

taxier i Danmark. Afgiften af en brugt bil, som registreres som taxi, vil således altid have samme andel af bilens værdi, som gælder for nye biler.

Det forventes, at taxibranchen på baggrund af ændringen af afgiftssammensætningen vil ændre købsmønstre, og således investere i lidt billigere biler end i dag til taxikørsel. Det vil have en gavnlig miljømæssig effekt, bl.a. fordi en billigere og typisk lettere bil kører længere på literen end en dyrere og typisk tungere bil.

Frikørselsordningen bibeholdes i sin nuværende udformning. Der vil således stadig være mulighed for afgiftsfrit at lade en taxi overgå til eksempelvis privat brug på lempelige afgiftsmæssige vilkår.

Det skal i øvrigt bemærkes, at det via aftalen om en grøn transportpolitik er besluttet at indføre krav i taxilovgivningen om, at taxier ved udskiftning minimum skal tilhøre energiklasse C (minimum 16,1 km/liter brændstof for dieseldrevne biler). Se nu lovforslag nr. 172 af 25. marts 2009 om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Der stilles ikke forslag om at ændre reglerne for registreringsafgift af køretøjer til sygetransport eller limousiner.

#### 2.4. Harmonisering af satsreguleringsbestemmelser i registreringsafgiftsloven til den øvrige skattelovgivning

##### 2.4.1. Gældende ret

Der findes en række satsreguleringsbestemmelser i registreringsafgiftsloven.

Satsreguleringsbestemmelserne er altovervejende enslydende med bestemmelsen i personskattelovens §

20. Satserne reguleres årligt med 2 pct. tillagt den af finansministeren bekendtgjorde tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent.

Efter personskatteloven rundes opad til nærmeste kronebeløb deleligt med 100. Efter registreringsafgiftsloven rundes der nogle steder rundes opad til 100, men et enkelt sted rundes opad til 10.

##### 2.4.2. Forslagets indhold

Efter forslaget erstattes satsreguleringsbestemmelserne i registreringsafgiftsloven med en henvisning til personskattelovens § 20. Samtidig foreslås som led i indfasningen af skattereformen, at beløbsgrænserne i skatte- og afgiftssystemet ikke reguleres i 2010.

Formålet er at harmonisere satsreguleringerne i skatte- og afgiftslovgivningen. Forslaget er som udgangspunkt af redaktionel karakter. Dog foreslås § 7 b, om compensation ved udtagelse til syn i forbindelse med eksport af et køretøj, ændret således, at der fremover rundes op til nærmeste 100. modsat i dag, hvor der rundes op til nærmeste 10. Som følge heraf foreslås reguleringen af beløbet sat i stå indtil 2015.

#### 3. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget omfatter følgende elementer, der har økonomiske konsekvenser for det offentlige:

- Indførelse af afgift for dieseldrevne personbiler og nye varebiler uden dieselpartikelfilter.
- Indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler.
- Ændret registreringsafgift for taxier.

Nedenfor angives de samlede provenumæssige virkninger for disse tre dele af lovforslaget.

#### Samlede provenuvirkninger af forslaget

	Varig virkning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Provenu på konti	940	53	56	60	65	70	74	79	83	87	90
		0	5	0	0	0	5	0	0	0	0
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	940	53	56	60	65	70	74	79	83	87	90
		0	5	0	0	0	5	0	0	0	0
Provenu efter tilbageløb og adfærd	1.010	53	58	62	68	74	79	84	89	93	97
		5	0	5	0	0	0	0	0	0	0

Anm.: 2009-niveau

Provenuvirkningerne er opgjort dels i de enkelte år i perioden fra 2010 til 2019, dels som den årlige varige virkning. Endvidere er provenuvirkningerne opgjort dels efter tilbageløb fra andre skatter og afgifter, dels

efter såvel tilbageløb som adfærd. Den årlige varige virkning efter tilbageløb svarer til finansieringsbidraget til nedsættelse af personskatterne.