



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-511-0088

Dato:

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 217 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven (omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.)

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven - L 217.

Høringsskemaet indeholder de høringssvar, som skatteministeriet har modtaget inden onsdag den 2. maj kl. 16. Høringssvar, der modtages herefter, vil blive sendt til Folketingets Skatteudvalg efterfølgende.

De modtagne høringssvar i høringsskemaet er gengivet i en forkortet udgave. Der henvises i øvrigt til de vedlagte høringssvar.

Kristian Jensen

/Per Bach Jørgensen

Organisatio- ner	Bemærkninger i høringssvar	Kommentar til bemærkninger
<p>Arbejderbevægelsens erhvervsråd (AERådet)</p>	<p>AERådet mener, at der er stor usikkerhed på beregningerne af CO₂-udledningen, og udviklingen bør derfor følges nøje fremover.</p> <p>Den fortsat høje registreringsafgift vil betyde, at teknologiske forbedringer slår igennem med stor forsinkelser. Den fælles EU-målsætning om en gennemsnitlig udledning på 130 g CO₂/km i 2012 vil være svær at nå.</p> <p>Derudover skal AERådet bemærke, at miljøet ikke kun vedrører CO₂-udledningen, men øvrige uønskede stoffer som f.eks. dieselpartikler, hvilket ikke er adresseret med forslaget.</p> <p>Forslaget om mindre sikkerhedsfradrag for forskellige typer af sikkerhedsudstyr vil næppe have en særlig stor effekt på at fremme innovation og teknologiske fremskridt på sikkerhedsområdet. Det skyldes, at det sikkerhedsudstyr, der gives fradrag for, er ved at være standardudstyr.</p> <p>AERådet havde gerne set en mere generel omlægning af bilafgifterne, hvor registreringsafgiften over en årrække blev sænket kraftigt til gengæld for en forhøjelse af beskatning af besiddelse og brug af bilen, graderet på en måde, der tager hensyn til bilens energiforbrug og miljøforurening.</p>	<p>Forslaget har hovedsageligt til formål at reducere CO₂-emissionerne. Reduceringen har tidligere taget initiativ til at reducere partikelemissionen med et fradrag for dieselbiler med partikelfiltre. Fradraget betyder, at der ikke betales registreringsafgift af partikelfiltret, men at bilkøberen i almindelighed alene betaler for partikelfiltrets egen pris. Fra 2011 skal alle nye personbiler opfylde euronorm 5, der bl.a. indebærer et meget lavt partikeludslip. Det forventes, at det for dieselbiler i realiteten kun kan opnås med partikelfiltre.</p>
<p>Bilbranchen</p>	<p>Bilbranchen finder, at forslaget er en lappeløsning, som ikke ændrer ved det fundamentale problem, som er en registreringsafgift på marginalt 180 procent. Der vil således fortsat være behov for tilpasninger og justeringer af bilafgifterne.</p>	<p>Der vil givetvis fortsat være behov for, som nævnt i henvendelsen, at justere og tilpasse bilafgifterne. Det ville også have været tilfældet, hvis bilafgifterne var indrettet anderledes, og kan således især henføres til bilafgifternes niveau og ikke deres udformning. Der har imidlertid ikke på noget tidspunkt været lagt op til, at der skulle ske en væsentlig reduktion af den samlede bilbeskatning. Tværtimod taler regeringsgrundlaget om</p>

	<p>Bilbranchen finder endvidere, at den foreslåede definition af egentlige varebiler (åbne eller uden sideruder bag førersædet) giver anledning til fortolkningstvivl samt at sikkerheden er bedre i en varebil med sideruder.</p> <p>Derudover foreslår Bilbranchen, at vægtgrænsen for såkaldte kassevogne, der i forslaget er 2,5 tons, ændres til 2 tons.</p> <p>Bilbranchen nævner, at Skatteministeren har bebudet, at han vil fremsætte ændringsforslag således, at også campere omfattes af en lignende overgangsordning. Desuden bemærkes, at Regeringen har ligeledes lagt op til en helt nødvendig overgangsordning, som sikrer, at kunder, der har købt en bil på gule plader, kan få bilen leveret til den pris, som de oprindeligt forventede.</p> <p>Bilbranchen bemærker, at der ikke er nævnt noget i forslaget om en overgangsordning for autobranchen og finder, at flere virksomheder, der opbygger varebiler og campere, stilles urimeligt. Desuden vil overgangsordningen medføre en øget administration ved forhandlingerne og myndighederne og give anledning til usikkerhed.</p> <p>Endelig nævner Bilbranchen, at bortset fra meget billige og meget benzinøkonomiske biler vil det brændstoføkonomiske nedslag kun have marginal betydning.</p>	<p>en provenuneutral omlægning af den samlede bilbeskatning.</p> <p>Hvad angår definitionen af egentlige varebiler (åbne eller uden sideruder bag førersædet) er den fundet hensigtsmæssig til så vidt muligt at sondre mellem på den ene side køretøjer, der fra fabrikkens side er udviklet og produceret med henblik på godstransport, og på den anden side køretøjer af mere personbil lignende karakter. Det kan ikke afvises, at der isoleret set vil være mindre sikkerhed i en varebil uden sideruder bag førersædet, 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.</p> <p>Med hensyn til forslaget om, at vægtgrænsen for såkaldte kassevogne ændres til 2 tons i stedet for 2,5 tons, så kan bemærkes, at 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 til 2,5 tons stort og det har derfor 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.</p> <p>Hvad angår lovforslagets overgangsordning skal den 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.</p> <p>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. Forhø-</p>
--	--	--

jelsen 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.

Bilbranchen nævner, at tillægget eller nedslaget efter brændstofforbrug for de fleste biler kun vil have marginal betydning. Det hentydes formentlig til, at satsene for tillæg eller fradrag er forskellige, idet fradraget er på 4.000 kr. pr. km/liter, en benzinbil kører mere end 16 km/liter og tillægget er på 1.000 kr. pr. km/liter, en benzinbil kører mindre end 16 km/liter.

		<p>Hertil kan bemærkes, at satserne på 4.000 kr. henholdsvis 1.000 kr. samt grænserne på 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler, er fastsat ud fra en afvejning mellem flere hensyn. Det er dels hensynet til miljøet, dvs. ønsket om at få en reel CO₂-reduktion, dels hensynet til provenuet og endelig at guleroden er større end pilsken.</p> <p>En alternativ udformning i form af, at fradraget blev udvidet til også at gælde biler, der kører mindre på literen, ville i højere grad fungere som et generelt fradrag i registreringsafgiften, hvilket vil reducere den miljømæssige effekt.</p>
<p>Business Danmark (BD)</p>	<p>Business Danmark forventer overordnet ikke, at omlægningen får direkte betydning for vores medlemmers bilvalg, da de ofte kører i de mindre eller større mellemklassebiler, der ikke påvirkes nævneværdigt af omlægningen. Business Danmark mener dog, at netop denne bilklasse i større grad burde tilgodeses, fordi det positivt vil påvirke trafikikkerheden. BD mener, at der fortsat behov for nedslag for partikelfiltre i dieslbiler, som BD mener, at lovforslaget fjerner. For yderligere at tilskynde til at købe de dieslbiler med partikelfilter, foreslås samtidig, at den grønne ejerafgift/vægtafgift nedsættes tilsvarende for disse biler til gavn for miljøet.</p> <p>BD mener, at forslaget gør det særligt attraktivt at udvikle grøn brændstofteknologi i minibiler. Forslaget bevirker, at der kan være udsigt til store besparelser ved at downsize motoren lidt. BD mener, at der er behov for større incitamenter i mellembilklassen, før miljøteknologi for alvor bliver interessant, da mange biler i mellemklassen kører 12-14 km. pr. liter. BD foreslår nogle modeller, der tilgodeser mellembilklassen.</p> <p>BD mener, at fradragene for sikkerhedsudstyr er for små. Desuden vil det være relevant at øge fradrag for sikker-</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til Bilbranchens og De Danske Bilportørers høringssvar.</p> <p>Der vil fortsat være fradrag på 4.000 kr. i afgiftsgrundlaget for dieslbiler med partikelfiltre.</p>

	<p>hedstiltag for små biler.</p> <p>Regeringen foreslår et fradrag på 2.000 kr. til biler med fem sikkerhedsstjerner i EuroNCAP regi. Det er en positiv nyskabelse. Men det er også en strategi der skyder med spredhagel. Business Danmark mener, at nedslaget bør være større, ligesom det bør målrettes sikkerhedsudstyr, der kan forhindre piskesmæld.</p>	<p>Det er varslet, at EuroNCAP-testen vil komme til at tage højde for sikkerhed vedrørende piskesmæld.</p>
<p>Camping Branchen</p>	<p>Campingbranchen mener ikke, at der med lovforslaget fortsat vil være behov for betingelser til campingindretningen så som mindst 4 sovepladser.</p> <p>Camping Branchen støtter således regeringens mål med forslaget om at reducere antallet af MPV'er indregistreret som autocampere, men af mere pragmatiske årsager foretrækkes en opstramning af de eksisterende regler som anført. Ønsker man alligevel at fastholde det ny forslag, er det vigtigt, at man så helt ophører med anvendelsen af den gamle 60% regel, samt at man sikrer, at identiske biler får identisk indregistreringsafgift, baseret på det laveste beregningsgrundlag, så man ikke begynder at indføre en ny indregistreringsafgift på camping. Det er ligeledes vigtigt, bl.a. af miljøhensyn, at man ikke skaber grobund for afgiftsspekulation mellem de forskellige autocampermodeller (hel- og halvintegreerede samt alkovemodellerne), hvorfor vi foreslår, at kabinen grundlæggende altid regnes med som værende en del af campingdelen, som det ved alle modeller også udgør langt størstedelen af.</p>	<p>Der er i lovforslaget lagt vægt på, at campingbiler fortsat skal være utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse. Der er endvidere lagt vægt på, at få sat en endelig stopper for de omgældselslignende ombygninger, der sker i dag. Det sidste har vist sig ikke at kunne lade sig gøre ved blot at stille yderligere tekniske krav.</p> <p>Den nye bestemmelse er genbrug af den bestemmelse, der i dag gælder for campingbiler, med tilladt totalvægt indtil 2 ton. Der er således tale om en gennemprøvet administrativ praksis. En værdiatgift på bilen som helhed er naturligvis enklere at administrere. Da det forventes, at fremtidens campingbiler næsten alle vil have så bekoestelige beboelsesindretninger, at de 60 pct. minimum for registreringsafgiften næsten altid vil skulle finde anvendelse, bliver den nye regel næsten lige så enkel at administrere som den nugældende.</p>
<p>Dansk Automobil Sports Union (DASU)</p>	<p>DASU anmoder om, at der under § 2 om køretøjer der er fritaget for afgift, under stk. 1 tilføjes et nyt nr. 20) Motorkøretøjer der udelukkende anvendes som sportstrekvisitter.</p> <p>Baggrunden for dette er et ønske om, at de ikke-</p>	<p>Med bekendtgørelse nr. 1071 fra december 2006 fik rallybiler mulighed for at gennemføre motorløb og kun selve løbet på løse prøvenummerplader. Denne løsning blev valgt, fordi en egentlig afgiftsfritagelse ville være urimeligt overfor andre grupper, herunder erhverv med stort behov for bil.</p>

	<p>indregistrerede køretøjer, der i øjeblikket kan deltage rally (arrangerede motorløb på af politiet godkendte baner og ruter på færdselslovens område) på løse prøveskilte, fremover kan registreres med fritagelse for afgift, og herved både opfylde betingelserne for at kunne forsikres og for at kunne deltage i udenlandske motorsportsarrangementer.</p>	
<p>Danske Biludlejere</p>	<p>Danske Biludlejere ser umiddelbart de største problemer omkring beregningen af registreringsafgiften på nye biler og især værdisætningen af den eksisterende bilflåde.</p> <p>Danske Biludlejere beder om en godtgørelsesform, der tager hensyn til værditabet på den bilpark man naturligvis har været nødsaget til at investere i.</p>	<p>Biludlejere, der overvejende har personbiler i deres flåde vil i sagens natur opleve et vist værditab på disse biler. Er andelen af varebiler i flåden stor begrænses værditabet.</p> <p>Et forretningsgrundlag består imidlertid i andet end værdien af beholdningen. Der er også det fremtidige omkostningsniveau, og på det punkt vil biludlejere, der overvejende har personbiler i deres flåde vinde, mens biludlejere, der overvejende varebiler i deres flåde vil tabe.</p>
<p>Dansk Bilagentur</p>	<p>Dansk Bilagentur er tilfreds med afgiftsreduktionen for de små varebiler, men ønsker registreringsafgiften helt afskaffet. Af konkurrencemæssige grunde er det positivt at dansk erhvervsliv nu kan vælge små varebiler som f. eks. Renault Kangoo og Skoda Roomster.</p> <p>Dansk Bilagentur har haft svært ved at se, hvad man som storbymenneske skal med en off-roader med motorisk dårligere køreegenskaber og ringere sikkerhed for den øvrige trafik end traditionelle stationcars. Det problem bliver løst nu, hvor der bliver valgfrihed.</p> <p>Dansk Bilagentur er imod, at man forøger afgiften for visse biler fra 30% til 50%. Selv den nu hidtidige afgift på 30% ligger i den høje ende i EU.</p> <p>Endelig mener Dansk Bilagentur ikke, at forslaget tilgode- ser børnefamiliernes behov.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til Bilbranchens og De Danske Bilportørers høringssvar.</p> <p>Den almindelige familiebil vil efter forslaget typisk få en lettelse, hvor meget vil afhænge af, hvor sikker og brændstoføkonomisk bilen er.</p>

Dansk Industri (DI)	<p>DI henholder sig til de bemærkninger, som Bilbranchen er kommet med i sit høringssvar.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchens høringssvar.</p>
Danmarks Naturfredningsforening (DN)	<p>DN mener, at der er et stort behov for at reducere CO₂-udslippet fra den danske bilpark, hvis Danmark på sigt vil mindske klimapåvirkningerne bl.a. ved brug af økonomiske virkemidler. DN mener ikke, at dette forslag vil få en reel betydning for miljøet blandt andet fordi prisændringerne er begrænset, bilparken angiveligt vil blive større samt manglende krav om partikelfiltre på diesebiler.</p> <p>DN mener, at muligheden for at privatkørsel i biler med gule plader helt skal afskaffes til gavn for miljø og sundhed.</p> <p>Det er positivt, at regeringen nu har anerkendt, at der er behov for, at differentiere afgifterne således, at de mere miljøvenlige biler bliver fremmet. DN mener dog, at en afgiftsforhøjelse på 1000 kr. pr. km en bil kører under 16 km/l (18 km/l for diesel) er meget lavt. Afgiftsned sætelsen på 4000 kr. pr. km for de mere brændstoføkonomiske biler er mere passende.</p> <p>DN støtter forslaget reduktion af bilers CO₂-udledning, men omlægningen og ændring af skalaknækket vil samtidig medføre en afgiftslempelse på ca. 6100 kr. pr. bil. Således vil omlægningen højst sandsynligt betyde, at de biler, der kører på vejen, er mere brændstoføkonomiske, men hvis der samtidig kører flere biler, er det tvivlsomt om forslaget overhovedet er en gevinst for miljøet.</p> <p>Omlægningen af bilafgifterne vil angiveligt fremme salget af diesebiler, eftersom de kører længere på literen og dermed kan opnå flere afgiftslempelser end benzinbiler. Det kan reducere CO₂-udslippet men til gengæld skabe flere problemer med sundhedsskadelige partikler. DN me-</p>	<p>Der er i vurderingen af forslagens konsekvenser taget højde for, at der vil ske en stigning i antallet af personbiler.</p> <p>Forslaget har hovedsageligt til formål at reducere CO₂-emissionerne. Fradraget betyder, at der ikke betales registreringsafgift af partikelfiltret, men at bilkøberen i almindelighed alene betaler for partikelfiltrets egen pris. Den højere grænse for diesebiler for opnåelse af afgiftsnedslaget efter brændstoføkonomien sigter på, at nedslaget ikke særskilt skal</p>

	<p>ner, at man bør inddrage partikelfiltre i denne lovgivning og stille krav om, at der kun kan opnås afgiftsreduktioner på dieselbiler, der har påmonteret et partikelfilter.</p>	<p>fremme dieselbiler. Her til kommer, at regeringen har tidligere taget initiativ til at reducere partikelemissionen med et fradrag for dieselbiler med partikelfiltre. Fra 2011 skal alle nye personbiler opfylde euronorm 5, der bl.a. indebærer et meget lavt partikeludslip. Det forventes at det for dieselbiler i realiteten kun kan opnås med partikelfilter.</p>
<p>De Danske Bilimportører</p>	<p>De Danske Bilimportører er enige i, at intentionerne med omlægningen af bilafgifterne er de rigtige, nemlig at få omlagt bilbeskatningen i miljøforbedrende og sikkerhedsfremmende retning. De Danske Bilimportører vurderer, at forslaget ikke imødekommer det reelle behov for en større samlet omlægning af bilafgifterne.</p> <p>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 autobranschen, og der foreslås en overgangsordning, der gælder frem til udgangen af 2007.</p> <p>De Danske Bilimportører peger derudover på en række konkrete mangler og problemer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Varebilers brændstofforbrug kendes ikke. Dermed er det ikke muligt at beregne et brændstofføkonomisk tillæg eller fradrag til registreringsafgiften for varebiler. • Forhøjelse af skalaknækket gør ikke de billigste biler billigere. • Ikke alle køretøjer bliver testet af EuroNCAP. 	<p><i>Ad. Overgangsordninger</i></p> <p>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.</p> <p>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 under-skrevet 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.</p> <p>For personbiler er det registreringsdatoen, der er afgørende. Registreres bilen den 25. april 2007 eller senere gælder de nye regler.</p> <p>Autocampere sidestilles ifølge forslaget med personbiler, men der vil blive stillet et ændrings-forslag, 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</p>

	<p>Endvidere er det problematisk at indføre et lovbaseret sikkerhedsfradrag baseret på en vurdering foretaget af en privat organisation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 lastbilchassier). • 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. <p>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 CO₂-udledninger.</p> <p>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.</p> <p>De Danske Bilimportører mener endvidere, at ændringerne ikke er tilstrækkelige til at nå EU-målet om en gennem-</p>	<p>den 31. december 2007.</p> <p>Der er således i lovforslaget taget store hensyn til bilkøberne. Der er imidlertid ikke en overgangssordning 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.</p> <p><i>Ad. Varebilers brændstofforbrug</i></p> <p>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.</p> <p>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 CO₂-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.</p> <p><i>Ad. Fradrag efter antal stjerner i EuroNCAP</i></p> <p>Det er korrekt, at ikke alle biler bliver testet i EuroNCAP, men det er den enkelte bilproducents afgørelse. Det betyder, at det så at sige er frivilligt for den enkelte bilproducent at afgøre, om en bilmodel skal testes og dermed få en mulighed for et fradrag i registreringsafgiften. Testes bilen ikke, er der ikke mulighed for fradrag i registreringsafgiften efter EuroNCAP.</p>
--	---	---

snitlig udledning på 130 g CO₂/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 incitamenter 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.

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. Udgifter-ne 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 afgiftsgrundlaget før fradraget for udgiften til beboelse og indretning.

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 afgiftsberegning først kan ske, når lovforslaget er vedtaget i Folketinget. Denne fremgangsmåde er valgt for at undgå hamstring af visse typer køretøjer og at salget af andre køretøjer går i stå i den mellemliggende periode.

Ad. Virkningsstidspunkt 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 be-

tales 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 CO₂-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 f.eks. 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 trafikssikker teknologi, men kan på den anden side føre til prisstigninger, idet forhandles og bilimportørernes incitamenter 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 godstransport - 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 incitamenter, 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 forslagets 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 CO₂/km i 2012.

Hertil kan bemærkes, at EU-Kommissionen har offentliggjort en meddelelse om en strategi til reduktion af CO₂-emissionerne fra passagerbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 19 Final).

Strategien indeholder et forslag om, at bilflåden skal have et gennemsnitligt CO₂-udslip på 120 g CO₂/km i 2012 og at dette mål skal nås af to ve-

		<p>je:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Et direktivforslag, som pålægger bilfabrikanter at reducere det gennemsnitlige CO₂-udslip til 130 g CO₂/km gennem teknologiforbedringer · Tekniske krav til biludstyr som f.eks. aircondition samtidig med, at medlemsstater opfordres til at anvende afgiftsinstrumenter med et CO₂-element, fremme af øko-kørsel, øget brug af biobrændsel m.v. Disse tiltag vurderer EU-Kommissionen vil kunne tilføre en besparelse på yderligere 10 g CO₂/km, hvorved målsætningen på 120 g CO₂/km nås. <p>Det vil sige, at målet på 130 g CO₂/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.</p> <p><i>Ad. Trafiksikkerhed</i></p> <p>De Danske Bilimportører finder det ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt betænkeligt, at der ikke fremover vil kunne sælges kassevogne med sideruder i varekassen.</p> <p>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.</p> <p>Trafiksikkerheden forbedres yderligere ved at udvide afgiftsrabatten til biler med meget sikkerhedsudstyr.</p>
<p>Det Økologiske Råd</p>	<p>Det Økologiske Råd mener ikke, at forslaget opfylder behovet for et gennemgribende indgreb over bileres energiforbrug og udledning af klimagasser.</p> <p>Det Økologiske Råd mener, at forslaget vil medføre flere biler og mere trængsel - og en øget forurening, som måske vil modsvare den reducerede forurening som følge af, at</p>	<p>Der er i vurderingen af forslagens konsekvenser taget højde for, at der vil</p>

	<p>bilkøberne får incitament til at vælge en mere brændstofføkonomisk bil.</p> <p>Det anføres, at hvis man ikke vil forbyde privatkørsel i biler på gule plader, bør registreringsafgiften for alle størrelser biler på gule plader sættes op til 95%, som tidligere gjaldt for varebiler under 2 t, samtidig med at den foreslåede tillægsafgift bevares.</p> <p>Det Økologiske Råd ønsker en større differentiering for dårlig benzinøkonomi, f.eks. 4.000 kr. ekstra pr km længere pr l.</p> <p>Afgiftsreduktionen for energieffektive personbiler på 4.000 kr. pr km, der køres længere pr liter, er udmærket. Der burde af hensyn til den samlede miljøeffekt stilles krav om, at dieselbilerne har partikelfilter for at kunne få energirabatten. Lige nu kan vi forvente en stigning i antal dieselbiler, hvoraf mange ikke vil have partikelfilter.</p> <p>Det Økologiske Råd ønsker også en ekstra midlertidig afgiftsreduktion til meget energieffektive biler, som er væsentligt dyrere at producere, såsom hybridbiler.</p> <p>EuroNCAP fradraget er en meget lille belønning for at køre sikre biler og svarer slet ikke til samfundets besparelse ved at bilerne bliver mere sikre.</p> <p>Forhøjelse af bundfradraget for personbiler er den forkerte vej at gå, da dette betyder, at konkurrenceforholdet mellem transportformerne forrykkes til ugunst for de miljøvenlige og trafik sikre alternativer.</p>	<p>skue en stigning i antallet af personbiler.</p> <p>Forslaget har hovedsageligt til formål at reducere CO2-emissionerne. Regeringen har tidligere taget initiativ til at reducere partikelemissionen med et fradrag for dieselbiler med partikelfiltre. Fra 2011 skal alle nye personbiler opfylde euronorm 5, der bl.a. indebærer et meget lavt partikeludslip. Det forventes at det for dieselbiler i realiteten kun kan opnås med partikelfiltre.</p> <p>Energieffektive hybridbiler vil få en stor fordel af forslaget om nedslag i registreringsafgiften for god brændstofføkonomi.</p> <p>Der er Skatteministeriet bekendt ikke udarbejdet cost-benefit analyser af trafikikkerhedsfremmende tiltag.</p> <p>Forhøjelsen af bundfradraget har til formål dels at give billigere familiebiler, dels at forskellen mellem prisen på en personbil og en tilsvarende varebil skal reduceres.</p>
<p>DONG Energy</p>	<p>DONG Energy foreslår en tilføjelse til lovforslaget, der er positivt eller neutralt for statens provenu, og vil fjerne en barriere for indførelse af naturgaskøretøjer, som ellers vil blive indført med L 217.</p>	<p>De naturgasdrevne biler, der kendes i dag, er de såkaldte biofuel biler. De kører på naturgas, men kan også køre på benzin. Disse biler er omfattet af lovforslaget, jf. bemærkningerne til § 1, nr. 10, hvoraf det fremgår, at der ved benzindrevne personbiler forstås biler, der kan anvende benzin som</p>

	<p>L 217 indfører nogle grænser for brændselsforbruget, som afgør afgiftsbelastningen, men der er ikke angivet tilsvarende grænser for naturgasdrevne køretøjer. Der findes p.t. ingen naturgasdrevne køretøjer i Danmark, men for ikke at forhindre muligheden for indførelsen af naturgasdrevne køretøjer, foreslås det at angive en tilsvarende knækgrænse for disse, så afgiftsbelastningen er kendt.</p>	<p>brændstof, hvilket vil sige biler med gnisttænding. Naturgasdrevne biler får således præmien for brændstoføkonomi efter skalaen for benzinbiler.</p>
<p>Erhvervs- og selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen (CKR)</p>	<p>CKR foreslår følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkning, der omhandler forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:</p> <p>"Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser, og det bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler."</p>	<p>Bemærkningerne er noteret.</p>
<p>Foreningen af Registrerede Revisorer (FRR)</p>	<p>FRR kan generelt tilslutte sig forslaget og dets intentioner. Dog mener FRR, at lovforslaget i sin nuværende udformning medfører en unødigt stramning af registreringsafgiften for gulpladebiler, der ligger i feltet mellem 2 tons og 2,5 tons tilladt totalvægt.</p> <p>FRR foreslår derfor, at den foreslåede udformning af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2 tilrettes, så 2,5 t nedsættes til 2,0 t.</p>	<p>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 til 2,5 tons stort og det har derfor en række administrative fordele, at afgiftsreglerne er ens for alle køretøjer i netop det væginterval, 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.</p>
<p>Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR)</p>	<p>FSR mener, at der mangler overgangsbestemmelser vedrørende autocampere.</p> <p>FSR ønsker en præcisering af, om kassevogne og pick-up trucks mellem 2 og 2,5 tons skal afgiftsbelægges med</p>	<p>Efter lovforslaget bliver en afgiftssats på 50 pct. hovedreglen. Undtagelsen er varebiler, der fra fabrikken er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet, herunder uden udsikring til sideruder bag førersædet. For disse biler er afgiften fortsat 0 kr. af de første 34.100 kr. og 30 pct. af resten, og et maksimum for registreringsafgiften på 56.800 kr., hvis de har</p>

	<p>50%.</p> <p>Desuden ønsker de forklaret, hvordan registreringsafgiften på gamle biler, der eksporteres, skal beregnes.</p> <p>Endelig nævnes, at det skønnes at være mest hensigtsmæssigt, at reglerne træder i kraft samtidig.</p>	<p>en tilladt totalvægt på over 3 ton.</p> <p>Der sker ingen ændring i reglerne for godtgørelse af afgift ved udførsel. Efter gældende regler kan der ikke godtgøres mere end der er betalt.</p> <p>Der henvises endelig til kommentaren til De Danske Bilimportører.</p>
<p>FDM</p>	<p>FDM mener ikke, at forslaget i tilstrækkelig omfang kan opfylde målene om at fremme incitamentet til at vælge mere brændstoføkonomiske og sikre biler.</p> <p>FDM mener, at forslaget fremmer en række meget små biler, der dels er uanvendelige for de, der har en hel familie at transportere, og dels langt fra alle kan leve op til, hvad der kan betegnes som en sikker bil.</p> <p>FDM finder det tvivlsomt om lovforslaget har den skønnede effekt for CO₂-udledningen</p> <p>FDM finder, at fradraget for partikelfiltre bør øges til den faktiske omkostning til filtre eksempelvis dog max. kr. 10.000.</p> <p>De i lovforslaget yderst begrænsede afgiftslempler for miljøvenlige biler vil efter FDM opfattelse ikke gavne udbredelsen af nye teknologiske løsninger.</p> <p>FDM nævner desuden en række sikkerhedstiltag, som FDM mener med fordel kan tages med i forslaget.</p> <p>Endelige må det anbefales at fradraget for ESP øges fra de nuværende 4.000 kr., idet der stadig er en række biler, herunder små biler, der fremmes af lovforslaget, men som ikke har ESP.</p> <p>Det er med tilfredshed at FDM kan konstatere, at den uafhængige testorganisation EURO NCAPs vurderinger af</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til Bilbranchens og De Danske Bilimportørers høringssvar.</p> <p>Når det gælder FDM's forslag om at forhøje fradraget for partikelfiltre til dieseldrevne biler bemærkes, at fradraget er fastsat i overkanten af de omkostninger bl.a. EU-kommissionen antager er forbundet med at udstyre bilerne med partikelfiltre. Fradraget er formuleret som et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 4000 kr. Dette svarer til en nedsættelse af registreringsafgiften for dieseldrevne personbiler med partikelfiltre med 7.200 kr.</p> <p>Den almindelige familiebil vil efter forslaget typisk få en lettelse, hvor meget vil afhænge af, hvor sikker og brændstoføkonomisk bilen er.</p>

bilers sikkerhed inkluderes som en parameter i dansk lovgivning, men nævner i den forbindelse nogle praktiske problemer. Eksempelvis at selv om en stigende andel af de nye biler testes af Euro NCAP er det ikke alle der er med.

Det er FDMs vurdering, at forslaget om at sondre mellem varebiler og ikke- varebiler ud fra om der er vinduer bag førersædet, kan lede til en forringelse af sikkerheden. FDM foreslår derfor, at det fortsat tillades at have en side- rude bag føreren i højre side i varebiler samt at det også fortsat tillades at have en bagrude.

FDM skal henlede opmærksomheden på, at der findes tal- rige autocampere, hvor disse opbygges i en helhed fra fa- brikken og det derfor i praksis vil være vanskeligt at lave den i lovforslaget tænkte sondring mellem chassis og be- boelsesdel, og at dette kan lede til højt grundlag for af- giftsberigtigelse.

Det fremgår endvidere, at kravet for at opnå den mere lempelige afgift for autocampere begrænses til modeller med mindst 4 sovepladser. Set fra FDM er dette en unød- vendig sondring, der blot risikerer at lede til køb af større autocampere end det reelle behov.

Forhøjelse af tillægsafgift bør ikke omfatte allerede indgå- ede købsaftaler

For at undgå den nævnte uhensigtsmæssige virkning vil FDM foreslå en overgangsordning, således at købere af de berørte køretøjstyper, der kan dokumentere at have indgå- et skriftlig aftale om køb forinden 25. april 2007, fritages for de foreslåede forhøjelser af tillægsafgift så længe køre- tøjet er registreret med køber som ejer, således at de på- gældende køretøjer først ved et eventuelt senere ejerskifte vil blive omfattet af de foreslåede forhøjelser.

Det bør præciseres at dokumentationspligten i medfør af § 4, stk. 2 påhviler sælgende forhandler og ikke køber

Forslag om ændring af registreringsafgiftsloven fastslår i §4, stk. 2 at betingelse for afgiftsbehandling ifølge tidligere afgiftsregler på aftaler om køb indgået før 25. april 2007 er, at dokumentation for købet er indgivet til de statslige told- og skattemyndigheder senest den 15. juni 2007. FDM finder at det kan give grundlag for tvister mellem sælger og køber, såfremt loven undlader at præcisere hvilken af køkets parter der har denne pligt. Eftersom det er den erhvervsdrivende forhandler der har ansvar for registrering af køretøjet, finder FDM at det også vil være naturligt at pålægge den erhvervsdrivende forhandler den omtalte dokumentationspligt, hvilket FDM derfor skal foreslå tilføjet den omtalte bestemmelse.

De største procentuelle og faktiske prisfald som følge af lovforslaget vil ske for en række små, miljøvenlige biler. Flere modeller vil falde med 14-17 pct. og i faktiske beløb 25 – 27.000 kr. Ejere af sådanne modeller, der har købt dem forud for afgiftsomlægningen står til et markant tab i brugtvognsværdi, hvis de bringes i en situation, hvor et salg bliver nødvendigt indenfor den nærmeste tid.

FDM vil derfor foreslå, at der indføres en overgangsordning. Dette kunne eksempelvis være en lempelse i disse bilers ejerafgift i en årrække for ikke at straffe bilister, der forud for lovforslaget har truffet netop det bilvalg, som lovforslaget søger at fremme. Dette kunne eksempelvis ske for biler købt indenfor et år forud for lovforslagets ikrafttræden.

I forbindelse med den igangværende revision af registreringsafgifterne bør det også overvejes, hvorvidt den eksisterende praksis med op-og nedvejning af gulpladebiler

Dokumentationspligten påhviler den registrerede virksomhed, der har betalt afgiften for det konkrete køretøj, jf. registreringsafgiftslovens § 15, eller den person, der har betalt afgiften efter registreringsafgiftslovens § 19.

	<p>med henblik på tilpasning til afgiftsreglerne, er hensigtsmæssig.</p>	
<p>HTS</p>	<p>HTS anerkender de miljømæssige og sikkerhedsmæssige motiver, som ligger til grund for lovforslagets tilblivelse. Dette gælder især lovforslagets incitamenter om at reducere energiforbruget i transportsektoren gennem brændstofsøkonomiske og CO₂-venlige køretøjer samt sikre bedre færdselssikkerhed.</p> <p>HTS opfordrer regeringen til at arbejde videre med rammerne for en reel omlægning af den danske bilbeskatning.</p> <p>Lovforslaget får den konsekvens, at det bliver dyrere for virksomhederne at anskaffe en varebil på gule plader. I 2006 stod virksomhederne for 75% af alle købte varebiler. Forslaget har så betydelige og utilsigtede konsekvenser for erhvervslivet, at der bør tages højde derfor.</p> <p>Desuden løser forslaget ikke de centrale udfordringer, som virksomhederne stilles overfor på grund af ikke harmoniserede skatte- og momslovgivning for biler på gule plader.</p> <p>HTS støtter endelig De Danske Bilimportørers hørings svar, herunder konsekvenserne for forhandlere og importører.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til Bilbranchens og De Danske Bilimportørers hørings svar.</p>
<p>Håndværksrådet</p>	<p>Håndværksrådet tilslutter sig indsatsen for at give bilkøberne incitamenter til at købe mere miljøvenlige biler, men ønsker et forslag, som i højere grad lagde vægt på en brændstoføkonomi end bilens egenvægt som incitamentskabende parameter for varebiler.</p> <p>Håndværksrådet ønsker er forenkling af reglerne for varebilerne. Håndværksrådet finder det positivt, at afgiften bliver lempet på de helt små varebiler, der oftest vil være stationcar udgaver af personbiler.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til Bilbranchens og De Danske Bilimportørers hørings svar.</p>

	<p>Håndværksrådet ønsker, at der laves et sæt ensartede regler for alle biler, som opfylder kravet om fra fabrikken at være enten åbne eller uden sideruder bag førersædet. Håndværksrådet vil i stedet foreslå, at den nuværende sats på 30 % bibeholdes for disse biler kombineret med et loft over afgiften på 56.800 kr. uanset totalvægten.</p>	<p>Med hensyn til forslaget om, at vægtgrænsen for såkaldte kassevogne ændres til 2 tons i stedet for 2,5 tons, så kan bemærkes, at 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 til 2,5 tons stort og det har derfor 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.</p>
--	--	--

Konkurrencestyrelsen	Formålet med lovændringen er at give afgiftslettelser til miljøvenlige biler og biler, der er indeholder i loven nøje defineret sikkerhedsudstyr. Såvel den hidtidige som den nu foreslåede bilbeskatning påvirker markedsforholdene på bilmarkedet bl.a. fordi der er tale om et meget betydeligt afgiftsniveau. Der er derfor ikke tvivl om at omlægningen af afgifterne vil påvirke markedet for salg af biler væsentligt. Det betyder bl.a. at virksomheder, der hovedsagligt sælger tunge benzinforbrugende biler, vil få forringet deres konkurrencevilkår. Lovforslaget synes i øvrigt ikke at påvirke markedsforholdene ud over hvad der er hensigten med lovændringen.	Bemærkningerne er noteret.
Landbrugsrådet	Landbrugsrådet er generelt imødekommende over for lovforslaget provenuneutrale og miljøforbedrende indhold. Landbrugsrådet hilser velkomment, at der tages fat om omlægning af diverse afgifter med henblik på at fremme miljø- og CO ₂ -venlige løsninger. De håber, at dette også vil ske for f.eks. biobrændstoffer.	Skatteministeriet har noteret sig Landbrugsrådets bemærkning.
LO	LO mener, at der er stor usikkerhed på beregningerne af CO ₂ udledning, og at udviklingen derfor bør følges nøje fremover, for at sikre at forslaget får den ønskede effekt på CO ₂ -udledningen. Lovforslaget vil sikre billigere små biler, men efterlader prisen på en del mellemklassebiler uændret. Det indebærer, at personer med et stort transportforbrug og dermed behov for en lidt større bil ikke får gavn af skatteomlægningen. Det er problematisk i forhold til mobiliteten på arbejdsmarkedet. Lovforslaget efterlader ejere af benzinøkonomiske biler med et mindre tab, fordi bilens værdi på brugtvgognsmarkedet falder samtidig med nyprisen. Dette problem er indbygget i afgiftsomlægninger af den foreslåede type. Det	Der henvises til kommentarerne til Bilbranchens og De Danske Bilportørers høringssvar. Omlægningen gør, at den almindelige familiebil vil efter forslaget typisk få en lettelse, hvor meget vil afhænge af, hvor sikker og brændstoføkonomisk bilen er.

	<p>kan imødegås, ved i stedet at sænke vægtafgiften for benzinøkonomiske biler og at hæve vægtafgiften for biler, der ikke er benzinøkonomiske.</p> <p>Generelt er lovforslaget dog klart et skridt i den rigtige retning, og det bør tilstræbes at der også fremover løbende sker en omlægning af afgifterne til fordel for benzinøkonomiske og mere sikre biler. Det skal ske i takt med den teknologiske udvikling, der muliggør en stadig lavere forurening ved et givet transportbehov og som samtidig gør bilparken mere sikker</p>	
--	---	--

<p>MC Touring Club</p>	<p>MC Touring Clubs har den opfattelse, at den efterhånden 30 år gamle måde at beregne afgiften for motorcykler/scootere på er perspektivløs og diskriminerende i forhold til almindelige biler til persontransport, og det ændrer det foreslåede skalaknæk ikke på, selv om der er tale om et lille fremskridt.</p> <p>Blandt argumenterne for at ændre registreringsafgiftsloven er, at man vil fremme salget af køretøjer med en lav CO₂ udledning. Da langt de fleste motorcykler og scootere allerede nu kan leve op til den af EU foreslåede grænse på 120 gram CO₂ pr. kilometer (fra 2012), ville det ud fra ønsket om at fremme udbredelsen af køretøjer med et lavt benzinförbrug være logisk at beregne afgiften på motorcykler på samme måde som for personbiler. Herunder at der også gives et nedslag i registreringsafgiften for hver km, en motorcykel kan køre over 16 km pr. liter brændstof.</p> <p>Med hensyn til sikkerhedsudstyr skal MCTC gøre opmærksom på, at der nu også kan fås motorcykler (bl.a. BMW'er) med anti-spind kontrol (Automatic Stability Control), der forhindrer baghjulet i at spinde på glat underlag som for eksempel olie, vand og grus på vejen. Også automatisk kontrol af dæktrykket under kørslen fås nu til motorcykler, og såvel dette som anti-spind har mindst samme sikkerhedsmæssige fordele for motorcyklister som ESP har for biler. MCTC skal derfor opfordre til, at anti-spind og automatisk kontrol af dæktryk på motorcykler får samme afgiftsmæssige lempelse som ESP på biler.</p>	<p>Ved lovforslaget nedsættes registreringsafgiften med 6.075 kr. for alle motorcykler, der i dag koster mere end ca. 45.000 kr. Denne lempelse har større betydning for den gennemsnitlige solgte motorcykel end den tilsvarende lempelse for den gennemsnitlige solgte bil.</p> <p>Med hensyn til eventuelt graduering af registreringsafgiften for motorcykler bemærkes, at der endnu ikke foreligger officielle målinger af motorcyklers brændstoføkonomi. Sådanne målinger lader heller ikke til at blive gennemført de første par år.</p> <p>Når det gælder trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, som det nævnte Automatic Stability Control, må fordelene undersøges nærmere.</p>
<p>NOAH</p>	<p>NOAH mener ikke, at forslaget vil medføre mindre CO₂-udledning, bl.a. fordi stort set alle hvidpladebiler bliver billigere og der åbnes op for nye gulpladefulduser fordi registreringsafgiften på gulpladebiler under 2 tons nedsæt-</p>	

tes.

Samtidigt mener NOAH, at den den lokale forurening med ultrafine partikler vil øges markant, da det må forventes, at der vil komme mange flere dieselmotorer uden partikelfiltre på gaden. Generelt mener NOAH, at man skal reducere biltrafikken. De er derfor meget utilfredse med, at afgiftsforliget indebærer en afgiftslettelser for stort set alle biler på hvide plader.

NOAH mener, at forslaget om forhøjelse af skalaknækket til 74.000 kr. betyder, at alle biler på hvide plader får en afgiftslettelser på ca. 6.100 kr. Det betyder, at bilsalget generelt stimuleres med deraf følgende forøgelse af ulykkestal, CO₂-udslip, støj og trængsel. Forslaget indebærer en afgiftslettelser - udover de ovennævnte 6.100 kr. - blot bilen kører mere end 16 km/l (diesel 18km/l). Der gives en afgiftslettelser på 4.000 kr. for hver kilometer bilen kører mere end nævnte grænse. Dette vil også stimulere købet af flere biler.

Forslaget indebærer bl.a., at varevogne under 2 t. næsten får halveret deres afgift (fra 95 til 50 %). Det er en helt forkert udvikling.

NOAH-Trafik mener, at man helt burde afskaffe gulpladesystemet for at fjerne muligheden for fiduser, som de ovennævnte og for at stimulere alle - også firmaer til at købe mindre køretøjer.

For de helt store gulpladebiler over 3 t. bliver der tale om en afgiftsforhøjelse. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra 30% til 50%. Det tidligere loft over den samlede afgift fjernes. Samtidig forhøjes afgiften for privat brug af sådanne store køretøjer. De der allerede har en sådan bil vil med et slag opleve, at bilen bliver meget mere værd.

Forslaget har hovedsageligt til formål at reducere CO₂-emissionerne. Regeringen har tidligere taget initiativ til at reducere partikelemissionen med et fradrag for dieselmotorer med partikelfiltre. Fradraget betyder, at der ikke betales registreringsafgift af partikelfiltret, men at bilkøberen i almindelighed alene betaler for partikelfiltrets egen pris. Fra 2011 skal alle nye personbiler opfylde euronorm 5, der bl.a. indebærer et meget lavt partikeludslip. Det forventes at det for dieselmotorer i realiteten kun kan opnås med partikelfiltre.

Forhøjelsen af bundfradraget har til formål dels at give billigere familiebiler, dels at forskellen mellem prisen på en personbil og en tilsvarende varebil skal reduceres. Der er i vurderingen af forslagens konsekvenser taget højde for, at der vil ske en stigning i antallet af personbiler.

Reduktionen af afgiften for varebiler under 2,0 tons forventes at give et incitament til købere af varebil til at købe en mindre varebil end efter gældende regler. Det vil have en positiv miljøeffekt. Det bemærkes, at tillægget for privat anvendelse forøges til 5.040 kr. årligt.

	<p>Denne ændring i de tidligere helt urimelige regler virker som et alibi for de meget store lettelser af afgiften på andre biltyper.</p> <p>Ændring af reglerne for autocampere virker yderst fornuftig. Der har været tale om en helt urimelig mulighed for at skaffe sig en alt for lille beskatning.</p> <p>Ændringerne af registreringsafgifterne vil efter NOAH-Trafiks vurdering som nævnt resultere i flere dieslbiler uden partikelfilter. Som minimum burde det være et krav, at alle dieslbiler udstyres med partikelfiltre.</p> <p>Med hensyn til sikkerhedsudstyr mener NOAH, at udstyr, som uden tvivl er godt, skal tilvejebringes ved at påbyde biler at have det ligesom sikkerhedsseleler.</p>
--	--

SKAT	SKAT har anført lovtekniske bemærkninger.	Bemærkningerne er taget til efterretning.
Suzuki Bilimport Danmark A/S	<p>Suzuki anfører, at der bør laves en overgangsordning, som tager hensyn til importører og forhandleres lagre af biler, der stiger i afgift. Som eksempel anføres Suzuki Grand Vitara, der stiger ca. 33.000 kr. i afgift, og som Suzuki har ca. 2.000 af på lager.</p> <p>Endvidere finder Suzuki, at forslaget favoriserer de helt små biler, der bliver meget billige, mens de lidt større biler med større sikkerhed ikke tilgodeses.</p> <p>Samtidig vil fradraget for biler med høj brændstoføkonomi favorisere små dieselmotorer, hvilket øger dieselforureningen i byerne.</p> <p>Endelig finder Suzuki, at brugen af EuroNCAP til afgiftsregulering er urimelig, da EuroNCAP-testen ikke er obligatorisk samt at der alene gives fradrag efter bilens kollisionsikkerhed, men ikke efter fodgængerventlighed.</p>	<p>Der er ikke i forslaget 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 åbner 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. firehjulstrækkere ikke alene føre til yderligere forsinkelse, men vil direkte modvirke intentionerne i forslaget.</p> <p>Forslaget indeholder incitament til både at vælge energieffektive biler, samt til at vælge sikre biler. Det sidste indebærer, at der også vil være afgiftslettelser til typiske familiebiler.</p> <p>Forslaget har hovedsageligt til formål at reducere CO2-emissionerne. Regeringen har tidligere taget initiativ til at reducere partikelemissionen med et fradrag for dieselmotorer med partikelfiltre. Fradraget betyder, at der ikke betales registreringsafgift af partikelfiltret, men at bilkøberen i almindelighed alene betaler for partikelfiltrets egen pris. Fra 2011 skal alle nye personbiler opfylde euronorm 5, der bl.a. indebærer et meget lavt partikeludslip. Det forventes at det for dieselmotorer i realiteten kun kan opnås med partikelfiltre.</p> <p>Ikke alle biler bliver testet i EuroNCAP, men det er den enkelte bilproducentens 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.</p>

Advokatrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Finansrådet, Foreningen Danske Revisorer, Landsskatteretten, Rigspolitiet, Skatterevisorforeningen har ingen bemærkninger til forslaget.

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde sig til forslaget.

Dansk Bil Forhandler Union har meddelt, at deres bemærkninger sendes senere.