



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-511-0088

Dato:

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 217- Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.).

Hermed sendes i 5 eksemplarer kommentar til henvendelserne fra De Danske Bilimportører, jf. L 217 bilag 1 og bilag 4.

Kristian Jensen

/ Per Bach Jørgensen

De Danske Bilimportører nævner, at forslaget ikke indeholder de nødvendige overgangsordninger for branchen. Det gælder køretøjer, for hvilke der er afgivet bindende ordrer til bilfabrikkerne eller til ombygningsvirksomhederne, eller køretøjer, der er på lager hos bilimportører eller forhandlere. Som eksempel nævnes autocampere, hvor der er skåret hul i taget. Ifølge De Danske Bilimportører vil de manglende overgangsregler medføre et økonomisk tab i millionklassen for autobranchen, og der foreslås en overgangsordning, der gælder frem til udgangen af 2007.

De Danske Bilimportører peger derudover på en række konkrete mangler og problemer:

- Varebilers brændstofforbrug kendes ikke. Dermed er det ikke muligt at beregne et brændstoføkonomisk tillæg eller fradrag til registreringsafgiften for varebiler.
- Forhøjelse af skalaknækket gør ikke de billigste biler billigere.
- Ikke alle køretøjer bliver testet af EuroNCAP. Endvidere er det problematisk at indføre et lovbaseret sikkerhedsfradrag baseret på en vurdering foretaget af en privat organisation.
- Den nye definition af kassevogne, dvs. biler der er åbne eller uden sideruder bag førersædet, kan medføre fortolkningsproblemer. Derudover er det betænkeligt, at der ikke fremover vil kunne sælges kassevogne med sideruder.
- Det er uklart, om der fortsat skal betales 60 procent i registreringsafgift for nogle typer af campingbiler (eksempelvis egentlige campingbiler opbygget på lastbilchassisier).
- Lovforslaget træder i kraft den 15. juni, men har virkning fra fremsættelsen. Dvs. der efter den 15. juni skal ske en efterregulering af registreringsafgift fra forslaget blev fremsat. Det vil give en betydelig administration for myndigheder og branchen.
- Det fremgår ikke, om forhøjelsen af den private tillægsafgift alene gælder for nye varebiler.

De Danske Bilimportører nævner endvidere, at en bils værdi ikke er noget godt grundlag for registreringsafgiften og peger i stedet på tekniske kriterier som vægt, motoreffekt og CO<sub>2</sub>-udledninger.

Der gøres derudover opmærksom på, at med forslaget bliver det ikke alene dyrere for private at købe en bil på gule plader, men også for erhvervslivet. Det vil begrænse den samlede miljøgevinst ved forslaget, da erhvervslivet fortsat vil have behov for at købe varebiler.

De Danske Bilimportører mener endvidere, at ændringerne ikke er tilstrækkelige til at nå EU-målet om en gennemsnitlig udledning på 130 g CO<sub>2</sub>/km i 2012.

Endelig nævnes, at Danmark ikke får en mere sikker bilpark som følge af omlægningen. Det skyldes dels, at den høje værdiafgift ikke fremmer innovation og teknologiske fremskridt på sikkerhedsområdet, dels at forslaget giver incitament til at købe varebiler uden sideruder bag førersædet og dels at forslaget ikke fører til en nævneværdig større udskiftning af bilparken mod yngre og mere sikre biler.

Hertil kan bemærkes:

#### *Ad. Overgangsordninger*

Lovforslagets overgangsordning skal ses som en afvejning af hensynene til at undgå betydelig tilskyndelse til hamstring eller det modsatte, ikke at ramme de bilkøbere, der har købt bil men endnu ikke fået leveret bilen og at begrænse de administrative byrder for erhvervet og det offentlige.

Overgangsordningen er opbygget således, at det for købere af en varebil er afgørende, om slutsedlen er underskrevet før den 25. april eller den 25. april eller derefter. Er slutsedlen underskrevet før den 25. april, vil de hidtil gældende regler for registreringsafgiften gælde. Der skal således ikke betales registreringsafgift efter de nye regler, men det er dog en betingelse, at køretøjet indregistreres senest den 31. december 2007. Forhøjelsen af tillægsafgiften for privat anvendelse af varebiler under 2,0 tons henholdsvis over 3,0 tons gælder imidlertid for varebiler, der registreres første gang den 25. april eller senere, også selvom slutsedlen er skrevet før.

For personbiler er det registreringsdatoen, der er afgørende. Registreres bilen den 25. april 2007 eller senere gælder de nye regler.

Autocampere sidestilles ifølge forslaget med personbiler, men der vil blive stillet et ændringsforslag, således at overgangsordningen for campingbiler bliver tilsvarende overgangsordningen for varebiler. Det vil sige, at det afgørende ved købet af en campingbil bliver, om slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007 eller om slutsedlen er skrevet den 25. april 2007 eller senere. Hvis slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007, vil det være de hidtil gældende regler, der gælder hvad angår registreringsafgiften. Der skal således ikke beregnes registreringsafgift efter de nye regler. Det er dog en betingelse, at køretøjet indregistreres senest den 31. december 2007.

Der er således i lovforslaget taget store hensyn til bilkøberne. Der er imidlertid ikke en overgangsordning for branchen, herunder 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 provenumæssig karakter blive forsinkede. Derudover vil hamstring af f.eks. firhjulstrækkere ikke alene føre til yderligere forsinkelse, men vil direkte modvirke intentionerne i forslaget.

#### *Ad. Varebilers brændstofforbrug*

Til bemærkningen om, at der mangler et grundlag for at beregne fradrag og tillæg i registreringsafgiften for varebiler efter brændstofforbrug, idet varebilers brændstofforbrug ikke kendes, kan bemærkes, at det er korrekt, at der endnu ikke er krav om måling af varebilers brændstofforbrug.

Det vil imidlertid blive tilfældet fra den 1. januar 2008, jf. Rådets direktiv 80/1286/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motor-drevne køretøjers brændstofforbrug som ændret ved Rådets direktiv 2004/3/EF af 11. februar 2004 om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1286/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug.

På den baggrund har den del af lovforslaget, som vedrører tillæg og fradrag i registreringsafgiften for varebiler efter brændstofforbrug, først virkning fra den 1. januar 2008.

#### *Ad. Fradrag efter antal stjerner i EuroNCAP*

Det er korrekt, at ikke alle biler bliver testet i EuroNCAP, men det er den enkelte bilproducent's afgørelse. Det betyder, at det så at sige er frivilligt for den enkelte bilproducent at afgøre, om en bilmodel skal testes og derved få en mulighed for et fradrag i registreringsafgiften. Testes bilen ikke, er der ikke mulighed for fradrag i registreringsafgiften efter EuroNCAP.

#### *Ad. Registreringsafgift for campingbiler*

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt der fortsat skal betales 60 procent i registreringsafgift for nogle typer af campingbiler indebærer lovforslaget, at hovedreglen bliver, at der for alle campingbiler skal betales afgift som for personbiler, dvs. 180 procent i marginal registreringsafgift. Udgifterne til beboelsesindretningen kan dog udelades af afgiftsgrundlaget. Det er dog en betingelse, at den herved beregnede afgift udgør minimum 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 procent af resten.

Disse regler gælder som nævnt for alle campingbiler, også campingbiler opbygget på lastbilchassier.

#### *Ad. Efteroprævning og tilbagebetaling af registreringsafgift*

Det er korrekt, at der skal ske en efterregulering af afgift af biler, der er indregistreret i perioden 25. april til 14. juni 2007. Det vil medføre en del meradministration for både myndigheder og branchen.

Det er imidlertid en konsekvens af, at det er valgt at fremsætte lovforslaget med virkning fra fremsættelsesdagen, mens den endelige afgiftsberigtigelse først kan ske, når lovforslaget er vedtaget i Folketinget. Denne fremgangsmåde er for at undgå hamstring af visse typer køretøjer og at salget af andre køretøjer går i stå i den mellemliggende periode.

#### *Ad. Virkningstidspunkt for tillægsafgift for privat anvendelse*

Det nævnes i henvendelsen, at det ikke fremgår om forhøjelsen for tillægsafgift for privat anvendelse alene gælder for nye varebiler.

Det fremgår imidlertid af lovforslagets § 2, at forhøjelsen af tillægsafgiften vil gælde for varebiler, der indregistreres første gang den 25. april 2007 eller senere.

Det er således ikke købstidspunktet, men registreringstidspunktet, der er afgørende for, om der skal betales tillægsafgift efter de gamle eller de nye regler. For en varebil, der er købt før den 25. april 2007, men indregistreres første gang den 25. april 2007 eller senere, vil således skulle betales tillægsafgift efter de nye regler.

Dette skyldes, at vægtafgiftssystemet administreres med udgangspunkt i registreringstidspunktet, og det skønnes at ville kræve omfattende systemændringer at anvende et andet virkningstidspunkt.

#### *Ad. Grundlag for registreringsafgiften*

De Danske Bilimportører finder det uhensigtsmæssigt, at den danske registreringsafgift baseres på værdien i stedet for på tekniske kriterier som vægt, motoreffekt og CO<sub>2</sub>-udledninger.

Hertil skal bemærkes, at i rapporten *Omlægning af registreringsafgiften*, Skatteministeriet 2003, blev fordele og ulemper ved en registreringsafgift baseret på henholdsvis en bils værdi eller på tekniske kriterier undersøgt. Arbejdsgruppen fandt, at der er en række fordele og ulemper ved begge typer af afgiftsgrundlag.

Set ud fra et afgiftsmæssigt synspunkt er der ikke væsentlige fordele ved det ene afgiftssystem frem for det andet. Der skal i begge afgiftssystemer fortsat ske en individuel vurdering af brugte køretøjer.

En teknisk baseret afgift vil ikke i samme omfang som en værdibaseret hæmme introduktionen af ny miljøvenlig og trafiksikker teknologi, men kan på den anden side føre til prisstigninger, idet forhandlernes og bilimportørernes incitament er til at øge avancerne øges med en teknisk baseret afgift.

I relation til det konkrete lovforslag kan det nævnes, at registreringsafgiften i større omfang end hidtil baseres på tekniske kriterier, idet der indgår flere sikkerhedsfradrag samt et brændstoføkonomisk element i registreringsafgiften.

#### *Ad. Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Ifølge De Danske Bilimportører bliver det ikke kun dyrere for private at købe en bil på gule plader, men også for erhvervslivet, der vil komme til at stå for hovedparten af afgiftsforhøjelsen for gulpladebiler. Da erhvervene fortsat har behov for varebiler, vil der ikke være nogen miljømæssig effekt heraf.

Hertil kan bemærkes, at – i runde tal – kan 25 procent af de provenumæssige konsekvenser vedrørende varebiler henføres til varebiler, der anvendes rent privat, andre ca. 25 procent til varebiler, der anvendes blandet privat og erhvervsmæssigt, mens de sidste ca. 50 procent kan henføres til varebiler, der anvendes rent erhvervsmæssigt.

I lovforslaget friholdes egentlige varebiler over 2,5 tons, udviklet med henblik på gods-transport - f.eks. kassebiler og pick-up'er - for væsentlige ændringer i registreringsafgiften.

Derimod er der en generel satsforhøjelse for varebiler mellem 2,0 og 2,5 tons og en satsreduktion for varebiler under 2,0 tons. Det er væsentligt, at der også for erhvervenes anvendelse af varebiler er incitament, der sikrer at bilerne ikke er større end nødvendigt. I den forbindelse forventes, at der med forslaget vil opstå et udbud af varebiler under 2,0 tons totalvægt, også af varebiler, der kan være egnede til erhvervsmæssig anvendelse, f.eks. af håndværkere. Dermed vil virksomhederne kunne reducere en del af afgiftsforhøjelsen ved at købe mindre varebiler.

Det må forventes, at erhvervene er prisfølsomme og tilpasser sig omlægningen, hovedsageligt ved at købe mindre varebiler end efter gældende regler, såkaldt downsizing. Af den grund vil også erhvervene bidrage til forslagens miljøeffekt.

#### *Ad. Miljømæssige konsekvenser*

De Danske Bilimportører nævner, at det vil være vanskeligt for Danmark at nå ned på EU målet om en gennemsnitlig udledning på 130 g CO<sub>2</sub>/km i 2012.

Hertil kan bemærkes, at EU-Kommissionen har offentliggjort en meddelelse om en strategi til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra passagerbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 19 Final).

Strategien indeholder et forslag om, at bilflåden skal have et gennemsnitligt CO<sub>2</sub>-udslip på 120 g CO<sub>2</sub>/km i 2012 og at dette mål skal nås af to veje:

- Et direktivforslag, som pålægger bilfabrikanter at reducere det gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip til 130 g CO<sub>2</sub>/km gennem teknologiforbedringer
- Tekniske krav til biludstyr som f.eks. aircondition samtidig med, at medlemsstater opfordres til at anvende afgiftsinstrumenter med et CO<sub>2</sub>-element, fremme af økokørsel, øget brug af biobrændsel m.v. Disse tiltag vurderer EU-Kommissionen vil kunne tilføre en besparelse på yderligere 10 g CO<sub>2</sub>/km, hvorved målsætningen på 120 g CO<sub>2</sub>/km nås.

Det vil sige, at målet på 130 g CO<sub>2</sub>/km i 2012 ifølge EU-kommissionen skal nås gennem producenttilpasning, ikke ved afgiftsinstrumenter. Afgiftsinstrumenter skal bidrage med yderligere reduktioner. Det brændstoføkonomiske tillæg eller fradrag, der ligger i lovforslaget, vil kunne bidrage hertil.

#### *Ad. Trafiksikkerhed*

De Danske Bilimportører finder det ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt betænkeligt, at der ikke fremover vil kunne sælges kassevogne med sideruder i varekassen.

Det kan isoleret set ikke afvises, men det 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.

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