



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-511-0088

Dato: 15. maj 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 217 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægt-afgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen mv.)

Hermed sendes i 5 eksemplarer kommentar til henvendelsen fra De Danske Bilimportører, jf. L 217 bilag 21.

Kristian Jensen

/ Per Bach Jørgensen

Henvendelsen fra De Danske Bilimportører (DBI) er gengivet i en forkortet version. Der henvises i øvrigt til bilag 21.

DBI har sendt informationer om antallet af køretøjer, der bliver ramt af en afgiftsforhøjelse som følge af L 217, samt et forslag til en overgangsordning for disse køretøjer.

Det skønnes, at mere end 30.000 varebiler, der er på lager hos importører eller forhandlere, eller er bestilt på bilfabrikkerne, vil blive ramt af L 217. Ligeledes 4.000 autocampere.

De køretøjer, som rammes af afgiftsforhøjelse, falder inden for to hovedkategorier:

- autocampere (herunder køretøjer, der er ombygget til campere)
- køretøjer, der er ombygget til varebiler.

DBI nævner, at køretøjer, der er specialbygget til det danske marked, vil kun kunne sælges i Danmark, og det er ikke muligt at annullere ordrene på disse køretøjer.

Afgiftsforhøjelsen indebærer, at importører/forhandlere tvinges til at sætte prisen før afgift så meget ned, at det modsvarer afgiftsforhøjelsen.

DBI foreslår en overgangsordning, hvorefter køretøjer på lager eller køretøjer, hvor der er indgået bindende ordre til fabrikken inden den 25. april 2007 kan sælges efter de gamle afgiftsregler. En sådan overgangsordning vil bl.a. give markedet mulighed for at tilpasse sig de nye regler, hvilket også har været tilfældet ved tidligere ændringer af bilafgifterne.

DBI mener, at en overgangsordning ikke skader miljøet, idet bilerne under alle omstændigheder vil blive solgt. Dermed bliver bilerne under alle omstændigheder en del af bilparken. Ligeledes nævnes det, at overgangsordningen ikke vil medføre hamstring.

Kommentar:

De Danske Bilimportørers henvendelse er en uddybelse af det høringssvar, som DBI har afgivet til skatteministeriet ved brev af den 30. april 2007, samt DBI's tidligere henvendelser til Skatteudvalget, jf. bilag 1 og 4. Indledningsvis vil jeg derfor henvise til min kommentar i det høeringsnotat, som jeg har sendt til Skatteudvalget, jf. bilag 13, samt min kommentar til DBI's henvendelser til Skatteudvalget, jf. bilag 10.

I forhold til det anførte vedrørende en udvidet overgangsordnings betydning for salget af varebiler og herunder de miljømæssige påvirkninger skal det bemærkes, at der må sondres mellem den enkelte bil og den samlede bilpark.

For den enkelte bil gælder, at hvis den er på lager hos en importør eller forhandler, vil den formentlig på et tidspunkt komme til at indgå i den danske bilpark. For den konkrete bilmodel er der ingen miljømæssig forskel på, om afgiften er 30 procent eller 50 procent. Den kører det samme antal kilometer på en liter brændstof uanset afgiftsniveauet eller en eventuel overgangsordning.

Men det samlede salg af varebiler vil blive reduceret med omlægningen, og dermed opnås en miljøgevinst.

Selv efter omlægningen af bilafgifterne vil der blive solgt varebiler. Der er ikke tale om at salget af varebiler stoppes, men alene at salget reduceres og at den gennemsnitlige størrelse af varebilerne også reduceres. Der vil således også fremover blive solgt f.eks. SUV'ere og MPV'ere som varebiler, blot færre end før. Således vil formentlig mange af de forskellige varianter af varebiler der sælges i dag, også fremover blive udbudt, men salget vil i mange tilfælde blive reduceret.

Dermed vil de varebiler, der er på lager fra før fremsættelsen af lovforslaget, blive solgt efterfølgende, om end en længere omsætningstid må forventes, hvis lagrene er store. Men det samlede salg af varebiler må forventes at falde og dermed opnås en miljøgevinst.