

København 1. maj 2007

Skatteministeriet
Folketingets Skatteudvalg
Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Folketingets Trafikudvalg

Vedrørende L 217 – Forslag om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

De foreslåede ændringer af registreringsafgifter og vægtafgifter er foreslået med den begrundelse at de vil resultere i mindre udledning af CO₂.

Eftersom stort set alle hvidpladebiler bliver billigere og der åbnes op for nye gulpladefiduser fordi registreringsafgiften på gulpladebiler under 2 tons nedsættes kraftigt er det helt usandsynligt at der kommer mindre CO₂-udledning. Samtidig vil prisen på brugte hvidpladebiler falde, hvorved salget stimuleres. Nogle af de meget store biler på gule plader samt autocampere vil rigtig nok blive dyrere; men et meget større antal biler vil blive væsentligt billigere; nettoresultatet vil efter NOAH-Trafiks vurdering være en forøgelse af udledningen af drivhusgasser. Samtidigt vil den lokale forurening med ultrafine partikler øges markant, da det må forventes, at der vil komme mange flere dieselbiler uden partikelfiltre på gaden.

Bilbranchen er tilfreds

Citroën satte lørdag den 28. april store annoncer med disse overskrifter i mange aviser:

CITROËN

TUSIND OG ATTER TUSIND TAK TIL CONNIE OG KRISTIAN

Besøg din Citroën-forhandler og se de store prisfald på tværs af hele modelprogrammet

Annoncerne oplyste om en prisnedsættelse på 19.476 for en Citroën C1 1.0 og 23.929kr. for en Citroën C3 1.4 HD1.

Vi forstår godt bilfirmaets begejstring. Lovforslaget vil give bilsalget et yderligere opsving. Vi synes, at denne gave til bilbranchen er helt forfejlet. Der har været tale om en gaveregn lige siden 1990. Registreringsafgiften er nemlig nu sat ned med 40.750 kr. på alle hvidpladebiler set i forhold til reglerne før oktober 1990. Siden 1989 er benzinafgiften kun sat op med 41 øre pr. liter, og siden 2001 har der været afgiftstop på benzinafgiften, som derfor udhules dag for dag.

Generelt mener vi, at man skal reducere biltrafikken. Det er ikke kun nødvendigt af hensyn til klimaet, men også for at begrænse biltrafikkens voldsomme negative effekt på sundhed, sikkerhed og vore bymiljøer. Det er derfor afgørende, at både biler og drivmidler bliver dyrere. Ingen biler må derfor blive billigere. Hvis det sker, vil antallet af familier med to eller flere biler eksplodere. Vi er derfor meget utilfredse med, at afgiftsforliget indebærer en afgiftslettelse for stort set alle biler på hvide plader. Bilbeskatningen er i forvejen lempet kraftigt gennem de seneste årtier. Skatte- og afgiftsstoppet gør, at der blot flyttes lidt rundt på bilafgifter. Det er godt, at gøre nogle biler dyrere, men det er fuldstændig miljøfjendsk at gøre andre biler billigere.

Vi har følgende kommentarer til de enkelte forslag:

1) En forhøjelse af skalaknækket for personbiler og motorcykler

Samlet afgiftslettelse pr. bil på kr. 40.750 sammenlignet med regelsættet i 1990.

Forslaget om forhøjelse af skalaknækket til 74.000 kr. betyder, at alle biler på hvide plader får en afgiftslettelse på ca. 6.100 kr. Vi mener, at det er helt forkert at lave en sådan generel afgiftslettelse. Den betyder, at bilsalget generelt stimuleres med deraf følgende forøgelse af ulykkestal, CO₂-udslip, støj og trængsel.

Skalaknækket er i forvejen hævet voldsomt siden 1. oktober 1990, hvor det lå skalaknækket på 19.700 kr. Denne ændring af skalaknækket siden 1990 har alene betydet en afgiftssænkning på 40.750 kr. for alle hvidpladebiler uanset størrelse. (Pr. 1. januar 2007 var afgiftsnedsættelsen på 34.750 kr. set i forhold til 1990. Dertil kommer den yderligere afgiftssænkning på 6.100 kr. ved det nye forlig).

Vi synes heller ikke, at det er rimeligt at stimulere salget af store motorcykler ved at forhøje skalaknækket.

”Skalaknækket” eller ”Progressionsgrænsen” bestemmer overgangen fra 105 % afgift til 180 %. Skalaknækkets placering er meget vigtig, fordi hver *forhøjelse* af skalaknækket med 1 kr. *nedsætter* bilafgiften med 75 øre. Skalaknækket er derfor naturligvis afgørende for den samlede bilbeskatning. Når skalaknækket sættes i vejret, *falder* registreringsafgiften for alle biler - store som små.

2) Indførelse af et fradrag eller et tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængigt af bilens brændstofforbrug

Selv benzinbiler, der kun kører 10 km/liter, får samlet set en afgiftslettelse.

Forslaget indebærer en afgiftslettelse - udover de ovennævnte 6.100 kr. - blot bilen kører mere end 16 km/l (diesel 18km/l). Der gives en afgiftslettelse på 4.000 kr. for hver kilometer bilen kører mere end nævnte grænse. Dette vil også stimulere købet af flere biler.

Hvis bilen kører mindre end 16km/l (diesel 18km/l) får man stadig den ovennævnte afgiftslettelse på 6.100 kr. og skal kun betale 1.000 kr. mere i afgift for hver km, den kører mindre end nævnte grænse. Hvis en benzinbil kører 10 km/l får man den nævnte generelle afgiftslettelse på 6.100 kr. og der skal kun betales 6.000 kr. for de 6 kilometer, den kører mindre end 16 km/l. Altså ikke mere i afgift selv for en sådan temmelig forslugen bil.

3) En omlægning af varebilbeskatningen

Forslaget indebærer bl.a., at varevogne under 2 t. næsten får halveret deres afgift (fra 95 til 50 %). Det er en helt forkert udvikling. Man skulle hellere have sat afgiften for de store varebiler op fra 30 % til 95%. Nu skal alle varevogne kun betale 50% i afgift.

Den nye lave afgift på kun 50% for gulpladebiler op til 2 t. vil gøre det yderst attraktivt at købe disse gulpladebiler – også for private. Det gælder selvom den årlige tillægsafgift for privat brug forhøjes til 5.040 kr. Der kan betales tillægsafgift i mange år for at opveje den store afgiftslettelse på 45 %, og sammenlignet med biler på hvide plader er der også meget store beløb at spare.

Ny gulpladefiduser på vej

Af PETER NYHOLM

Offentliggjort 27.04.07 kl. 12:31

De nye afgiftsregler åbner for en ny bølge af smuthuller og besparelser på nye biler.

For eksempel kan en Mercedes Stationcar nu fås på gule plader, med 500 hestekræfter til 50 pct. afgift

Danskerne er uofficielle verdensmestre, når det gælder om at skrue billige biler sammen ved at udnytte smuthuller i afgiftssystemet.

Regeringens nye bilbeskatningspakke lukker en række af de gamle "huller" som for eksempel at veje store firehjulstrækkere op over tre tons for at få dem til lav afgift eller skære huller i taget og installere minikøkkener i firehjulstrækkere og kalde dem for campere.

Ny afgiftspakke

Men kreativiteten er sværere at slå ihjel og række kilder forudser, at nye huller vil opstå som følge af den nye afgiftspakke. Først og fremmest bliver der mulighed for at udnytte reglen om, at det nu er muligt at indregistrere små varebiler med en totalvægt på under to tons til 50 pct. afgift mod tidligere 95 pct.

Kilde: http://epn.dk/erhverv_samfund/article923610.ece

Åben sportsvogn med lav afgift

Ny afgiftskreativitet kan betyde, at ombygningsfirmaerne vil begynde at skrælle taget af sportsvogne og luksusbiler for at få dem med lav afgift

Af PETER NYHOLM. Offentliggjort 30.04.07 kl. 08:49

Vi kommer til at se masser af små stationcars med kun to sæder til lave priser både af den hurtige slags i form af sportsvogne forklædt som familiebiler og meget brændstoføkonomiske på grund af, at 4.000 kroners fradraget for mange km/l også kommer til at gælde for gulpladerne.

Kilde: http://epn.dk/erhverv_samfund/article923830.ece

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. Der er ingen rimelighed i at f.eks. reklamefolk og vinduespuddere, der kun skal medbringe småting, skal køre i meget store biler. Der skal være samme beskatning.

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.

Denne ændring i de tidligere helt urimelige regler virker som et alibi for de meget store lettelser af afgiften på andre biltyper.

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.

Ændringerne af registreringsafgifterne vil efter NOAH-Trafiks vurdering som nævnt resultere i flere dieslbiler uden partikelfilter. I flere år har tendensen været, at en stadig større del af bilparken har været dieslkøretøjer, som uden partikelfiltre er skyld i en stigning i indholdet af de sundhedsskadelige ultrafine partikler. Som minimum burde det være et krav, at alle dieslbiler udstyres med partikelfiltre.

Når EU's nye direktiv på området træder i kraft, vil det oven i købet være sandsynligt, at de større byer tvinges til foranstaltninger for at overholde kravene til luftkvalitet.

Med hensyn til sikkerhedsudstyr mener vi, at udstyr, som uden tvivl er godt, skal tilvejebringes ved at påbyde biler at have det ligesom sikkerhedssele. Motivationen for at installere sikkerhedsudstyr skal ikke afhænge af afgifternes størrelse. Sagen om afgiftsfilieret omkring airbags bør mane til eftertanke.

Med venlig hilsen

Palle Bendsen

Ivan Lund Pedersen

PS.

Vi henviser til et 10 punkts program for en klimavenlig trafikpolitik:

<http://www.noah.dk/trafik/CO2transport2007.pdf>

og høringssvar til Miljøstyrelsen vedr CO2-udslip fra biler:

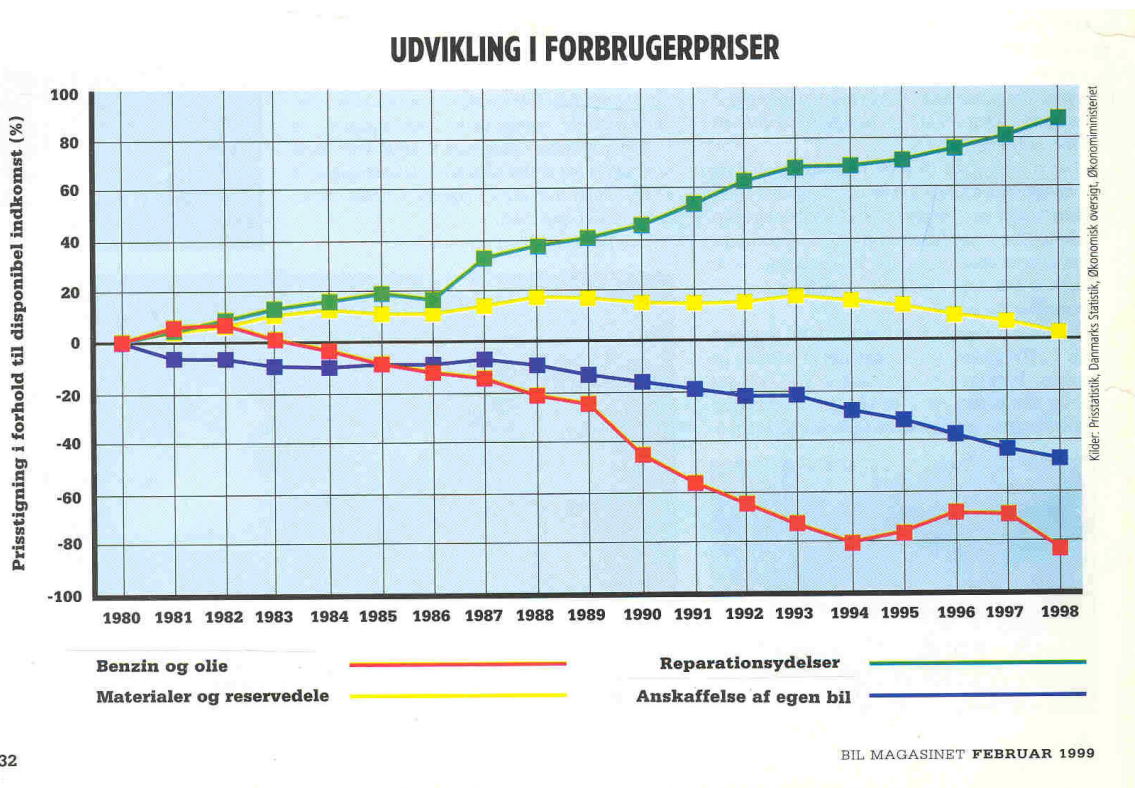
<http://www.noah.dk/trafik/co2hoeringsvarudslipbilereu2007.pdf>

Baggrundorientering: Biler og benzin er blevet langt billigere siden 1980

Bilbranchen og FDM har siden 1995, hvor de kom med et forslag om afgiftsomlægninger, haft held med at få debatten til alene at dreje sig om afgiftsomlægninger og ikke afgiftsstigninger, der ellers er nødvendige for at bremse trafikekspllosionen. Det er resultat af et yderst effektivt lobbyarbejde styret af nogle af landets dygtigste mediekonsulenter. Man har fået debatten til at dreje sig om noget der ingen synderlig effekt vil have og som er blevet genstand for årelange diskussioner.

Gennem de seneste 20 –30 år er både biler og brændstof nemlig blevet meget billigere, og en meget stor del af befolkningen er blevet meget rigere. Det er væsentlige grunde til den trafikekspllosion, der har foregået.

Illustration fra Bilmagasinet nedenfor viser, at bilers pris faldt med ca. 48 % på ca.20 år - set i forhold til folks disponible indkomst. I samme tidsrum blev benzinen - igen set i forhold til folks disponible indkomst – 82 % billigere. Man kunne altså købe 2 biler og bruge 5 gange så megen benzin for samme økonomiske belastning i 1998 sammenlignet med 1980. Kun reparationsudgifter er steget relativt meget, men det er totalt set ikke så stor en udgift for nyere biler.



Efter 2001 blev der indført afgiftsstop. Derfor er benzinafgiften ikke hævet siden. Situationen er nu den, at benzinafgiften siden 1989 kun er sat op med 41 øre pr. liter. Fra 2001 er der tillige løst over stigningen i bilpriserne. Eftersom mange mennesker er blevet mere velhavende siden 1998 er biler og benzin formentlig mindst lige så billige som dengang – set i forhold til den disponible realindkomst. Forliget om bilafgifter trækker kraftigt i samme retning.

Vi mener, at registreringsafgiften på biler skal sættes op over hele linien og i særlig grad for de meget forslugne biltyper. Samtidig burde gulpladesystemet helt afskaffes både for private og firmaer. Også benzin – og dieselaugiften burde sættes i vejret – f.eks. med en krone pr. liter om året.

Hvis man effektivt vil prøve at få folk i Danmark til at købe mindre energislugende biler, er det også nødvendigt at ændre afskrivningsreglerne for firmabiler således, at biler ikke kan afskrives over firmaregnskaberne, med mindre de f.eks. udleder mindre end 140 gram CO₂ pr. kilometer i 2008 og med gradvis stramning til 120 gram pr. kilometer i 2012. Omkring 38 % af alle privatbiler indkøbes nemlig af firmaer, og disse indkøb er stort set ikke påvirket af bilens energiforbrug. Det er andre parametre, der styrer salget. Disse fortrinsvis store firmabiler sendes efter en afskrivningstid på 1-3 år ud på det almindelige brugtbilmarked.

I betragtning af billiggørelsen af biler og benzin gennem årtier nytter det ikke at gøre nogen former for biler billigere. Så eksploderer bilsalget, og det vil især gøre flere husstande til indehavere af 2 eller flere biler. Der sker et afgørende spring i energiforbrug og CO₂-udslippet fra transport når en husstand anskaffer sig en eller flere biler.

"En person i en én-bilshusstand forårsager 3 gange så stort et CO₂ udslip og en person i en flerbilshusstand 5 gange så stort CO₂ udslip som en person i en husstand uden bilrådighed".

Kilde: Bilisme og miljø. Rapport fra Danmarks miljøundersøgelser 1998.

Mindre biler betaler i forvejen ikke så meget i registreringsafgift. Det skyldes, at de første 65.900 kr. (nu sat op til 74.000 kr.) af en bils importpris inkl. moms kun beskattes med en registreringsafgift på 105 %. Derfra fratrækkes tilmed pæne beløb for airbags, ABS bremses m.v. Den del af en bils importpris inkl. moms, der ligger over 65.900 (nu 74.000 kr.) beskattes med 180 %. I billobbys propaganda mod bilafgifter nævnes ofte kun den høje procentsats.