

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 18. maj 2009

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love

(Grøn omlægning af bilbeskatningen)

[af skatteministeren (Kristian Jensen)]

1. Ændringsforslag

Skatteministeren har stillet 2 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 22. april 2009 og var til 1. behandling den 30. april 2009. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og skatteministeren sendte den 20. marts 2009 dette udkast til udvalget, SAU jf. alm. del - bilag 215. Den 3. og 22. april 2009 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar, høringsskema og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra Dansk Taxi Råd og FDM. Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

Deputationer

Endvidere har Dansk Taxi Råd mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 13 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF, KF og LA) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Venstres, Dansk Folkepartis og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget finder, at skattereformen afgørende sænker skatten på arbejde. Indkomstskatten nedsættes med 29 mia. kr. og sikrer, at det bedre kan betale sig at arbejde, at yde en ekstra indsats, at uddanne sig, og i det hele taget er reformen yderst gavnlig for dansk økonomi.

Siden 2001 har VK-regeringen med støtte fra Dansk Folkeparti fastholdt skattestoppet som grundlag for skattepolitikken. Samtidig har VK-regeringen og Dansk Folkeparti med forårspakken i 2004 og Lavere skat på arbejde fra 2007 sænket skatten på arbejde. Med skattereformen gennemføres så den største nedsættelse af skatten på arbejde nogensinde.

Marginalskatten sænkes med 7 procentpoint., således at den højeste marginalskat sænkes fra 63 til 56 pct. Den højere topskattegrænse løfter 350.000 danskere ud af topskatten. Nedsættelse af bundskatten med 1,5 procentpoint sikrer, at der også er lettelser i skatten for alle indkomster.

Skattereformen er socialt afbalanceret. Det har været et centralt punkt, at det fortsat er de bredeste skuldre, der skal bære de tungeste byrder. Som det fremgår af skatteministerens svar på L 195 – spørgsmål 3, så er det sådan, at med det gældende skattesystem betaler de 10 pct. af befolkningen med de højeste bruttoindkomster 15,3 gange mere i indkomstskat end de 10 pct. med de laveste bruttoindkomster. Med skattenedsættelserne i 2010 øges det til 16,1. I forhold til de samlede skattebetalinger betaler de 10 pct. højeste indkomster 11 gange mere i skat end de 10 pct. laveste indkomster i skat. Efter skattereformen ændres dette tal til 10,9.

Med en indkomstafhængig grøn check og forhøjelse af beløbsgrænsen for friplads i daginstitution samt forhøjelse af pensionstillægget tages der målrettede initiativer til at sikre en social balance i skattereformen. Faktum er, at over halvdelen af skattelettelserne i skattereformen gives i bunden af skatteskalaen.

Skattereformen fortsætter trygheden for de danske boligejere. Skattestoppet har siden 2001 sikret tryghed for danske boligejere. Derfor har det været afgørende, at skattereformen følges op med en fortsættelse af skattestoppet. Med reformen sænkes rentefradrag alene for familier med renteudgifter over 100.000 kr. (50.000 kr. for enlige). Dertil kommer, at det aftrappede fradrag indføres skånsomt fra 2012 til og med 2019. Og for at der ikke skal være den mindste tvivl om, at husejerne kan sove trygt om natten, så suppleres dette med en kompensationsmodel. En kompensationsmodel, som sikrer, at hvis den lavere værdi af rentefradraget og ligningsmæssige fradrag ikke opvejes af lavere indkomstskat, så kompenseres man krone for krone. VKO har siden 2001 stået vagt om boligejernes situation. Det står partierne fortsat ved, og derfor kan boligejerne fortsat sove trygt om natten.

Skattereformen er fuldt finansieret. Skattereformen øger den finanspolitiske holdbarhed med 5,5 mia. kr. Dermed slås der endnu engang en tyk pæl igennem påstanden om, at der er et modsætningsforhold mellem lavere skat og bedre velfærd.

Samtidig er skattereformen endnu et tiltag til at sætte aktivt ind mod de negative konsekvenser på dansk økonomi af den internationale finanskrisen. Skattereformen underfinansieres de første år. Det betyder, at i 2010 øges danskernes rådighedsbeløb med 13 mia. kr. Dermed får danskerne flere penge mellem hænderne, og det ruste de danske familier i en vanskelig økonomisk situation og bidrager til øget økonomisk aktivitet.

Ud over at øge den finanspolitiske holdbarhed øger skattereformen arbejdsudbuddet med godt 19.000 personer. I øjeblikket er ledigheden stigende, men for under et år siden var manglen på arbejdskraft i Danmark medvirkende til, at danske virksomheder måtte sige nej til ordrer på grund af mangel på arbejdskraft. Med den demografiske udvikling er det vigtigt, at arbejdsudbuddet øges. Det er af afgørende betydning, når vi er på den anden side af finanskrisen. De lavere marginalskat-

ter bidrager til, at arbejdsudbuddet øges. Dermed sikrer den lavere skat på arbejde også, at arbejdsmarkedet og den danske økonomi er bedre rustet til fremtidens udfordringer.

Skattereformen er samtidig en grøn reform. Den lavere skat på arbejde finansieres blandt andet gennem højere afgifter på miljøbelastende og energiforbrugende adfærd. Det bidrager til at sikre ambitiøse målsætninger på miljø- og klimaområdet. Der tages hensyn til energitunge virksomheders konkurrenceevne ved, at de stigende energiafgifter indføres med en tredjedel frem til og med 2012, hvor de energiintensive virksomheders konkurrenceevne analyseres. Højere afgift på spildevand og ekstra afgift for dieseldrevne personbiler er yderligere miljøtiltag i skattereformen.

Skattereformen indeholder også sundhedsfremmende tiltag. For at fremme folkesundheden og for at finansiere lavere skat på arbejde forhøjes en række afgifter, herunder tobaksafgifterne og is- og chokoladeafgifterne, mens der indføres en afgift på mættet fedt. Dermed benyttes afgifter til aktivt at fremme folkesundheden, samtidig med at der tages det fornødne hensyn til grænsehandelsproblematikken. Det personlige ansvar for ens egen sundhed er naturligvis fortsat det centrale, men de sundhedsfremmende afgifter fremmer valget af en sundere livsstil.

Med skattereformen afskaffes en række særordninger og undtagelser i skatte- og momssystemet. Dermed er dansk erhvervsliv med til at finansiere et meget stort ønske om lavere skat på arbejde, ligesom skatte-, afgifts- og momssystemet gøres enklere.

Samlet er skattereformen et stort aktivt for Danmark. Med skattereformen bliver Danmark rigere. Danmark rustes bedre til at komme igennem den internationale finanskrise. Den er socialt afbalanceret, fuldt finansieret og fremmer miljørigtig og energibesparende adfærd. Skattereformen fremtidssikrer det danske skattesystem.

Et *mindretal* i udvalget (S, SF, og RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret* og vil stemme imod de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget støtter intentionerne om at få en mindre forurenende bilpark og få installeret partikelfiltre på dieselmotorer. Partierne lægger endvidere vægt på, at der kommer et øget incitament til at vælge en miljørigtig firmabil.

Partierne skal dog bemærke, at FDM har oplyst at eftermontering af partikelfiltre vil koste fra 10.000 kr. ekskl. moms og montering, dvs. mindst 15.000 kr., og at Dansk Taxi Råd under foretræde for Skatteudvalget, på baggrund af konkrete erfaringer i forbindelse med kravene til taxaer i Køge, har oplyst, at eftermontering af partikelfiltre koster omkring 25.000 kr. incl. moms.

Hvis disse priser holder i praksis, vil regeringens forslag om en afgift på 1000 kr. om året ikke være nogen betydningsfuld tilskyndelse til eftermontering af partikelfiltre, men i stedet alene en ny indtægtskilde til staten. Partierne vil derfor følge udviklingen nøje med henblik på at sikre en reel miljømæssig virkning af loven.

Et *andet mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret* og vil stemme hverken for eller imod de stillede ændringsforslag.

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

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (V, DF, KF og LA):

Til § 1

1) I den under *nr. 6* foreslåede § 3 *b* affattes *stk. 2, 1. pkt.*, således:

»*Stk. 2.* Der betales ikke tillæg efter *stk. 1* for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter.«

[Smidiggørelse af reglen for godkendelse af partikelfiltre til eftermontering]

Til § 3

2) I den under *nr. 2* foreslåede § 2 *b* affattes *stk. 2, 1. pkt.*, således:

»*Stk. 2.* Der betales ikke tillæg efter *stk. 1* for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter.«

[Smidiggørelse af reglen for godkendelse af partikelfiltre til eftermontering]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1 og 2

Med ændringsforslagene smidiggøres kravene til eftermontering af partikelfiltre. Det indebærer, at Færdselsstyrelsen får større råderum ved fastsættelsen af regler om godkendelse af disse partikelfiltre.

Færdselsstyrelsen vil ved udformningen af godkendelsesordningen tilstræbe, at partikelreduktionen fra de omfattede dieselmotorer samlet set bliver maksimal. Det indebærer, at der ikke kun skal tages hensyn til, hvor effektivt det enkelte filter virker. Der skal også tages hensyn til, hvor dyrt filtret er. Udgiften til eftermontering af et godkendt partikelfilter bør vejledende kunne dækkes gennem sparet partikeludledningstillæg inden for en periode på 10 år.

Der skal således ved udformningen af godkendelsesordningen tilstræbes en balance mellem incitamentet til at afholde udgiften til eftermontering af et partikelfilter og krav til partikelfiltrets effektivitet.

Færdselsstyrelsen vil fastsætte sådanne regler på grundlag af den tyske godkendelsesordning.

Torsten Schack Pedersen (V) Karsten Lauritzen (V) Flemming Møller (V) Jacob Jensen (V)
Mikkel Dencker (DF) Pia Adelsteen (DF) Mike Legarth (KF) Charlotte Dyremose (KF)
Anders Samuelsen (LA) nfm. Nick Hækkerup (S) John Dyrby Paulsen (S) Klaus Hækkerup (S)
Thomas Jensen (S) Anne-Marie Meldgaard (S) Jesper Petersen (SF)
Niels Helveg Petersen (RV) fmd. Frank Aaen (EL)

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

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	2
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	25	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedrørende L 205

Bilagsnr.	Titel
1	Meddelelse vedrørende høringssvar
2	Høringsskema, fra skatteministeren
3	Meddelelse om, at der åbnes for spørgsmål på lovforslaget
4	Orientering fra skatteministeren om korrekturfejl i lovforslagets bemærkninger
5	Henvendelse af 28/4-09 fra Dansk Taxi Råd
6	Henvendelse af 27/4-09 fra FDM
7	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af forslaget
8	Skatteministerens kommentar til høringssvar af 26/3-09 fra DI
9	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 27/4-09 fra FDM
10	Ændringsforslag, fra skatteministeren
11	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 28/4-09 fra Dansk Taxi Råd
12	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 205

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvorfor der ikke stilles lovkrav om, at alle nye dieslbiler skal være monteret med partikelfilter, der sikrer udledning af højst 5 mg. partikler pr. kilometer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvorfor der ikke stilles krav om, at eftermonterede partikelfiltre skal sikre udledning af højst 5 mg. partikler pr. kilometer i stedet for formuleringen i lovforslaget om »et niveau, der svarer til et fabriksmonteret partikelfilter«, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvad udgifterne vil være, hvis de danske synsvirksomheder skal anskaffe udstyr, der mere præcist kan måle partikelindholdet, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om det vil være i strid med EU's regler at kræve, at alle nye dieslbiler skal have partikelfilter, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at oversende en oversigt over, hvor mange km/l de enkelte typer af dieselpersonbiler kører, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, at der i bilaget til henvendelsen fra Dansk Taxi Råd, jf. L 205 - bilag 5, er der nævnt en række energiklasser, fra A til G. Det ønskes oplyst, hvor mange biltyper der oversigtsmæssigt kan henføres til hver energiklasse, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

-
- 7 Spm., om det vil være i overensstemmelse med EUs regler, hvis der stilles krav om, at taxier skal tilhøre energiklasse A eller B m.v., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om at redegøre for, i hvilket omfang der er belæg for at antage, at den foreslåede afgift på 1.000 kr. årligt på dieseldrevne person- og varebiler vil virke, så der udledes færre sundhedsskadelige partikler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm., om staten vil eftermontere partikelfiltre på de dieseldrevne biler, staten måtte eje, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvor mange biler i den nuværende bilpark i Danmark, ministeren vurderer vil få påmonteret et partikelfilter som følge af lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om en oversigt over, hvor mange dieselmotorer uden partikelfilter, der indgår i den danske bilpark, samt hvor stor en andel af nye dieselmotorer, der er solgt uden partikelfilter i årene 2006, 2007 og 2008, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, hvad eftermontering af partikelfiltre, der reducerer partikeludledningen til højst 5 mg pr. kilometer, typisk vil koste, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, med henvisning til ministerens ændringsforslag til lovforslaget, jf. L 205 - bilag 10, hvor det fremgår, at Færdselsstyrelsen får større råderum ved fastsættelsen af regler om godkendelse af partikelfiltre, hvilken minister, der vil være ressortminister for de kommende regler om godkendelse af partikelfiltre, til skatteministeren, og ministerens svar herpå