

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 trafikikkerhedsfremmende 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 benzinerbiler, 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-