



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-511-0088

Dato: 29. maj 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

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

Hermed sendes i 5 eksemplarer kommentar til de 3 henvendelser fra Michael Bosnack, København, jf. L 217 bilag 40.

Kristian Jensen

/Per Bach Jørgensen

Michael Bosnack knytter i sin henvendelse fra 22 maj 2007 en række kommentarer til lovforslaget. Det anføres bl.a.:

1. Lovforslaget stopper totalt for import af sikre og meget økonomiske brugte biler.

Michael Bosnack underbygger denne kommentar med en række beregninger for en ny henholdsvis en lettere brugt meget brændstoføkonomisk bil, der prismæssigt ligger i den lavere ende. Beregningerne viser bl.a., at registreringsafgiften af den let brugte bil bliver højere end registreringsafgiften af den nye bil. Michael Bosnack foreslår, at dette problem løses ved at lade fradragene for god brændstoføkonomi, ESP-system, airbags mv. følge samme profil for værditabet, som selve bilen.

2. Lovforslaget understøtter sandsynligvis en fortsat stigende eksport af brugte biler.

Under dette punkt anfører Michael Bosnack bl.a., at det nuværende knæksystem for afgifter på brugte biler forudsætter, at bilernes indhold af restafgift stiger med årene, at bilens egentlige værdi falder, og køretøjet kun holdes i live pga. de høje nyanskaffelsespriser, der forårsages af afgiftsbelastningen. Knæksatsernes ændring med årene er en fordel, hvis man ønsker at holde brugte biler ud fra markedet men siden Danmark refunderer afgifter ved eksport, har denne fordel vendt sig til ulempe.

3. Sikkerhedsfradragenes udformning belønner store biler

Michael Bosnack anfører her, at fradragene for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger er meget mere værd for de dyrere biler end for almindelige mindre biler, og at det er blandt de billigere biler, at der er størst behov for tilskyndelse til at vælge bilen med miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger.

4. Radiofradraget er uhensigtsmæssig opbygget

Her anfører Michael Bosnack, at dette fradrag blot er et lille tilskud til bilen, og at dette tilskud er størst for de dyreste biler.

5. Lovforslaget reducerer sikkerheden ved en del af kassevogne

Michael Bosnack mener, at lovforslagets definition af kassevogne vil øge risikoen for ulykker især i byzonen er højere med en lukket kassevogn, hvor kun spejlene kan anvendes, frem for en kassevogn med ruder, hvor cyklister kan ses ved at dreje hovedet, uden at der er blinde vinkler.

Han foreslår i stedet at fastsætte målregler for kassevogne på følgende måde: ”Biler med selv bærende karosseri kan kun anerkendes som kassevogn med 30 % afgift, hvis ladhøjden ikke er mere end 55 cm over gulvhøjde for samtlige døre til varerummet, og højden i varerummet minimum udgør 110 cm over et areal, der mindst udgør 1,10 meter i bilens længde.”

Michael Bosnack har til støtte for sit forslag i en ny henvendelse efterfølgende oplyst, at konkrete biler af SUV-type kan bestilles uden ruder bag førersædet

6. Der er en modsigelse i forslaget vedr. særdeles brændstoføkonomiske brugte biler

Michael Bosnack mener, at affattelsen af § 4, stk. 15. om fradrag til særligt brændstoføkonomiske brugte biler og fradrag ydet for lavt brændstofforbrug efter tidligere bestemmelser i registreringsafgiftsloven er en modsigelse.

Hertil bemærkes indledningsvist, at Michael Bosnack utvivlsomt påpeger visse tekniske forhold ved beskatningen af brugte biler, hvor fradrag og skalaknæk spiller sammen på en

utilsigtet måde. Disse tekniske forhold bliver i sagens natur mere tydelige, når der fastsættes meget større fradrag end hidtil - eksempelvis brændstoføkonomisedslaget for så ekstremt økonomiske biler som i Bosnacks eksempel- og når skalaknækket forhøjes så meget, at mange flere personbiler fremover kan afgiftsberigtiges med den lave sats på 105 pct. af hele bilens værdi.

Det er nogle af de problemstillinger, der skal findes en løsning på, når registreringsafgiftslovens bestemmelser om brugte biler skal fremtidssikres her til efteråret. Løsningsforslaget i henvendelsen vil indgå i overvejelserne.

I Regeringens svar på åbningsskrivelse om registreringsafgiften af brugte motorkøretøjer i Danmark, SAU alm. del bilag 209 – Folketingsåret 2005- 2006, er en sådan revision af beskattningen af brugte biler stillet EuropaKommissionen i udsigt.

Værdien af fradragene

Om Michael Bosnacks enkelte punkter kan til punkt 1, 3 og 4 anføres, at det er et generelt princip for de fradrag, der er fastsat i registreringsafgiftsloven, at disse skal friholde den konkrete miljø- eller trafikikkerhedsfremmende foranstaltning for registreringsafgift, men ikke dække udgiften til selve foranstaltningen. Deraf følger, at for en bil, der beskattes med marginalt 180 pct., må værdien af fradraget nødvendigvis blive højere end for en bil, der beskattes med marginalt 105 pct.

Det er rigtigt, at ændringsforslagets minimumafgift på 20.000 kr., for visse meget billige biler, kan have den effekt, at miljø og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, i visse tilfælde kan undlades uden afgiftsmæssige konsekvenser. Dette er helt i tråd med princippet om at friholde udstyret for afgiften. Til- eller fravalget af det konkrete udstyr sker uden indvirkning på afgiften, hvorved bilkøberen alene kommer til at betale prisen for selve udstyret. Det er også konsekvensen i normalt tilfældet, hvor afgiften overstiger 20.000 kr.

Hvis man i stedet, som foreslået af Michael Bosnack, skaber tilskyndelsen via tillæg til den afgiftspligtige værdi for manglende udstyr, vil det altid have betydning for registreringsafgiften om udstyret er der, eller ikke er der. For nogle biler bliver den marginale straf 180 pct. af prisen på den manglende udstyr for andre 105 pct. Nok så afgørende er dog, at Michael Bosnacks forslag bygger på en tanke om at give en økonomisk straf for ikke at have bestemte former for sikkerhedsudstyr. Regeringens tilgang er derimod at give positive incitamenter ved at nedsætte afgiften, når bilen har udstyret.

Der er dog undtagelser fra det generelle princip om kun at fritage for afgiften af udstyret. De foreslåede fradrag i registreringsafgiften for selestrammere og ændringsforslagets fradrag i registreringsafgiften for renere dieseldrevne biler sigter på dels at fritage for afgiften dels af dække omkostningen til udstyret. Som følge deraf, burde de foreslåede fradrag i registreringsafgiften også kunne give nedslag i i minimumsafgiften på 20.000 kr.

Jeg agter derfor at stille ændringsforslag herom til 3. behandlingen af lovforslaget.

Udførsel af brugte biler

Når det gælder punkt 2, der vedrører udførsel af brugte biler, er der en tæt forbindelse til registreringsafgiften af de brugte indførte biler. Det skyldes, at afgiftsgrundlaget er det samme. Beskattes brugte indførte biler for meget vil der være en modsvarende for høj godtgørelse ved udførsel. Spørgsmålet om de udførte brugte biler vil derfor også indgå i arbejdet med ændringerne i brugtbilbeskatningen til efteråret.

Michael Bosnack konstaterer korrekt, at godtgørelsesordningen indeholder et værn mod uhensigtsmæssig udnyttelse af reglerne, idet det ikke er muligt, at få udbetalt højere godtgørelse end der er betalt i registreringsafgift.

Kassebiler

Når det gælder punkt 5, mener jeg, at trafiksikkerheden er tilgodeset ved med ændringsforslaget at tillade ekstra ruder i de største varebilers højre side.

Michael Bosnacks oplysning om, at biler af SUV-type, kan bestilles uden sideruder er derimod nye for mig. Hvor afgørende denne oplysning er, er usikkert, da lovforslagets krav er, at vognen leveres 'uden udskæring til sideruder'. Definitionen skulle sikre, at disse SUV'er beskattes på samme måde som andre mere personbilsprægede varebiler.

Om Michael Bosnacks forslag til målerregler med større præcision vil kunne afgrænse de kassebiler, som forslaget netop går ud på at lade forsætte med samme registreringsafgift, kan ikke umiddelbart afklares.

Jeg vil nøje følge udviklingen og undersøge behovet, mulighederne og konsekvenserne af at supplere kassebilsdefinitionen med fx betingelser om læsse og varerumshøjde.