



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 henvendelsen fra Bilbranchen, jf. L217 bilag 3.

Kristian Jensen

/ Per Bach Jørgensen

Bilbranchen finder, at forslaget er en lappeløsning, som ikke ændrer ved det fundamentale problem, som er en registreringsafgift på marginalt 180 procent. Der vil således fortsat være behov for tilpasninger og justeringer af bilafgifterne.

Bilbranchen finder endvidere, at den foreslåede definition af egentlige varebiler (åbne eller uden sideruder bag førersædet) giver anledning til fortolkningstvivil samt at sikkerheden er bedre i en varebil med sideruder.

Derudover foreslår Bilbranchen, at vægtgrænsen for såkaldte kassevogne, der i forslaget er 2,5 tons, ændres til 2 tons.

Bilbranchen bemærker, at der ikke er nævnt noget i forslaget om en overgangsordning for autobranchen og finder, at flere virksomheder, der opbygger varebiler og campere, stilles urimeligt.

Endelig nævner Bilbranchen, at bortset fra meget billige og meget benzinøkonomiske biler vil det brændstoføkonomiske nedslag kun have marginal betydning.

Hertil kan bemærkes:

Der vil givetvis fortsat være behov for, som nævnt i henvendelsen, at justere og tilpasse bilafgifterne. Det ville også have været tilfældet, hvis bilafgifterne var indrettet anderledes, og kan således især henføres til bilafgifternes niveau og ikke deres udformning. Der har imidlertid ikke på noget tidspunkt været lagt op til, at der skulle ske en væsentlig reduktion af den samlede bilbeskatning. Tværtimod taler regeringsgrundlaget om en provenuneutral omlægning af den samlede bilbeskatning.

Hvad angår definitionen af egentlige varebiler (åbne eller uden sideruder bag førersædet) er den fundet hensigtsmæssig til så vidt muligt at sondre mellem på den ene side køretøjer, der fra fabrikens side er udviklet og produceret med henblik på godstransport, og på den anden side køretøjer af mere personbillignende karakter. Det kan ikke afvises, at der isoleret set vil være mindre sikkerhed i en varebil uden sideruder bag førersædet, men det skal ses i en sammenhæng, hvor der kommer flere personbiler og færre varebiler, herunder især færre meget store varebiler, hvilket har positive miljø- og sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Med hensyn til forslaget om, at vægtgrænsen for såkaldte kassevogne ændres til 2 tons i stedet for 2,5 tons, så kan bemærkes, at der er flere årsager til, at forslaget lægger op til en grænse på 2,5 tons. For det første er salget og udbudet af varebiler i intervallet 2 til 2,5 tons stort og det har derfor en række administrative fordele, at afgiftsreglerne er ens for alle køretøjer i netop det vægtinterval, herunder især at det ikke er nødvendigt at sondre mellem den ene eller den anden type varebil. For det andet vil behovet i mange tilfælde være en endnu mindre varebil eller eventuelt personbil. Ved at reducere registreringsafgiften for varebiler under 2,0 tons og for personbiler gives et incitament til – også for erhvervene – at vælge en mindre bil end tilfældet er med gældende regler.

Hvad angår lovforslagets overgangsordning skal den ses som en afvejning af hensynene til at undgå betydelig tilskyndelse til hamstring eller det modsatte, ikke at ramme de bilkøbere, der har købt bil men endnu ikke fået leveret bilen og at begrænse de administrative byrder for erhvervet og det offentlige.

Overgangsordningen er opbygget således, at det for købere af en varebil er afgørende, om slutsedlen er underskrevet før den 25. april eller den 25. april eller derefter. Er slutsedlen underskrevet før den 25. april, vil de hidtil gældende regler for registreringsafgiften gælde. Der skal således ikke betales registreringsafgift efter de nye regler, men det er dog en betingelse, at køretøjet indregistreres senest den 31. december 2007. Forhøjelsen af tillægsafgiften for privat an-

vendelse af varebiler under 2,0 tons henholdsvis over 3,0 tons gælder imidlertid for varebiler, der registreres første gang den 25. april eller senere, også selvom slutsedlen er skrevet før.

For personbiler er det registreringsdatoen, der er afgørende. Registreres bilen den 25. april 2007 eller senere gælder de nye regler.

Autocampere sidestilles ifølge forslaget med personbiler, men der vil blive stillet et ændringsforslag, således at overgangsordningen for campingbiler bliver tilsvarende overgangsordningen for varebiler. Det vil sige, at det afgørende ved købet af en campingbil bliver, om slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007 eller om slutsedlen er skrevet den 25. april 2007 eller senere. Hvis slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007, vil det være de hidtil gældende regler, der gælder hvad angår registreringsafgiften. Der skal således ikke beregnes registreringsafgift efter de nye regler. Det er dog en betingelse, at køretøjet indregistreres senest den 31. december 2007.

Der er således i lovforslaget taget store hensyn til bilkøberne. Der er imidlertid ikke en overgangsordning for branchen, herunder for de biler, der skulle være på lager eller som er bestilt hos bilproducenterne. Det skyldes ønsket om at forslaget får de tilsigtede konsekvenser så hurtigt som muligt. Ved en overgangsordning, der åbnede op for en længere periode med salg af biler til gammel afgift, ville de tilsigtede konsekvenser af både miljø- og provenueæssig karakter blive forsinkede. Derudover vil hamstring af f.eks. firhjulstrækkere ikke alene føre til yderligere forsinkelse, men vil direkte modvirke intentionerne i forslaget.

Bilbranchen nævner, at tillægget eller nedslaget efter brændstofforbrug for de fleste biler kun vil have marginal betydning. Det hentydes formentlig til, at satserne for tillæg eller fradrag er forskellige, idet fradraget er på 4.000 kr. pr. km/liter, en benzinbil kører mere end 16 km/liter og tillægget er på 1.000 kr. pr. km/liter, en benzinbil kører mindre end 16 km/liter.

Hertil kan bemærkes, at satserne på 4.000 kr. henholdsvis 1.000 kr. samt grænserne på 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler, er fastsat ud fra en afvejning mellem flere hensyn. Det er dels hensynet til miljøet, dvs. ønsket om at få en reel CO₂-reduktion, dels hensynet til proventuet og endelig at guleroden er større end piskeren.

En alternativ udformning i form af at fradraget blev udvidet til også at gælde biler, der kører mindre på literen, ville i højere grad fungere som et generelt fradrag i registreringsafgiften, hvilket vil reducere den miljømæssige effekt.