vil stige på bekostning af varebiler. I det omfang det fører til, at der sælges flere benzindrevne og færre dieseldrevne biler, vil der ske en yderligere reduktion af emissionen af partikler. Samtidig reduceres CO₂-gevinsten.

I modsat retning trækker, at nedslaget for brændstofføkonomiske biler isoleret set vil give et incitament til at vælge dieslbiler, der kører langt på literen. En del af disse vil være uden partikelfilter.

Euronorm 5 for bilers emissioner bliver obligatoriske for personbiler i 2011 og for varebiler i 2012. Det vurderes, at dieslbiler kun kan leve op til euro5-normen med et partikelfilter.

Det betyder, at ovennævnte vurderinger af partikelemissionen alene vedrører det korte sigt. Regeringens forslag til omlægning af bilafgifterne har til formål at reducere CO2-emissionen på længere sigt.

Spørgsmål 5:

Vil ministeren oplyse, om der er varebiler, som kører langt på literen, der vil blive dyrere med de afgiftsændringer, der er indeholdt i lovforslaget?

Svar:

Ja, det kan blive tilfældet.

Afgiftsniveauet vil stige for alle varebiler mellem 2,0 og 2,5 tons, også for de varebiler, der kører længst på literen. For varebiler vil der fra og med 2008 komme et tillæg eller nedslag i afgiften afhængig af brændstofforbruget, men et eventuelt nedslag vil ikke for en varebil mellem 2,0 og 2,5 tons kunne opveje afgiftsstigningen i øvrigt.

For varebiler under 2,0 tons er der under alle omstændigheder tale om en afgiftslettelse. Hvad angår varebiler over 2,5 tons vil der næppe være nogen, der vil få nedslag i afgiften efter brændstokriteriet.

En eventuel forhøjelse af afgiftsniveauet for de varebiler, der kører længst på literen, skal dog ses i sammenhæng med, at afgiftsniveauet for en personbil med samme brændstoføkonomi er flere gange større.

Spørgsmål 6:

Vil ministeren redegøre for de forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser for bilbranchen af lovforslaget, herunder blandt andet de erhvervsøkonomiske konsekvenser af manglende overgangsordninger?

Svar:

Lovforslaget indeholder overgangsordninger, men det indeholder ikke muligheder for, at biler, der ikke er solgt, fremover kan sælges til gammel afgift.

Det er klart, at en omlægning, der indebærer at afgiften forøges for nogle biler og falder for andre biler vil ændre i sammensætningen af bilsalget. Det er netop formålet med omlægningen. Det indebærer, at branchen må omdisponere i forhold til den ændrede efterspørgsel. Der vil givetvis være tab forbundet med længere omsætningstid for nogle biler, men omvendt må der også forventes øget omsætning af andre biler.

For en beskrivelse af øvrige erhvervsøkonomiske konsekvenser henvises til lovforslaget.

Spørgsmål 7:

Vil ministeren uddybe sine udtalelser til pressen om, at de manglende overgangsordninger er udtryk for et miljöhensyn?

Svar:

Lovforslagets overgangsordning skal ses som en afvejning af hensynene til at undgå betydelig tilskyndelse til hamstring eller det modsatte, ikke at ramme bilkøbere, der har købt bil, men

endnu ikke fået leveret bilen, og at begrænse de administrative byrder for erhvervet og det offentlige.

Der er i lovforslaget taget store hensyn til bilkøberne. Der er imidlertid ikke en overgangsordning for de biler, der skulle være på lager eller som er bestilt hos bilproducenterne. Det skyldes ønsket om at forslaget får de tilsigtede konsekvenser så hurtigt som muligt. Ved en overgangsordning, der åbnede op for en længere periode med salg af biler til gammel afgift, ville de tilsigtede konsekvenser af både miljø- og provenumæssige karakter blive forsinkede.

Spørgsmål 8:

Vil ministeren oplyse, om man forventer, at virksomheder må lukke som følge af lovforslaget samt hvor mange det i givet fald drejer sig om?

Svar:

Det forventes ikke, at nogle virksomheder må lukke som følge af lovforslaget, men der kan være behov for omstilling, når efterspørgslen efter biler som forventet ændres.

Ændringen af afgiftsreglerne for campingbiler vil dog føre til, at forretningsgrundlaget eller en del heraf forsvinder for nogle virksomheder. Det drejer sig f.eks. om virksomheder, der ombygger personbiler til campingbiler alene med det formål at opnå en lavere registreringsafgift.

Intentionen med forslaget er netop at stoppe disse ombygninger.

Spørgsmål 9:

Vil ministeren redegøre for de trafikikkerhedsmæssige implikationer af et forventet øget salg af kassevogne uden sideruder bagi?

Svar:

Jeg formoder, at der menes kassevogne uden sideruder bag førersædet.

En kassevogn med sideruder bag førersædet er formentlig ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt mere hensigtsmæssig end en kassevogn uden sideruder bag førersædet.

Men de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af afgiftsomlægningen for biler er ikke alene et spørgsmål om sideruder i kassevogne, men skal ses i en sammenhæng, hvor der kommer flere personbiler og færre varebiler, herunder især færre meget store varebiler, hvilket har positive miljø- og sikkerhedsmæssige konsekvenser. Definitionen med varebiler uden sideruder bag førersædet er fundet hensigtsmæssig for at opnå disse konsekvenser.

Trafikkerheden forbedres yderligere ved at udvide afgiftsrabatten til biler med meget sikkerhedsudstyr.

Spørgsmål 10:

Vil ministeren oplyse, hvorfor køretøjer, der har opnået mange ”stjerner” af andre testorganisationer end EuroNCAP, ikke skal have et fradrag i registreringsafgiften?

Svar:

EuroNCAP sikkerhedstesten er meget velkendt og vel nok den test, der oftest refereres til. Ifølge Færdselsstyrelsen støttes den af EU-kommissionen samt af motor- og forbrugerorganisationer i alle EU-lande. Derudover har Færdselssikkerhedskommissionen i sin nyligt reviderede handlingsplan anbefalet, at afgifterne for biler for eksempel afhænger af, hvor højt de scorer i EuroNCAP’s kollisionstest.

Spørgsmål 11:

Vil ministeren oplyse i hvilket omfang lovforslaget, herunder specielt den nye ”kassevognsdefinition”, vil skabe uklarheder og deraf følgende ”nye biltyper” på de danske veje, herunder vurdere risikoen for evt. afledte tvister om definitioner mv.?

Svar:

Der forventes ingen nye biltyper som følge af forslaget. Det forventes dog, at der fremover vil blive solgt flere varebiler under 2,0 tons på bekostning af varebiler over 2,0 tons. I dag sælges der praktisk taget ingen varebiler under 2,0 tons.

Jeg mener, at den definition af kassebiler mv., der er i lovforslaget, er klar. Det vil dog ikke kunne undgås, at der fremover kommer tvister om afgiftsspørgsmål vedrørende biler. Det er tilfældet i dag, og sådan vil det også være fremover, så længe der er afgifter på biler.

Spørgsmål 12:

Vil ministeren oplyse, om det har været intentionen, at kassevogne på mellem 2,0-2,5 tons, hvor mere end 90 procent sælges til erhverv, skal blive dyrere som følge af forslaget?

Svar:

Ja.

Der er flere årsager til, at forslaget lægger op til en grænse på 2,5 tons. For det første er salget og udbudet af varebiler i intervallet 2,0 til 2,5 tons stort og det har en række administrative fordele, at afgiftsreglerne er ens for alle køretøjer i netop det vægtinterval, herunder især at det ikke er nødvendigt at sondre mellem den ene eller den anden type varebil. For det andet vil behovet i mange tilfælde være en endnu mindre varebil eller eventuelt personbil. Ved at reducere registreringsafgiften for varebiler under 2,0 tons og for personbiler gives et incitament til – også for erhvervene – at vælge en mindre bil end tilfældet er med gældende regler.

Spørgsmål 13:

Vil ministeren oplyse, hvilken effekt lovforslaget ventes at have på den danske bilparks alder?

Svar:

En afgiftslettelse vil føre til hurtigere udskiftning af bilparken og dermed til en lavere gennemsnitsalder for bilparken.

Forslaget til omlægning af bilafgifterne skønnes, når varebiler og personbiler betragtes under et, ikke at føre til væsentlige ændringer i gennemsnitsalderen. Det skyldes, at der er tale om en omlægning af bilafgifterne, ikke en stramning eller lettelse.

Der er dog tale om en stramning for varebiler, og derfor må varebilernes gennemsnitsalder forventes at stige.

Omvendt må gennemsnitsalderen for personbiler forventes at falde som følge af den samlede afgiftslettelse for disse. På kort sigt kan der komme et ekstraordinært fald i gennemsnitsalderen for personbiler, idet omlægningen vil føre til en lidt større bilpark. Tilpasningen hertil vil ske over en kortere årrække, hvor der sker et større salg af nye biler. Dermed reduceres gennemsnitsalderen.

Det skønnes, at ved en fuldstændig afskaffelse af registreringsafgiften vil den danske bilparks gennemsnitsalder falde med 0,5-1 år. Et bud på hvad forslaget til omlægning af bilafgifterne betyder er en reduktion af gennemsnitsalderen med i størrelsesordenen 0,1 år.

Spørgsmål 14:

Vil ministeren oplyse, hvilken effekt ændringen af skalaknæk for motorcykler forventes at få på antallet af billige motorcykler i Danmark?

Svar:

Efter lovforslaget reduceres registreringsafgiften af nye personbiler via en forhøjelse af beløbsgrænsen for den del af bilens værdi der beskattes med 105 pct. og den del der beskattes med 180 pct. Forhøjelsen er på 8.100 kr. fra 65.900 kr. til 74.000 kr. Dette svarer til en afgiftslempelse på hen ved 6.100 kr. for biler, der har en beskattet værdi over 74.000 kr. Registreringsafgiften af nye motorcykler lempes på helt samme måde. For motorcykler forhøjes beløbsgrænsen mellem 105 og 180 pct. med 8.100 kr. fra 15.200 kr. til 23.300 kr.. Det betyder – givet uændrede priser før afgift, at motorcykler, der i dag koster mere end ca. 45.000 kr. vil blive hen ved 6.100 kr. billigere. For motorcykler, der koster mindre end ca. 45.000 kr. lempelsen blive lavere og for motorcykler, der koster under ca. 22.500 kr. lempes registreringsafgiften ikke. Alle prisangivelser er for motorcykler, der ikke er udstyret med blokeringsfri bremsler.

Den foreslåede udmøntning af afgiftslempelsen, vil således alene komme motorcykler i mellemprisgruppen og de mere bekostelige motorcykler til gode, og relativt mest for mellemprisgruppen.

Det må på den baggrund forventes, at motorcykelkøbere, der under de hidtil gældende regler ville have valgt en billig motorcykel, efter gennemførelsen af den foreslåede afgiftslempelse i et vist omfang vil være mere tilbøjelige til at vælge en motorcykel fra mellemprisgruppen, og at antallet af billige motorcykler derfor vil blive lavere end ellers.

Spørgsmål 15:

Vil ministeren oplyse effekterne af lovforslaget på det der kaldes små varebiler med konkrete eksempler på før og efter priser?

Svar:

Der sælges praktisk taget ingen varebiler under 2,0 tons, såkaldte små varebiler, efter gældende regler. Det skyldes, at gældende regler giver et afgiftsmæssigt incitament til at vælge varebiler over 2,0 tons. Forslaget har til hensigt at ændre på det.

En konsekvens af det manglende bilsalg er, at også udbuddet er beskedent, og at der derfor ikke er mange gode eksempler, hvor forslagens konsekvenser kan illustreres ved priser før og efter.

I tabellen nedenfor vises nogle eksempler, men der er tale om bilmodeller, der kunne tænkes at være potentielle varebiler under 2,0 tons. For de viste modeller er der primo 2007 indsamlet oplysninger om priser for personbilsudgaverne. Disse priser er omregnet til priser for en varebilversion, givet den samme model fandtes som varebil og blev beskattet som sådan. Der er forudsat uændrede nettopriser og avancer. Der er således ikke tale om observerede priser, men om beregnede eksempler, men de kan anvendes til at belyse konsekvenserne af omlægningen. Der er ikke taget hensyn til eventuelle meromkostninger ved varebilsudgaverne eller til avanceforskelle.

De viste modeller vil falde ca. 40.000 kr. i afgift og dermed i pris, forudsat fuld overvæltning. Til gengæld vil tillægsafgiften for privat anvendelse stige fra 900 kr. årligt til 5.040 kr. årligt.

| Fabrikat | Pris, gældende regler (kr.) | Pris, forslag (kr.) | Ændring (kr.) | Totalvægt (kg) |
|-------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| <i>Små varebiler</i> | | | | |
| Opel Astra Wagon 1,6 Twinport | 198.212 | 160.036 | -38.176 | 1.860 |
| Skoda Fabia Comfort 1,9 TDI | 170.723 | 128.590 | -42.133 | 1.700 |
| Toyota Corolla Stationcar | 192.690 | 155.108 | -37.582 | 1.775 |

Anm: Det er i visse tilfælde skønnet over bilernes sikkerhedsudstyr. De anførte priser gælder, når fradraget for ESP efter gældende regler er fuldt udfaset, dvs. i 2009.

Spørgsmål 16:

Vil ministeren oplyse, hvorfor et betydeligt merprovenu i en årrække (som det anføres øverst i tabellen på side 17 i lovforslaget) ikke er i strid med regeringens skattestop?

Svar:

Det midlertidige merprovenu er ikke i strid med skattestoppet, fordi den varige rentevirkning, som er et merprovenu på ca. 70 mio. kr. årligt, gives tilbage til bilkøberne i form af afgiftslettelser, jf. provenubemærkningerne i lovforslagets side 14.

Det midlertidige merprovenu skyldes bl.a., at afgiftslempelsen forventes at få bilkøbere til at fremrykke og ændre deres bilkøb. I det tilfælde er det bilkøbernes adfærdsændringer, der bidrager til det midlertidige merprovenu.

Spørgsmålet 17:

Vil ministeren oplyse, om EU-kommissionens forslag til "Rådets direktiv om afgifter på personbiler" fra 2005 og meddelelsen fra Kommissionen om "Beskatning af personbiler i EU" fra 2002 har været inddraget i regeringens overvejelser i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget?

Svar:

Kommissionens direktivforslag fra juli 2005 om bilafgifter indeholder følgende:

1. Registreringsafgiften skal være afviklet senest 1. januar 2016.
2. Pr. 31. december 2008 skal 25 pct. af provenuet af registreringsafgiften og 25 pct. af provenuet af den løbende afgift hidrøre fra et CO₂-baseret afgiftsgrundlag. Pr. 31. december 2010 skal denne andel for hver af de to afgifter udgøre 50 pct.
3. Registreringsafgift og løbende afgift skal godtgøres ved udførsel af biler.

Direktivforslaget bygger i høj grad på den nævnte meddelelse om bilbeskatning, som Kommissionen offentliggjorde i oktober 2002.

Kommissionens direktivforslag om bilafgifter har været inddraget i regeringens overvejelser i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget, men har ikke været afgørende for indholdet, særligt fordi:

1. Regeringen ikke går ind for en afvikling af registreringsafgiften,
2. Danmark har allerede i 1997 omlagt den løbende afgift af personbiler fra en afgift graderet efter egenvægt til en afgift graderet efter hvor langt bilerne kører pr. liter brændstof, og dermed udelukkende efter bilernes CO₂-udledning.
3. Danmark har allerede i 2002 gennemført godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler mv., f.eks. i forbindelse med, at herboende bilister finder beskæftigelse i et andet EU-land.

Spørgsmål 18:

Finder ministeren, at lovforslaget lever op til anbefalingerne i EU-kommissionens forslag til "Rådets direktiv om afgifter på personbiler" fra 2005 og meddelelsen fra Kommissionen om "Beskatning af personbiler i EU" fra 2002?

Svar:

Nej. Kommissionens direktivforslag går bl.a. ud på, at afvikle registreringsafgiften. Det gør lovforslaget ikke, for det går regeringen ikke ind for. Dog foreslår Kommissionen, jf. svaret på spørgsmål 17, at registreringsafgiften under afviklingen, gøres mere afhængig af bilernes udledning af CO₂. Lovforslaget afvikler ikke registreringsafgiften, men betyder bl.a., at den danske registreringsafgift i højere grad vil komme til at afhænge af bilernes CO₂-udledning.

Grundet de høje løbende afgifter og den høje danske registreringsafgift er der - selv om vi ikke formelt opfylder EU-kommissionens ønsker - noget EU-land, der har større absolutte CO₂-elementer i bilafgifterne end Danmark.