

Foretræde for Skatteudvalget den 2. maj 2007

Kommentarer til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Idet lovforslaget L 217 i sin nuværende form i særlig grad rammer Suzuki, tillader vi hermed at rette en række kommentarer til omlægning af registreringsafgiftsloven.

Suzuki er om nogen et mærke som gennem de seneste år er blevet kendt for deres små fornuftige og benzinøkonomiske personbiler såvel som for deres små firehjulstrækkere. Men på trods af dette rammer nærværende omlægning af såvel personbils- som varevognsbeskatningen Suzuki hårdt.

Vore kommentarer gælder de følgende områder:

1. Varevognsbeskatning
 - a. Mangel på overgangsordning
2. Personbilsbeskatning
 - a. Skævvridning af markedet gennem favorisering af helt små - ofte mindre sikre - biler
 - b. Øget forurening som følge af favorisering af dieseldrift generelt
 - c. Brugen af EuroNCAP som grundlag for afgiften

I henhold til ovenstående ønsker vi foretræde for Folketingets Skatteudvalg med henblik på at uddybe disse punkter, jf. nedenstående kommentarer.

1. Overgangsordning for varevogne

Lovforslaget øger beskatningen af en lang række varevogne fra 30% til 50%, mens den afgiftsfrie del reduceres med fra kr. 34.100 til kr. 15.900. Dette resulterer i en afgiftsstigning på Suzuki Grand Vitara på mere end 33.000 kroner, hvilket selvsagt vil reducere efterspørgslen markant.

På grund af lang produktions- og leveringstid disponerer vi op til et halvt år forud. Vi har derfor knapt 2.000 varevogne til en samlet værdi før afgift på ca. kr. 190.000.000 på lager og på vej hjem til Danmark, og har herudover tillige afgivet ordre på fremtidige produktioner. Disse biler er købt hjem i god tro og i tillid til gældende lov på området. Men vi må nu konstatere, at disse varebiler kommer til at stå på vores og Suzuki forhandlernes lager rigtig længe, og at de bliver svære at realisere. I værste fald vil det tage op til tre år (renteudgiften vil alene i år 1 andrage op mod kr. 10.000.000). Alternativt skal de realiseres med store økonomiske tab.

Vi er et privat dansk firma, der har valgt at placere alle funktioner her i landet i modsætning til en række datterselskaber, som ofte kun har et markedsføringskontor i Danmark. Vi har næsten 60 ansatte og betaler skat her i landet. Vi gennemførte for nylig et generationsskifte og er derfor stærkt afhængig af fremmed kapital. Vi finansierer biler på lager fra afskibningen i Japan til de er solgt hos vore forhandlere, og har således et

normalt kapitalbehov på over kr. 500.000.000. Vi har beregnet, at vores kapitalbehov vil stige med yderligere op til kr. 200.000.000 som følge af indgrebet og de øgede lagre, hvilket vi ikke har kreditfaciliteter til.

Det nuværende forslag inkluderer ikke en overgangsordning, og derfor kommer vi nu under et enormt økonomisk pres – blot fordi vi har handlet i overensstemmelse med gældende regler, og fordi vi har haft en stort salg og derfor har mange biler på lager. Det er ikke rimeligt, at gennemføre så radikal en ændring af vores forretningsgrundlag med så kort varsel.

2. Personbilsbeskatning

a. Skævvridning af markedet gennem favorisering af helt små biler – ofte med dårlig kollisionssikkerhed

Forslaget præmierer de biler, som har en benzinøkonomi bedre end 16 km/l. Dette er til stor fordel for de helt små biler (det såkaldte A segment), som på grund af deres størrelse kører ca. 20 km/l, men omvendt byder på en begrænset sikkerhed.

Derimod får de såkaldte B segment biler som Suzuki Swift, der kører 16,1 – 16,4 km/l, ikke nævneværdigt nedslag i afgiften for benzinøkonomien, og da en Swift har en udsalgspris på 140.000 får den heller ikke glæde af den generelle afgiftsnedsættelse gennem forhøjelsen af knæpunktet fra 65.900 til 74.000.

Dermed favoriserer forslaget helt små biler – som f.eks. en Kia Picanto, som har fået 3 stjerner i EuroNCAP og falder kr. 12.000, og en Chevrolet Matiz, der har fået 2½ stjerne i EuroNCAP falder med kr. 8.000, mens en Swift, der byder på langt bedre sikkerhed, ikke vil få et nedslag i afgiften (se bilag).

Det forhold, at helt små biler bliver meget billigere, mens de lidt større B segment biler med en standardpris under det nuværende knæpunkt på kr. 65.900 ikke bliver tilgodeset, formoder vi er utilsigtet. Vores mistanke herom bestyrkes af det faktum, at Skatteministeriet i deres notat om afgiftsoplægningen har regnet forkert på effekten på Suzuki Swift, idet ministeriets beregning angiver, at en udvalgt Swift i henhold til lovforslaget skulle falde kr. 7.337 i afgift, mens realiteten er, at den mest solgte model, Swift 1.3 5-dørs, kun får et nedslag i afgiften på blot kr. 561. En omlægning af afgiften mod mere økonomiske og mere sikre biler burde tillige tilgodeses billige, sikre og økonomiske B segment biler.

b. Øget forurening som følge af favorisering af diesel

Dette lovforslag lægger op til en favorisering af dieselmotorer, som har en brændstoføkonomi bedre end 18 km/l. Dette vil medføre en stor stigning i salget af små dieselmotorer på bekostning af små benzinmotorer.

Normalt er disse dieselmotorer ikke udstyret med et partikelfilter. Så selvom dieseldriften vil have en gavnlig effekt på CO₂-udslippet, vil forurening med de kræftfremkaldende sodpartikler m.m. være stigende. Det vil især ske i byerne, hvor antallet af små biler med

dieselmotor må forventes at stige kraftigt, idet nedslaget i afgiften for brændstofforbrug bedre end 18 km/l er så stort, at en række små biler med dieselmotor bliver markant billigere, og da dieselmotorerne generelt får et større nedslag end de tilsvarende biler med benzinmotor, jf. bilaget.

Det betyder, at købsadfærden for små biler, der normalt kører få kilometer og bruges i nærområderne, vil blive ændret radikalt til fordel for dieselmotorer. I betragtning af lovforslagets miljøfremmende karakter formoder vi, at det ikke er hensigtsmæssigt at øge antallet af dieselmotorer i byerne – slet ikke dieselmotorer uden partikelfilter.

c. Brugen af EuroNCAP til afgiftsregulering

Brugen af EuroNCAP som udslagsgivende for et ekstra sikkerhedsfradrag i afgiften er urimelig.

Vi anerkender deres arbejde, men EuroNCAP er en privat, selvstændig og uafhængig organisation, som selv udvælger og tester forskellige bilers kollisionssikkerhed, og tidspunktet for gennemførelsen af test varierer en del fra model til model.

Det skal samtidig understreges, at EuroNCAP's tests ikke er obligatoriske, og at testmetoden heller ikke er lovkrav for godkendelse af biler på det europæiske marked.

Dermed vil brugen af EuroNCAP som grundlag for registreringsafgiften give et noget vilkårligt resultat. Biler, som ikke er testet, kan ikke opnå fradrag – på trods af, at man ikke har dokumentation for, om den pågældende bil er mere eller mindre sikker end de biler, der er testet.

Endvidere finder vi det urimeligt, at man vælger kun at præmiere biler med 5 stjerner i kollisionstesten, som er en karakter givet for bilens evne til at beskytte passagererne inde i bilen. Derimod har man valgt ikke at præmiere biler med en høj karakter i f.eks. fodgængertesten, som er en karakter for, hvor god bilen er til at beskytte bløde trafikanter uden for bilen.

Dermed vil fradraget i lovforslaget tage større hensyn til førerens og passagerens sikkerhed end til den fodgænger eller cyklist, som er så uheldig at blive påkørt.

Konklusion:

Først og fremmest bør der indføres en overgangsordning, som tager hensyn til, at importører og forhandlere har indkøbt biler og investeret i lagre i god tro og efter gældende lov. Alle biler indkøbt i fast ordre inden 25. april 2007 bør omfattes af en sådan overgangsordning og kunne sælges efter de hidtidige regler.

Den ensidige fokus på de mindste biler med høj brændstoføkonomi favoriserer nogle få bilmodeller/mærker og skævvrider bilmarkedet, således at målsætningen om mere sikre biler ikke forfølges, og man flytter forureningen til partikler fra dieselmotorer. Ifølge Miljøstyrelsens hjemmeside www.grøntansvar.dk er "Partikelforureningen er et af de største miljøproblemer.....". Omlægningen bør tilgodese alle fornuftige familiebilere.