



## Foretræde for Skatteudvalget den 2. maj 2007

### Kommentarer til forslag til omlægning af bilbeskatningen

#### 1. Mangel på overgangsordninger

- Forslaget indeholder ikke de nødvendige overgangsordninger.
- Der er hverken overgangsordninger for køretøjer for hvilke, der er afgivet bindende ordrer til bilfabrikkerne eller køretøjer, hvor der er indgået bindende aftaler om ombygning hos ombygningsvirksomheder.
- Der er heller ikke overgangsordninger for køretøjer, der er på lager hos importører og forhandlere.
- Hvis man gennemfører en afgiftsomlægning, uden at have de nødvendige overgangsordninger, vil branchen blive påført et stort økonomisk tab, fordi den risikerer at 'brænde inde' med et stort antal køretøjer, som det vil være særdeles vanskeligt at få solgt.
- De Danske Bilimportører skønner på baggrund af tilbagemeldinger fra branchen, at mere end 40.000 varebiler og campere er bestilt på fabrikkerne eller er på lager hos importører og forhandlere. Heraf vurderes op mod 30.000 at blive ramt af afgiftsforhøjelser, og det vil dermed være vanskeligt eller helt umuligt at sælge disse køretøjer på det danske marked.
- Dette er særligt problematisk for de køretøjer, som er ombygget efter de hidtidige danske afgiftsregler. Det gælder eksempelvis campere, hvor der som led i ombygningen er skåret hul i taget. Disse køretøjer vil ikke kunne sælges i udlandet og formentlig heller ikke på det danske marked efter en afgiftsomlægning.
- De Danske Bilimportører er p.t. ved at indsamle informationer om antallet af køretøjer, der konkret vil blive ramt af en afgiftsforhøjelse – fordi de enten er bestilt på bilfabrikkerne eller er på lager hos importører og forhandlere.
- I den foreliggende udgave af lovforslaget nævnes intet om overgangsregler for campere. Dette er overraskende – også set i lyset af, at SKAT tidligere på året har imødekommet ansøgninger fra en række bilimportører om overgangsordninger for autocampere, som gælder frem til udgangen af 2007. Når det foreliggende forslag ikke indeholder en beskrivelse af overgangsordnin-

gerne for campere, skabes en ganske betydelig usikkerhed både hos branchen samt hos køberne, herunder ikke mindst i forhold til gyldigheden af de tidligere godkendte overgangsordninger.

- Samlet set er konsekvensen af de manglende overgangsordninger, at bilsalget går i stå for en væsentlig del af markedet. Med den nuværende udformning af forslaget vil branchen blive påført et økonomisk tab i millionklassen, dels fordi nogle biler bliver stort set usælgelige og andre vil få en længere lager-tid med deraf følgende rentebelastning.
- Alle disse negative virkninger kan undgås, hvis man får etableret de nødvendige overgangsordninger for køretøjer, som branchen ellers kommer til at 'brænde inde' med. Det kunne i lighed med overgangsordningerne for autocampere være overgangsordninger, der gælder frem til udgangen af 2007.

## **2. Andre konkrete mangler og problemer**

- Der mangler et grundlag for at beregne fradraget/tillægget i registreringsafgiften for varebiler afhængigt af deres brændstofforbrug. På varevogne udstedes ikke et såkaldt COC (Certificate of Conformity), der viser brændstofforbruget og der er ikke EU-krav vedr. brændstofforbruget for varevogne.
- Forhøjelsen af skalaknækket gør ikke de billigste biler billigere, idet de ikke får glæde af forhøjelsen. Blandt de biler, som p.t. markedsføres i Danmark, er der 25-30 forskellige modeller, der ikke får glæde af forhøjelsen af skalaknækket, idet de i dag har en pris før afgift på 65.900 kr.
- Det er langt fra alle køretøjer, der bliver testet af EuroNCAP og at visse køretøjer i stedet testes hos andre testorganisationer. Samtidig foreligger resultaterne fra EuroNCAP testene ofte først længe efter markedsføringen, og man ved derfor ikke i forbindelse med køb af bilen, om den vil få fradraget eller ej. Endelig er det problematisk at indføre et lovbaseret sikkerhedsfradrag, der afhænger af vurderinger foretaget af en privat organisation
- Når afgiftsniveauet er afhængigt af bilens design, viser erfaringerne, at der kan opstå betydelige fortolkningsproblemer i praksis. Dette gælder også den nye kassevogns-definition. Der er samtidig tale om en ny dansk særregel, som bevirker, at man ikke som hidtil vil kunne sælge kassevogne med sideruder i varekassen (der sælges en del af disse i dag). Set fra et trafikikkerhedsmæssigt perspektiv er dette betænkeligt.

- Det er uklart, om der fortsat skal betales 60 % i registreringsafgift for nogle typer af campingbiler (eksempelvis egentlige campingbiler opbygget på lastbilchassier).
- I lovforslaget er der lagt op til, at der frem til lovforslagets ikrafttræden 15. juni 2007 skal betales registreringsafgift efter de hidtidige afgiftsregler, men at der så efterfølgende skal tilbagebetales eller efteropkræves registreringsafgift alt efter om køretøjer bliver dyrere eller billigere efter de nye afgiftsregler. Disse efterreguleringer vil selvsagt give en ganske betydelig administration – både hos myndigheder og hos branchen. Samtidig er der risiko for, at der i perioden frem til 15. juni 2007 vil herske så stor forvirring og usikkerhed på markedet, at bilsalget vil gå delvist i stå.
- Problemerne i relation til efterreguleringer kan illustreres med et eksempel, nemlig bil-leasing, hvor det i dag er ganske uklart, hvem der skal udbetale godtgørelse eller foretage tilbagebetaling.
- Det fremgår ikke eksplicit om forhøjelsen af den private tillægsafgift for privat anvendelse for hhv. varebiler under 2,0 tons (fra 900 kr. til 5.040 kr.) og for varebiler over 3,0 tons (fra 5.040 kr. til 15.000 kr.) alene gælder for *nye* varebiler eller om der også vil skulle betales en højere tillægsafgift for tunge varebiler købt før 25. april 2007.

### **3. En tung administration bliver endnu tungere**

- De danske bilafgifter er i forvejen komplicerede – og nu bliver de endnu mere komplicerede. Der indføres en lang række nye fradrag samtidig med, at man begynder at sondre mellem varebiler på baggrund af deres design.
- Danske særregler kan give betydelige problemer i praksis. Det viser erfaringerne fra eksempelvis den særlige danske stationcarregel.
- Alle hidtidige erfaringer viser, at ændringer, som den der nu gennemføres, fører til stor retsusikkerhed med deraf følgende retssager og sager i Landskatteretten.
- Man anvender fortsat bilens pris som grundlag for registreringsafgiften, men bilens pris er ikke noget godt grundlag for bilafgifter. Og i andre lande, hvor man har en registreringsafgift, har man valgt at basere den på tekniske kriterier. Det gælder eksempelvis i Norge, hvor den engangsafgift, som betales ved indregistrering, beregnes på grundlag af vægt, motoreffekt og CO<sub>2</sub>-udledninger i g/km.

#### **4. Erhvervslivet rammes**

- Det bliver ikke kun dyrere for private at købe en bil på gule plader, men også for erhvervslivet. Det er faktisk erhvervslivet, der kommer til at betale langt hovedparten af afgiftsforhøjelsen for gulpladebiler.
- For kassevogne i vægtklassen 2 – 2,5 tons øges registreringsafgiften fra 30 % til 50 %. I 2006 blev der solgt i alt 4.294 kassevogne i denne vægtklasse, og heraf mere end 90 % til erhverv.
- I 2006 blev 75 % af alle varebiler købt af erhvervet. For kassevogne var det 97 % som blev købt af erhvervet, mens erhvervet stod for købet af 62 % af de øvrige varebiler.
- Det er især erhvervet som køber de store varebiler. I 2006 blev 96 % af alle varebiler over 3 tons købt af erhvervet. Forhøjelsen af tillægsafgiften for privat anvendelse af varebiler over 3 tons er dermed et rent symbolpolitisk indgreb.
- Den samlede miljøgevinst ved en forhøjelse af registreringsafgiften for varebiler er begrænset, da varebiler udgør en mindre andel af bilparken og erhvervslivet fortsat vil have behov for at købe varebiler.

#### **5. Danmark får IKKE en mere miljøvenlig bilpark**

- Fradragene for køretøjer, der kører langt på literen, er ikke tilstrækkelige til at folk for alvor får et incitament til at købe en bil, der kører længere på literen.
- De biler, der får glæde af reduktionen i registreringsafgift, vil generelt være små biler, som ikke vil kunne dække de fleste danske familiers transportbehov.
- Dermed forventes forslaget kun at give en begrænset reduktion i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra nye personbiler. Det vil derfor fortsat være svært for Danmark at nå ned på EU målet om en gennemsnitlig udledning på 130 g CO<sub>2</sub>/km i 2012. I 2004 var den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra nye personbiler i Danmark på 166 g CO<sub>2</sub>/km (mod 163 g CO<sub>2</sub>/km i snit i EU).
- Hvis Danmark ønsker at nå CO<sub>2</sub>-målsætningerne, kræver det en mere gennemgribende reform af bilafgifterne.

## **6. Danmark får IKKE en mere sikker bilpark**

- Det vil fortsat ikke være særligt attraktivt at købe en bil med det mest moderne sikkerhedsudstyr. Beskatningen af sikkerhedsteknologiske fremskridt udgør således fortsat mere end 200 %. Der gives godt nok en række mindre sikkerhedsfradrag for forskellige typer af sikkerhedsudstyr, men det er for udstyr, som er på vej til at blive standardudstyr. Afgiftssystemet fremmer således på ingen måde innovation og teknologiske fremskridt på sikkerhedsområdet.
- På varebilsområdet kan forslaget medføre en forringelse af sikkerheden, idet incitamentet til at købe varebiler uden sideruder bag føreren øges. Dermed fremmes køretøjer, hvor udsynet er begrænset, og det kan komme til at gå ud og trafikikkerheden, jf. blandt andet diskussionen om cyklistspejle på lastbiler.
- Hvor sikker den danske bilpark er, afhænger i høj grad af, hvor stor andelen af ældre biler er. Ældre biler er langt mindre sikre end nye biler. Eksempelvis viser analyser fra det svenske forsikringsselskab Folksam, at risikoen for at blive dræbt ved et frontalt sammenstød i biler fra 2000-2004 er reduceret med hele 90 % ift. biler fra starten af 1980'erne.
- Forslaget vil formentlig ikke få nævneværdi betydning for den danske bilparks gennemsnitsalder. I dag er danske biler i snit 9,1 år gamle og 40 % er mere end 10 år gamle.
- Ifølge forslaget vil det årlige bilsalg (personbiler) stige med 5.000 køretøjer som følge af omlægningen. Set i forhold til en bestand af personbiler på mere end 2 millioner køretøjer, er det indlysende, at forslaget ikke vil ændre på bilparkens alder.

## **Konklusion**

Regeringens forslag fører ikke til en nævneværdig reduktion i CO<sub>2</sub>-emissionerne fra transportsektoren. Forslaget giver ikke andre miljømæssige fordele og det fremmer heller ikke trafikikkerheden.

Forslaget har derimod en række uheldige konsekvenser. Først og fremmest for bilbranchen, der rammes hårdt som følge af de manglende overgangsregler for lagerbiler. Hertil kommer, at man gør et i forvejen komplekst afgiftssystem endnu mere kompliceret.