

i:\fh\skat-teknisk.doc
30. april 2007

Skatteministeriet
pafgift@skm.dk

**Vedr. Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven
(omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.)**

Ærådet har modtaget ovennævnte lovforslag i høring og har følgende bemærkninger:

Forslaget består overordnet af fem dele, der indebærer en ændring i registreringsafgiftsloven:

- En omlægning af varebilbeskatningen.
- En omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene.
- Indførelse af et fradrag eller et tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug.
- En forhøjelse af skalaknækket for personbiler og motorcykler.
- En stramning af reglerne for autocampere

Herudover ændres vægtafgiften, idet der sker en forhøjelse af tillæg for privat anvendelse af visse kategorier af vare- og lastbiler, der er nyregistreret første gang den 25. april 2007 eller senere.

Forslaget skønnes af Skatteministeriet samlet set at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca. 175.000 tons CO₂ årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er blevet udskiftet, svarende til 2 procent.

Der er selvsagt stor usikkerhed på beregningerne af CO₂ udledningen. Udviklingen bør derfor følges nøje fremover for at sikre, at forslaget får den ønskede effekt på CO₂-udledningen.

Det er glædeligt, at regeringen med forslaget tager fat på en omlægning af bilafgifterne, men efter Ærådets mening er udspillet ikke tilstrækkeligt.

Den fortsat høje registreringsafgift vil betyde, at teknologiske forbedringer slår igennem med stor forsinkelse.

Den fælles EU-målsætning om en gennemsnitlig udledning på 130 g CO₂/km i 2012 vil være svær at nå.

Derudover skal AErådet bemærke, at miljøet ikke kun vedrører CO₂-udledningen, men øvrige uønskede stoffer som f.eks. dieselpartikler, hvilket ikke er adresseret med forslaget.

Forslaget om mindre sikkerhedsfradrag for forskellige typer af sikkerhedsudstyr vil næppe have en særlig stor effekt på at fremme innovation og teknologiske fremskridt på sikkerhedsområdet. Det skyldes, at det sikkerhedsudstyr, der gives fradrag for, er ved at være standardudstyr.

AErådet havde gerne set en mere generel omlægning af bilafgifterne, hvor registreringsafgiften over en årrække blev sænket kraftigt til gengæld for en forhøjelse af beskatning af besiddelse og brug af bilen, graderet på en måde, der tager hensyn til bilens energiforbrug og miljøforurening.

Med venlig hilsen

Frithiof Hagen

Direkte telefon: 3355 7719

akt 103

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 1. maj 2007
J.NR.: 04-013702-07-0847
REF.: sss-hfe

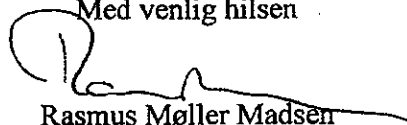
pafgift@skm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen mv.)

Ved e-mail af 25. april 2007 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været behandlet i Advokatrådets Skatteudvalg. Advokatrådet har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

24 104

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

1. maj 2007

Deres sagsnr.:
2007-511-0088

Høring om L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftloven

Bilbranchen anerkender, at regeringens forslag til ændring af bilafgifterne lægger op til en afgiftslettelse for miljørigtige biler. Men vi må betragte regeringens udspil som en lappeløsning, der ikke tager hånd om det fundamentale problem ved registreringsafgiften - nemlig at bilens værdi beskattes med 180 pct.. Ny teknologi bliver stadig beskattet urimeligt højt og der vil derfor også fremover være et behov for nye justeringer og tilpasninger af afgiften for at sikre at danskerne har adgang til biler, der sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt ikke halter bagefter.

I Bilbranchen har vi længe ønsket en generel reform af bilafgifterne. En reform som gør op med verdens højeste afgift på køb af biler. Vi ønsker os - stadig - et robust afgiftssystem, som er let at håndtere, som er gennemskueligt både for vores sælgere i butikkerne og for vores kunder. Afgiften er til trods for ændringen fortsat langt fra at opfylde dette ønske.

Først og fremmest giver den foreslåede nye definition af egentlige varebiler anledning til fortolkningstvivil. 2/3 dele af de knapt 60.000 biler på gule plader, der sælges i Danmark, sælges til erhvervsformål. En betydelig del af erhvervskøretøjerne er imidlertid biler med sideruder eller udskæring til sideruder bag førersædet. At indføre en ny dansk særregel, der begrænser salget af egentlige varebiler med sideruder i varekassen, er også betænkeligt ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt perspektiv.

Når mange som f.eks. den kommunale hjemmepleje og postvæsenet vælger biler med sideruder bag førersædet, hænger det naturligvis sammen med at føreren af bilen har langt bedre oversigtsforhold og føler sig mere sikre i en bil med ruder. Endvidere benytter en stor del af erhvervslivet egentlige kassevogne med en totalvægt på mellem 2 og 2,5 tons. Disse biler kan nu imødesee en afgiftsforhøjelse, som næppe er tilsigtet. Bilbranchen skal derfor foreslå, at vægtgrænsen for såkaldte kassevogne ændres til 2 tons.

Lovforslaget har virkning fra fremsættelsesdagen, men indeholder en overgangsordning for de bilkøbere, der har indgået købsaftale inden lovforslagets fremsættelse. Skatteministeren har bebudet, at han vil fremsætte ændringsforslag således, at også campere omfattes af en lignende overgangsordning. Dette har Bilbranchen noteret med tilfredshed.

Regeringen har ligeledes lagt op til en helt nødvendig overgangsordning, som sikrer, at kunder, der har købt en bil på gule plader, kan få bilen leveret til den pris, som de oprindeligt forventede.

Denne overgangsordning bør også udstrækkes til at gælde autocampere, helt som Skatteministeren har tilkendegivet at man vil gøre.

Med ovennævnte overgangsordninger vurderer Bilbranchen, at købere af nye biler er tilgodeset. Dog kan det undre, at bestemmelsen om forhøjet tillægsafgift for privat anvendelse af varebiler over 3 tons ikke er omfattet af overgangsbestemmelsen for kundesolgte varebiler.

Derimod indeholder regeringens lovforslag intet om konsekvenserne for forhandlere og importører.

Produktion af biler er en langstrakt proces, og for såvel danske forhandlere som importører gælder, at de allerede nu har disponeret, hvilke biler de vil have i butikkerne det kommende års tid. Det betyder, at de fleste for længst har bestilt de biler, som vi vil se hos forhandlerne et stykke ind i det nye år. Både forhandlere og importører har naturligvis afgivet deres bestillinger ud fra deres kendskab til markedet, som det var indtil den 24. april 2007. Derfor er der naturligvis også bestilt 4-hjulstrækkere og andre biler som der hidtil har været efterspørgsel efter.

Samtidig betyder den manglende overgangsordning, at flere virksomheder, der opbygger varebiler og campere, stilles urimeligt. Og her er vel og mærke også tale om virksomheder, der har disponeret deres produktion og indkøb i tillid til dispensation fra SKAT gældende til årets udgang.

Den manglende overgangsordning betyder, at mange virksomheder vil have et lager af biler, som vanskeligt kan omsættes. Således er f. eks. en del varebiler bygget med specielle specifikationer til de hidtil gældende danske regler, hvilket vanskeliggør salg til andre markeder. Herudover er mange campere under opbygning og har i denne forbindelse fået skåret hul i taget.

Ifølge lovforslaget skal der indtil lovforslagets ikrafttræden 15. juni 2007 betales registreringsafgift efter de hidtidige regler, og der vil efterfølgende af SKAT blive tilbagebetalt eller opkrævet registreringsafgift afhængig af, om bilen bliver billigere eller dyrere som følge af de nye afgiftsregler. Dette betyder en betydelig forøget administration hos forhandlerne og myndighederne, og giver ligeledes anledning til usikkerhed i forbindelse med finansiering af bilhandel, ligesom der er usikkerhed i forbindelse med beregning af leasingydelsen ved billeasing. Endvidere er der i købsaftaler indgået før

lovforslagets fremsættelse ofte givet en brugt bil i bytte. Prisen for denne byttebil er naturligvis fastsat ud fra markedsprisen på aftaletidspunktet. Denne markedspris er ofte faldet efter lovforslagets fremsættelse ligesom lagerværdien af forhandlernes lager af brugte biler typisk er faldet. Dette betyder store tab for mange forhandlere.

I Bilbranchen har vi stor forståelse for, at regeringen må indrette afgiften, så den understøtter miljørigtige og mere sikre biler. Men for mange biler vil nedslaget kun have en marginal betydning. Kun de billige og meget benzinøkonomiske biler får en mærkbar gevinst. Det er imidlertid kun de færreste danskere der kan få dækket deres behov med en lille bil. En stor del af danskerne vil derfor ikke opleve en mærkbar afgiftslempelse - heller ikke ved køb af en bil, der indenfor segmentet har en fornuftig brændstoføkonomi. Det er næppe de sidste par tusinde kroner, der er afgørende, når valget af den nye familiebil foretages. Derfor må vi opfordre regeringen til at beholde arbejdstøjet på, og arbejde for en langsigtet og holdbar omlægning af bilafgifterne.

Med venlig hilsen

Elly Kjems Hove

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Business Danmark

1. maj 2007

jnu

Høringssvar om omlægning af bilafgifterne

Business Danmark har følgende bemærkninger til lovforslag L 217 om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.

Overordnet set forventes omlægningen ikke at få direkte betydning for vores medlemmers bilvalg, da de ofte kører i de mindre eller større mellemklassebiler, der ikke påvirkes nævneværdigt af omlægningen. Business Danmark mener dog, at netop denne bilklasse i større grad burde tilgodeses, fordi det positivt vil påvirke trafikikkerheden.

Fortsat behov for nedslag for partikelfiltre i dieslbiler

I forbindelse med finansloven for 2006 indførtes et nedslag i afgiftsgrundlaget på 4.000 kr. ved beregning af registreringsafgift for nye dieslbiler med lavt partikeludslip gældende for årene 2006-2009.

Af det nye forslag til omlægningen af registreringsafgiften figurerer dette nedslag ikke længere. Business Danmark mener, at det er yderst uheldigt, da fradraget fortsat vil være en forudsætning for udbredelsen af partikelfiltre til gavn for sundheden. 2/3 af Business Danmarks medlemmer kører erhvervsmæssigt i dieselbil.

For yderligere at tilskynde til at købe de dieslbiler med partilfilter, foreslår vi samtidig, at den grønne ejerafgift/vægtafgift nedsættes tilsvarende for disse biler til gavn for miljøet.

Behov for miljøvenlige familiebiler og sikre småbiler

Med regeringens omlægning af registreringsafgiften indføres en incitamentsstruktur, hvor for eksempel benzinbiler præmieres med 4.000 kr. pr. kilometer, de kører udover 16 km. pr. liter.

Det vil gøre det særligt attraktivt at udvikle grøn brændstofteknologi i minibiler. I dette prisfølsomme segment tæller en miljørabat på 10.000-20.000 kr. rigtig meget, og en sådan rabat er slet ikke urealistisk, da mange minibilerne allerede kører 15-16 km. pr. liter. Derved har de udsigt til store besparelser ved at downsize motoren lidt.

Derimod er der behov for større incitamentter i mellembilsklassen, før miljøteknologi for alvor bliver interessant. Da mange biler i mellemklassen kører 12-14 km. pr. liter, skal der postes flere udviklingskroner i ny teknologi, førend der opnås en besparelse, der giver en konkurrencefordel.

Business Danmark mener, at der med fordel kan indføres en af følgende modeller, som tilgodeser mellembilsklassen.

- 1) Mellemklassebiler kunne få et større fradrag end de 4.000 kr. (fx 6.-8.000 kr.), hvis de kører længere end de 16 km. pr. liter.
- 2) Fradragsgrænsen kan sænkes lidt for mellemklassebilerne fra 16 km. pr. liter til 14 km. pr. liter.
- 3) En sidste model er at indføre en af ovenstående modeller på dieslbiler i mellemklassen, som ofte bruges til erhverv. Da vores medlemmer årligt kører 50.000 km. årligt, er der ud fra et miljøsynspunkt god grund til at få dieslbilerne til at køre endnu længere på literen.

Når man ser på sikkerhedsincitamentterne i lovforslaget, kunne det omvendt være relevant med øgede fradrag for sikkerhedstiltag for de små biler, som halter efter de større mellemklassebiler. I det hele taget mener Business Danmark, at fradragene for sikkerhedsudstyr er får små.

Flere småbiler udgør en sikkerhedsrisiko

De små biler sidder i dag på 36% af bilmarkedet. De nye bilafgifter favoriserer små biler yderligere, og det vil øge deres markedsandele. Denne udvikling vil uden tvivl også øge antallet af piskesmæld, fordi minibilerne yder ringere beskyttelse på dette område. Ifølge svensk forskning fra forsknings- og forsikringsinstitutionen Folksam er piskesmæld den mest udbredte trafikskade og optræder i 65 pct. af alle trafikulykker.

Business Danmark har i det vedlagte bilag 1 oplyst, hvordan de biler chrashtestorganisationen EuroNCAP kategoriserer som superminibiler ifølge den britiske bilistorganisation Thacham beskytter mod piskesmæld. 70 pct. af minibilmodellerne beskytter dårligt eller kun minimalt mod piskesmæld.

Dette kan imidlertid forhindres ved at friholde bilsæder for registreringsafgift, som forebygger piskesmæld, der hvert år rammer 6.000-20.000 danskere. EuroNCAP offentliggør de første resultater af en ny piskesmældstest til efteråret, der fremover indgår i organisationens crashtestprogram. Læs mere om den nye test i bilag 2.

Regeringen foreslår et fradrag på 2.000 kr. til biler med fem sikkerhedsstjerner i EuroNCAP regi. Det er en positiv nyskabelse. Men det er også en strategi der skyder med spredhagel. Business Danmark mener, at nedslaget bør være større, ligesom det bør målrettes sikkerhedsudstyr, der kan forhindre piskesmæld.

Venlig hilsen

Jens Neustrup Simonsen
Landsformand
Business Danmark

Bilag 1

Beskyttelse mod piskesmæld blandt superminis

Reneault Clio	God
Citroën C3	Acceptabel
Nissan Micra	Acceptabel
Skoda Fabia	Acceptabel
Smart Fortwo	Acceptabel
Suzuki Swift	Acceptabel
Mini Cooper	Acceptabel
Chevrolet Matiz	Minimal
Citroën C1	Minimal
Fiat Punto	Minimal
Kia Picanto	Minimal
Peugeot 107	Minimal
Peugeot 206	Minimal
Peugeot 207	Minimal
Toyota Aygo	Minimal
Toyota Yaris	Minimal
VW Fox	Minimal
Chevrolet Kalos	Dårlig
Citroën C2	Dårlig
Fiat Panda	Dårlig
Ford KA	Dårlig
Ford Fiesta	Dårlig
Kia Rio	Dårlig
Mazda 2	Dårlig
Mitsubishi Colt	Dårlig
Peugeot 1007	Dårlig
VW Polo	Dårlig

Kilde: Thacham

Bilag 2

Artikel fra Månedsmagasinet InBusiness april 2007

Til kamp mod piskesmæld

Bilindustrien får et nakkedrag, hvis de dumper i ny crashtest af bilsæders beskyttelse mod piskesmæld

(Claes Tingvall.jpg)

<bt>

Claes Tingvall, bestyrelsesformand i Euro-NCAP: - En piskesmældstest er et stort skridt frem for trafikikkerheden

<k>(Foto: Hasse Eriksson)

Tekst: Michael Krag-Svendsen

- Dette bliver stort for bilister og bilproducenter!
Kommentaren faldt prompte, da formanden for EURO-NCAP, Claes Tingvall, bekendtgjorde, at organisationen udvider testprogrammet med en vurdering af bilsæders beskyttelse mod piskesmæld. Det er netop besluttet efter to års forarbejde. Piskesmæld er den mest udbredte trafikskade i hele Europa, og forsikrings- og forskningsinstitutionen Folksam i Sverige vurderer, at piskesmæld er involveret i 70 pct. af alle trafikulykker.
Alene i Danmark får op mod 6000 hvert år et piskesmæld, viser tal fra Sundhedsstyrelsen. I Business Danmark er piskesmæld årsag til halvdelen af medlemmernes arbejdsskadesager. Kiropraktor Lars Uhrenholt, Phd.-studerende ved Århus Universitet der forsker i piskesmæld, vurderer, at tallet desværre er højere.
- Sundhedsstyrelsens tal er nok i underkanten, fordi de kun medregner sager, hvor der er optaget en egentlig politirapport. Efter min vurdering får omkring 10.000-20.000 danskere hvert år et piskesmæld, fordi skaden tit opstår ved sammenstød ved lav fart, hvor politiet ikke involveres, siger han.

Stort fremskridt

EURO-NCAPs formand, Claes Tingvall, ser den kommende test af bilsæder som en større revolution for trafikikkerheden.

- Test af bilsæder fra Volvo og Saab viser, at antallet af piskesmæld kan reduceres med 40-50 pct. Når der kommer mere fokus på emnet, vil bilproducenter prioritere det meget højt, og det vil gå stærkt, siger han.

Den holdning deler Lars Uhrenholt.

- Hvis politikerne vil overveje et skattemæssigt fradrag for biler, der beskytter mod piskesmæld, vil det være rigtig interessant og en alletiders måde at reducere antallet af piskesmæld, siger han.

Han understreger dog nødvendigheden yderligere forskning på området.

- En ting er, at EURO-NCAP tester, hvordan en dukke påvirkes under et sammenstød. Men der bør følges op med undersøgelser af, hvilke bilsæder der forebygger piskesmæld, siger han.

6. stjerne på vej

EURO-NCAP planlægger de første crashtest af bilsæder i maj og juni i år, og det bliver snart afgjort, hvor mange point en bil maksimalt kan få for beskyttelse mod

piskesmæld. Men allerede nu røber Claes Tingvall, at den nye test kan bane vejen for en ekstra sjette stjerne i EURO-NCAPs stjernesystem, hvor biler i dag maksimalt kan opnå fem stjerner.

- Pointskalaen er endnu ikke på plads, men der er ingen tvivl om, at piskesmældstesten kommer til at spille en væsentlig rolle for udviklingen af en sjette stjerne, siger han.

Claes Tingvall vurderer, at minimum 10-15 bilsæder vil gennemgå testen i 2007.

- De biler, vi tester fra maj-juni og resten af året, vil gennemgå piskesmældstesten. Men alle bilproducenter får tilbuddet - også selv om de ikke er på årets testprogram, siger han.

Bilerne får en samlet bedømmelse på baggrund af tre crashtests - to kollisionstests ved 16 km/t med forskellig kraftpåvirkning og en kollisionstest ved 24 km/t. De første testresultater forventes offentliggjort efteråret 2007.

<boks>

Piskesmæld dyrt

Sælgere, politifolk og taxachauffører. Der er blot et udsnit, af de mellem 6.000-20.000 danskere, som hvert år rammes af piskesmæld. Lidelsen opstår typisk ved påkørsel bagfra ved lav fart. Det lyder umiddelbart harmløst, men nogle ender med livslange smerter og gener.

Piskesmæld er også til stor gene for samfundsøkonomien. En beregning foretaget af Business Danmark i 2004 viste, at udgifterne ved 6.000-8.000 årlige piskesmæld beløber sig til mellem 1,7 og 2,4 milliarder kroner i form af udgifter til sygdomsbehandling, sygedagpenge og førtidspension.

<boks>

Lavere afgifter

"Da EuroNCAP-organisationen arbejder med emnet whiplash og mulighederne for at inkorporere en test i EuroNCAP-testene, vil Færdselsstyrelsen foreslå, at en afgiftsreduktion afventer, at en test er vurderet og indført af EuroNCAP. Jeg vil vende tilbage til spørgsmålet om eventuelt afgiftslempelse for foranstaltninger mod piskesmæld, når sådanne mere klare identificerbare kriterier foreligger."

Det var i december 2004, skatteminister Kristian Jensens svar på §20-spørgsmål S1156 til formanden for Folketingets Sundhedsudvalg Birthe Skaarup fra Dansk Folkeparti. Nu hør EuroNCAP formuleret sådanne kriterier, og de første testresultater forventes klar til efteråret. Det får Birthe Skaarup til at gentage ønsket om en afgiftsmodel, der præmierer biler med effektiv piskesmældsbeskyttelse.

- Jeg vil endnu engang tage sagen op med skatteministeren og vores egen skatteordfører. Vi skal blive bedre til at forebygge trafikrelaterede sygdomme i Danmark. Det kan spare mange udgifter til behandling andre steder i systemet, siger hun med henvisning til, at trafikskader traditionelt ikke rangerer højt på den sundhedspolitiske dagsorden.

Hun mener, at skatteminister Kristian Jensen skal medtænke dette område ved omlægningen af registreringsafgiften, som et udvalg skal kulegrave inden udgangen af denne valgperiode.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dato: 1. maj 2007
Deres ref.:
Vores ref.: PIN - tlf. 33746417, fax 33746480, e-mail: pin@danskerhverv.dk

**Høringsvar om forslag til lov om ændring af
registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af
bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen m.v.).**

I Camping Branchen, som er campinghverves hovedorganisation og repræsenterer ca. 90% af branchens forhandlere af autocampere og campingvogne, er vi meget overraskede over, at det ovennævnte lovforslag ikke er blevet sendt til høring hos os, når det omfatter ændringer i registreringsafgiften for autocampere. Vi tillader os dog alligevel at give udtryk for følgende i den forbindelse:

Vi har fuldt forståelse for, at regeringen forsøger at begrænse antallet af MPVer, der indregistreres som autocampere, idet det forårsager problemer for de rigtige autocampere, og Camping Branchen var derfor også for nogle år siden med til at foreslå, at man stillede krav til, at autocampernes totalvægt skulle være minimum 2 t, samt at de skulle have mindst 4 sovepladser, for at man skulle kunne anvende 60% reglen, der gælder indregistrering af autocampere. Disse krav er dog fortsat kun relevante, såfremt man ikke på anden vis begrænser MPVernes muligheder for at blive indregistreret som autocampere. Vi vil derfor foreslå, at de fjernes, såfremt forslaget om at dele autocamperen i en indregistreringspligtig bildel og en afgiftsfri campingdel vedtages, idet de nævnte forudsætninger i så fald er overflødige, og kun begrænser producentens/forhandlerens muligheder for at indfri kundens behov.

Vi er dog ikke fortalere for, at den hidtil gældende 60% beskatningsregel erstattes af det ny forslag om at dele autocamperne op i en afgiftspligtig bildel og en afgiftsfri campingdel, fordi det indebærer betydelige problemer at skille en autocamper i de to dele. Dette skyldes, at der findes forskellige modeller – hel- og halvintegrerede samt alkovmodeller. I en helintegreret autocamper er førerhuset en specialkonstruktion, der bevirker, at føreren sidder i campingdelen, også når autocamperen kører. I alkovmodellerne sættes i princippet en campingvogn sammen med en førerkabine, som man så åbner op til. Tæller specialkabinen i den helintegrerede vogn med til campingdelen eller bildelen? Hvis den tæller med til bildelen, så vil denne type autocamper, der absolut er den mest miljørigtige grundet et væsentlig lavere brændstofforbrug, blive afgiftsmæssigt dårligere stillet end ved den meget mere brændstofbrugende alkovmodel, hvor førerkabinen og campingkabinen er lette at adskille i forhold til hinanden.

Der findes også store producenter, der køber tusindvis af vogne ind fra Fiat eller andre producenter, og så er der den lille specialopbygger, der måske årligt kun køber 5 - 10 vogne af samme mærke. Den lille specialopbygger betaler i sagens natur væsentlig mere for den samme bil, end de store producenter gør. Skal det betyde, at registreringsafgiften så også bliver højere for bildelen hos den lille producent end hos den store til trods for, at de er helt identiske? Det kan vi ikke forestille os, at regeringen ønsker. Vi vil derfor foreslå, at man i så fald lægger den laveste pris til grund for beskatningen, da man ellers hos den store producent beregner registreringsafgiften på en større værdi, end hvad bildelen repræsenterer, hvilket betyder, at man begynder at pålægge camping en indregistreringsafgift, hvilket vi absolut ikke kan støtte.

Hvis man undlader at ændre reglerne for autocampere, er vi godt klar over, at man stadigvæk har problemet med MPVerne - der som sagt også er en torn i øjet på Camping Branchen, men for at eliminere dette problem foreslår vi i stedet, at man tilføjer til de eksisterende krav, at en autocamper også skal være udstyret med et fast badeværelse, som ikke på nogen måde kan foldes sammen, campinginteriør og en egenvægt på mindst 2.500 kg. Sådanne krav vil MPVerne ikke kunne opfylde.

Ønsker man fra regeringens side alligevel bibeholde den foreslåede deling af autocampere i en bil- og campingdel, så bør man også gøre det konsekvent. Hermed mener vi, at man ikke skal kunne anvende begge regler samtidigt, da de baseret på to forskellige principper, henholdsvis en gennemsnitbetragtning og en stykbetragtning. Man må vælge, hvilket et af principperne man vil følge.

Da 60% reglen blev indført, var den udtryk for en blandingskalkulation, hvor visse biler sandsynligvis slap lidt for billigt, og andre blev lidt for dyre, men samlet set blev slutresultatet, at man kun beskattede køretøjet, mens campingdelen forblev afgiftsfri.

Som vi fortolker det forelagte forslag, vil man nu indføre et stykprincip, hvor man beskatter bildelen som en personbil og holder campingdelen afgiftsfri. Samtidigt vil man dog bibeholde gennemsnitsbetragtningen (den gamle 60% regel), såfremt den beregnede afgift af bildelen skulle blive mindre end afgiften beregnet efter 60% reglen. Hvis denne fortolkning af forslaget er korrekt, så har regeringen hermed indført beskatning af camping, fordi bildelens værdi ikke er tilstrækkelig til at retfærdiggøre beskatningsgrundlagets størrelse.

Indførelse af en sådanne beskatning af camping er helt uacceptabel for os, og vi kan ikke se, hvad denne beskatning har at gøre i et provenu neutralt lovforslag, der os bekendt har til formål at reducere CO2 udslippet og forbedre trafiksikkerheden. Har regeringen til hensigt at stille lovforslag om beskatning af camping, sejlads eller andre ferieformer, bør man lægge det åbent frem, men vi tror ikke, det er i overensstemmelse med skattestoppet, og vi kan ikke forestille os, at det vil være særligt populært i befolkningen.

Camping Branchen støtter således regeringens mål med forslaget om at reducere antallet af MPVer indregistreret som autocampere, men af mere pragmatiske årsager foretrækker vi en opstramning af de eksisterende regler som anført. Ønsker man alligevel at fastholde det ny forslag, er det

vigtigt, at man så helt ophører med anvendelsen af den gamle 60% regel, samt at man sikrer, at identiske biler får identisk indregistreringsafgift, baseret på det laveste beregningsgrundlag, så man ikke begynder at indføre en ny indregistreringsafgift på camping. Det er ligeledes vigtigt, bl.a. af miljøhensyn, at man ikke skaber grobund for afgiftsspekulation mellem de forskellige autocampermodeller (hel- og halvintegrerede samt alkovermodellerne), hvorfor vi foreslår, at kabinen grundlæggende altid regnes med som værende en del af campingdelen, som det ved alle modeller også udgør langt størstedelen af.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger eventuelt ved afholdelse af er møde, hvis det skulle ønskes.

Med venlig hilsen

Peter Outzen
Formand

Per Lippert-Scherwin
sekretariatschef

Fra: Postkasse Afgifter
Til: Lillian Bech <lb@skm.dk>
Modtaget: 26-04-2007 12:16:03
Emne: Videres.: SV: Lovforslag i høring

Skatteministeriet
Afgifter
33923392
pafgt@skm.dk

>>> "Dansk Arbejdsgiverforening" <DA@da.dk> 25-04-2007 16:44:13 >>>

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 25. april 2007 vedrørende lovforslag i høring skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nils Trampe, sekretariatschef

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Postkasse Afgifter [mailto:pafgt@skm.dk]
Sendt: 25. april 2007 14:21
Til: bbu@advocom.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; autig@autig.dk; dbi@bilimp.dk; post@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; dts@d-t-s.dk; Dansk Arbejdsgiverforening; daf@daf.dk; info@danskerhverv.com; dl@dansklandbrug.dk; post@dasp.dk; dasu@dasu.dk; dt@datatilsynet.dk; db@db-dk.dk; info@dbfu.dk; bil@di.dk; di@di.dk; skovloekke@dmc-org.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; post@dommerforening.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dti@dti-dk.dk; info@ecocouncil.dk; eogs@eogs.dk; fbr@fbr.dk; fdm@fdm.dk; sekretariat@fdr.dk; fih@fih.dk; post@finansogleasing.dk; mail@finansraadet.dk; fm@fm.dk; fmn@fmn.dk; mclf@forening.dk; fp@forsikringenshus.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; frr@frr.dk; fsr@fsr.dk; hvr@hvr.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; landbrugsraadet@landbrugsraadet.dk; lh@lederne.dk; lo@lo.dk; lsr@lsr.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; tn@mctouringclub.dk; mim@mim.dk; ae@net.dialog.dk; noah@noah.dk; th@nordic.greenpeace.org; oem@oem.dk; info@off.kk.dk; pdkbh@politi.dk; politi@politi.dk; dp@politiforbund.dk; bruno.rey@skat.dk; jesper.kiholm@skat.dk; Skat@skat.dk; sekretariat@skatteborgerne.dk; stm@stm.dk; trm@trm.dk; wwf@wwf.dk; info@kologiens-hus.dk
Emne: Lovforslag i høring

Vedhæftet lovforslag, resume, høringsbrev og høringsliste. Høringsfrist tirsdag den 1. maj 2007, kl. 12.

Med venlig hilsen
Lillian Bech

Skatteministeriet
Afgifter
33923392
pafgt@skm.dk

mt 114



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds gade 28
1402 København K

1. maj 2007

Vedr.: Skatteministeriets J. nr. 2007-511-0088 - Høringsvar

Dansk Automobil Sports Union (DASU) takker for modtagelsen af Skatteministeriets udkast til L. 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen m.v.), som vi har modtaget til høring.

I forbindelse med ændringen af Registreringsafgiftsloven skal DASU anmode om, at der under § 2 om køretøjer der er fritaget for afgift, under stk. 1 tilføjes et nyt nr. 20) Motorkøretøjer der udelukkende anvendes som sportsrekvisitter.

Baggrunden for dette er et ønske om, at de ikke-indregistrerede køretøjer, der i øjeblikket kan deltage rally (arrangerede motorløb på af politiet godkendte baner og ruter på færdselslovens område) på løse prøveskilte, fremover kan registreres med fritagelse for afgift, og herved både opfylde betingelserne for at kunne forsikres og for at kunne deltage i udenlandske motorsportsarrangementer.

Med venlig hilsen

Otto Dyrnum



Fra: "DBFU" <info@dbfu.dk>
 Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>
 Modtaget: 01-05-2007 09:28:07
 Emne: SV: Lovforslag i høring

Vi har modtaget høringsbrev vedrørende forslag til omlægning af registreringsafgiftsloven og vil sende vore bemærkninger så hurtigt som muligt, men kan ikke nå det inden fristens udløb i dag den 1. maj kl. 12.00.

Med venlig hilsen
 Jakob Tornvig

DANSK BIL FORHANDLER UNION
 Vongevej 38 - 7160 Tørring
 Tlf. 7022 6100 - Fax 7022 6114
 info@dbfu.dk - www.dbfu.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Postkasse Afgifter [mailto:pafgft@skm.dk]

Sendt: 25. april 2007 14:21

Til: bbu@advocom.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; autig@autig.dk; dbi@bilimp.dk; post@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; dts@d-t-s.dk; da@da.dk; daf@daf.dk; info@danskerhverv.com; dl@dansklandbrug.dk; post@dasp.dk; dasu@dasu.dk; dt@datatilsynet.dk; db@db-dk.dk; info@dbfu.dk; bil@di.dk; di@di.dk; skovloekke@dmc-org.dk; dm@dmsport.dk; dn@dn.dk; post@dommerforening.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dtl@dtl-dk.dk; info@ecocouncil.dk; eogs@eogs.dk; fbr@fbr.dk; fdm@fdm.dk; sekretariat@fdr.dk; fih@fih.dk; post@finansogleasing.dk; mail@finansraadet.dk; fm@fm.dk; fmn@fmn.dk; mclf@forening.dk; fp@forsikringenshus.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; frr@frr.dk; fsr@fsr.dk; hvr@hvr.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; landbrugsraadet@landbrugsraadet.dk; lh@lederne.dk; lo@lo.dk; lsr@lsr.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; tn@mctouringclub.dk; mim@mim.dk; ae@net.dialog.dk; noah@noah.dk; th@nordic.greenpeace.org; oem@oem.dk; info@off.kk.dk; pdkbh@politi.dk; politi@politi.dk; dp@politiforbund.dk; bruno.rey@skat.dk; jesper.kiholm@skat.dk; Skat@skat.dk; sekretariat@skatteborgerne.dk; stm@stm.dk; trm@trm.dk; wwf@wwf.dk; info@kologiens-hus.dk

Emne: Lovforslag i høring

Vedhæftet lovforslag, resume, høringsbrev og høringsliste. Høringsfrist tirsdag den 1. maj 2007, kl. 12.

Med venlig hilsen
 Lillian Bech

Skatteministeriet
 Afgifter
 33923392
 pafgft@skm.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K



DANSKE
BILUDLEJERE

RISVANGEN 26
2700 BRØNSHØJ

TELEFON: 38 80 40 45
FAX: 38 80 40 42

30. April 2007
IN-dr

Vedr.. Forslag nr. 217 – ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Danske Biludlejere har gennemgået lovforslaget og ser umiddelbart de største problemer omkring beregning af registreringsafgift på nye biler og især værdisætningen af den eksisterende bilflåde.

Situationen er noget uoverskuelig iht. hvorledes registreringsafgiften fremover beregnes med ny kombination af skalaknæk, brændstoføkonomi samt sikkerhedsfradrag og crash test.

Af de eksempler vi har kunnet beregne os frem til – og som også fremgår af dagspressen – tyder meget på at mange biler – især fra mellemklasse og nedefter - får en lavere registreringsafgift og hermed taber i værdi. Det rammer vor branches nuværende beholdning af biler og dissers værdi temmelig hårdt. Vor branches virksomheder kan følgelig imødesee et her og nu milliontab på egenkapitalen.

Danske Biludlejerers forretningsområde medfører en stor bilpark, uanset forholdene omkring registreringsafgift, hvorfor det burde være rimeligt, at her hvor der sker en så kraftig omlægning, at der kan findes frem til en godtgørelsesform der tager hensyn til værditabet på den bilpark man naturligt har været nødsaget til at investere i.

Hele omlægningen har desuden medført et stop for køb/salg af brugte biler, og dette forventes at fortsætte netop i en periode der traditionelt er højsæson for bilbranchens salg af brugtbilslagre. Også her kan en yderligere negativ effekt frygtes på brugtbilspriserne de kommende måneder.

Med venlig hilsen
Danske Biludlejere

Ivan Nadelmann
Formand

Fra: "Lene Nielsen" <LNI@DI.DK>
Til: Postkasse Afgifter <pafgt@skm.dk>
CC: Elly Kjems Hove <EKH@DI.DK>; Lise Sand Frederiksen <LSF@DI.DK>; Nils Suhr Andersen <NSA@DI.DK>; Tine Roed <TMR@DI.DK>
Modtaget: 01-05-2007 11:44:33
Emne: Høringssvar om L 217 - Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen m.v.

Til Skatteministeriet,

den 25. april 2007 har Skatteministeriet i en teknisk høring udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen m.v.).

I den anledning bemærkes, at DI kan henholde sig til de bemærkninger, som Bilbranchen er fremkommet med i sit høringssvar af d.d. om lovforslaget.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen

Juridisk konsulent
Dansk Industri
DK-1787 København V
E-mail: lni@di.dk / di@di.dk
Tlf: 3377 3563 / 3377 3377, mobiltf. 2949 4402

Fax 3377 3560 / 3377 3300

- dem med de afgiftsfrie biler

Til Skatteministeriet

Ulven kommer, Ulven kommer. Sådan har det lydt i de seneste par måneder og i går kom ulven så og hapsede de store monstertrucks.

Nu er der jo ikke noget, der er så galt, at det ikke er godt for noget - og gårsdagens "lynindgreb" med omlægning af bilafgifterne har da også sine positive sider.

Dansk Bilagentur ser med tilfreshed på at man i ét hug næsten halverer afgiften på varebiler med totalvægt på under 2 tons fra 95% til 50%. Når viljen er der, er der åbenbart ingen problemer med at sætte afgifterne ned - om end man nu kun er kommet halvvejen af målet: At afskaffe registreringsafgiften som man for adskillige år siden gjorde det i vore nabolande Sverige og Tyskland.

Af konkurrencemæssige grunde er det positivt at dansk erhvervsliv nu kan vælge små varebiler som f.x. Renault Kangoo og Skoda Roomster som hidtil ikke har kunnet eller villet opveje deres biler til en totalvægt på over 2 tons som det bl.a. er sket for Citroën Berlingo m.fl. Vi byder disse biler velkommen på de danske veje ligesom vi ser frem til at Opel Corsa og Fiat Punto m.fl. gør deres indtog her til lands i deres erhvervsudgaver på samme måde som i det store udland.

Indtil 1977 gjaldt den lave varevonsbeskatning alle biler med en totalvægt på over 2 tons. Derfor var der mange "mesterbiler" eller familiens bil nr. 2 som var afstolede stationcars af samme type som man kørte i i udlandet som familiebil **med** bagsæder som f.x. Volvo 245, VW 412, Ford Granada, Saab 99 m.fl. Lige som det denne gang er faldet politikerne på Christiansborg for brystet at kolloser som Range Rover og Porsche Cayenne kan virke for attraktive, så så politikerne sig den gang sure på før nævnte afstolede gul-plade biler og indførte en bestemmelse om, at disse biler skulle beskattes som små varebiler såfremt de fandtes i sedanudgaver. En regel ingen i de forløbne 30 år har forstået. Det er bl.a. grunden til at en række bilimportører har måtte bruge unødigt tid med brevveksling med SKAT om deres bil faldt i den ene eller anden kategori, så fra Dansk Bilagenturs side kan vi blot sige: Rest in peace. De nye regler genindfører de gamle regler. Vi glæder os til at se afløserne Volvo V70, VW Passat, Saab 9-5 m.fl. som stationvans. De har været savnet.

Det sørgelige er bare at de komfortable afstolede stationvans kun vil finde deres kunder blandt "Det

Med venlig hilsen

Lars Egede

Herlev Hovedgade 186 B	2730 Herlev	Dänemark
Tlf. + 45 60 71 47 41	Fax. + 44 870 831 5341	Mob. + 45 51 88 76 40
<u>www.bilagentur.dk</u>	dansk@bilagentur.dk	

grå guld" som ikke længere har børn boende hjemme som skal køres til fodbold, svømning eller som sammen med resten af familien skal på tur. Sidste år var det bedst i mands minde, for de bilforhandlere, der har biler af en vis kaliber i butikken. Biler som i vore nabolande er storsælgere, men som her til lands er forbeholdt direktørerne. Ikke så sjældent har man set svigerfar tage et lån i huset til den lave rente og lagt over en halv million kroner på disken for at køre hjem i en Audi A6. "Det grå guld" ser ikke en off-roader som en bil til at køre on-road med. Men mon ikke de nye afgifter på afstolede stationcars vil få mangt en husejer uden børn til at overveje at få Audi'en leveret på gule plader - og spare over 200.000 kr.?

Alle børnefamilierne må fortsat se i øjnene, at de skal betale for 3 biler og kun få leveret én.

I Dansk Bilagentur har vi haft svært ved at se, hvad man som storbymenneske skal med en off-roader med notorisk dårligere køreegenskaber og ringere sikkerhed for den øvrige trafik end traditionelle stationcars. Det problem bliver løst nu, hvor der bliver valgfrihed - i hvert fald afgiftsmæssigt - og mon ikke at hidtidige kunder til bl.a. BMW X5 vil føle den samme tilfredshed med at sætte sig bag rattet af en BMW 5-serie? Det er også vores opfattelse, at kunderne til Porsche Cayenne vil få deres køreglæde ikke bare tilfredsstillet, men udbygget ved at skifte til eksempelvis Audi S6?

Jo - angrebet på monster-trucksne er så afgjort til at leve med, al den stund at en række gode og velkørende biler er kommet inden for rækkevidde - for Ikke-børnefamilier. Men vi misbilliger at man forøger afgiften for disse biler fra 30% til 50%. Selv den nu hidtidige afgift på 30% ligger i den høje ende i EU. Der er absolut ingen grund til at øge afgiften yderligere.

Vores politikere på Christiansborg forsømmer kun sjældent en lejlighed til at tænke på børnefamiliernes ve og vel. Omlægningen af bilafgifterne var desværre en sådan lejlighed. Det er med tilfredshed at Dansk Bilagentur ser at grænsen for hvornår man af bilens pris skal begynde at betale 180% afgift i stedet for "kun" 105% er blevet øget med kr. 10.000, men det hjælper kun stort for de, der køber microbiler, som er uegnede til en børnerig familie. Havde familieministeren, som gerne ser at alle familier får 3 børn, været ind over, ville man givet vis også have tilgodeset de - i udlandet - populære familiebusser med mange siddepladser. Hidtil har almindelige børnefamilier kunnet få nogle enkelte biler af denne type til en lempelig pris i form af ombyggede biler som campingbus. Måske man ikke så tit bruger de indbyggede sovepladser, men at man køber en bil med den plads man har brug for, kan vel ikke være misundeligt, men børnerige familier må fremover se sig om efter en bil med færre pladser eller lade nogle af familimedlemmerne blive hjemme når man skal på tur. Eller måske skatteministeren, miljøministeren og familieministeren vil vise, hvorledes man putter 3 børn med tilhørende barnevogne og legesager ind i f.x. en Kia Picanto eller Peugeot 107?

Regeringen viser, at man kan når man vil: Afgiften for små varebiler blev næsten halvveret. Hvornår kommer turen til familiebilene?

Dansk Bilagentur mener: Det er en OM'er!

Fra: "Janne Wichard Petersen" <jwp@DN.DK>
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>
Modtaget: 01-05-2007 10:45:48
Emne: Høringssvar Danmarks naturfredningsforening

Dato: 30-04-2007

Arkivnummer: 2595-107332

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

pafgft@skm.dk

Bemærkninger til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Skatteministeriet har d. 25. april sendt lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven i høringer, Danmark Naturfredningsforening (DN) har i den forbindelse en række bemærkninger til forslaget.

Transportsektoren viser i modsætning til mange andre sektorer i Danmark en fortsat stigning i CO2 udslippet, og transportsektoren påvirkning af klimaet er derfor stigende. Der er et stort behov for at reducere CO2-udslippet fra den danske bilpark, hvis Danmark på sigt vil mindske klimapåvirkningerne. Økonomiske virkemidler, som omlægning af registreringsafgiften og ændring af vægtafgiftsloven er derfor midler, der med fordel kan anvendes til at påvirke udviklingen i transportsektoren. Desværre mener DN ikke, at dette forslag vil få en reel betydning for miljøet blandt andet fordi prisændringerne er begrænset, bilparken angiveligt vil blive større samt manglende krav om partikelfiltre på dieslbiler.

Muligheden for at køre i en bil med gule plader som privatperson er en af de mest tåbelige regler, der eksisterer på nuværende tidspunkt set ud fra en miljø- og klimavinkel. Først og fremmest fordi det giver privatpersoner mulighed for at købe en meget billig bil uden hensyn til bilens størrelse. For det andet fordi der er loft over, hvor mange passagerer der må være i bilen. I dag er der mange problemer med trængsel, partikelforurening og CO2-udledning fra biler, at få flere mennesker ind i de biler, der

allerede kører på vejen, er en måde, hvorpå transportsektoren negative miljøbelastning kan reduceres.

Ændringen af afgiftssystemet for privatkørsel i gul plade biler, betyder at det bliver dyrere for private at køre i biler med gule plader, men prisen er langt fra, hvad det vil koste at købe bilen på hvide plader. Derfor vil den meget ulogiske regel blive ført videre, der giver mulighed for at købe en billig bil, og hvor man oven i købet kun må sidde to personer i bilen i stedet for at udnytte bilens potentiale. DN mener, at muligheden for at privatkørsel i biler med gule plader helt skal afskaffes til gavn for miljø og sundhed

Det er positivt, at regeringen nu har anerkendt, at der er behov for, at differentiere afgifterne således, at de mere miljøvenlige biler bliver fremmet. Det har der længe været behov for. DN mener dog, at en afgiftsforhøjelse på 1000 kr. pr. km en bil kører under 16 km/l (18 km/l for diesel) er meget lavt, og det vil ikke medføre store prisændringer. Til gengæld er en afgiftsnedsættelse på 4000 kr. pr. km for de mere brændstoføkonomiske biler mere passende, og kan have betydning for priserne.

Alt i alt vil de ændrede registreringsafgifter formodentlig ikke medføre store ændringer i priserne for de fleste bilers vedkomne. Det betyder, at det heller ikke vil føre til store ændringer i bilparken og fremme af de mere miljøvenlige biler.

Ifølge Skatteministeriets beregninger vil afgiftsomlægningen betyde en reduktion af bilers CO₂-udledning med 2 %. Det er selvfølgelig en positiv udvikling, som DN gerne vil støtte, men omlægningen og ændring af skalaknækket vil samtidig medføre, en afgiftslempelse på ca. 6100 kr. pr. bil. Således vil omlægningen højst sandsynligt betyde, at de biler, der kører på vejen, er mere brændstoføkonomiske, men hvis der samtidig kører flere biler, er det tvivlsomt om forslaget overhovedet er en gevinst for miljøet.

Omlægningen af bilafgifterne vil angiveligt fremme salget af dieselmotorer, eftersom de kører længere på literen og dermed kan opnå flere afgiftslempelser end benzindrivne. Det kan reducere CO₂-udslippet men til gengæld skabe flere problemer med sundhedsskadelige partikler. Forurening med partikler er et stort problem i Danmark især i de større byer med tæt biltrafik. DN mener, at man bør inddrage partikelfiltre i denne lovgivning og stille krav om, at der kun kan opnås afgiftsnedsættelser på dieselmotorer, der har påmonteret et partikelfilter.

Med venlig hilsen

Janne Wichard Petersen

Janne Wichard Petersen
Miljømedarbejder (Environmental Consultant)

DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING
(Danish Society for Nature Conservation),
Masnedøgade 20,
DK-2100 København Ø,
(Denmark)

Tel.: (+ 45) 39 17 40 65, jwp@dn.dk

Du har brug for naturen. Og den har brug for dig!
Bliv medlem af Danmarks Naturfredningsforening:

www.dn.dk/medlemskab

<file:///C:/Documents%20and%20Settings/aa/Application%20Data/Microsoft/Signatures/www.dn.dk/medlemskab>



DBI 07:047e

Skatteministeriet
pafgift@skm.dk

30. april 2007
BM/ach

Vedr.: Teknisk høring af L 217 – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Idet vi takker for Skatteministeriets mail af 25. april 2007 angående teknisk høring af L 217 – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven, kan vi meddele, at vi har følgende bemærkninger:

Indledende bemærkninger

De Danske Bilimportører er enige i, at intentionerne med omlægningen af bilafgifterne er de rigtige, nemlig at få omlagt bilbeskatningen i miljøforbedrende og sikkerhedsfremmende retning.

De Danske Bilimportører vurderer dog, at de elementer, som indgår i det fremlagte lovforslag L 217, har karakter af småjusteringer, der ikke imødekommer det reelle behov for en større samlet omlægning af bilafgifterne. Dertil kommer, at der i lovforslaget ikke er indeholdt de nødvendige overgangsordninger for branchen.

Mangel på overgangsordninger

Det er ikke overraskende, at man ved en beslutning om omlægning bilafgifterne vælger at lade de nye afgiftssatser træde i kraft med øjeblikkelig virkning. Det er noget, som branchen både har forventet og i et vist omfang har forståelse for.

Det er imidlertid ikke rimeligt, at man indfører ny lovgivning, som får tilbagevirkende kraft, uden at man sørger for, at der er de nødvendige overgangsordninger. Det gælder særligt i relation til regeringens forslag til omlægning af bilafgifterne (L 217), som i den nuværende udformning ikke indeholder de nødvendige overgangsordninger.

Det er således afgørende, at samtlige køretøjer for hvilke, der er afgivet bindende ordrer til bilfabrikkerne, vil kunne afgiftsberigtiges efter de gældende regler. Det samme gælder køretøjer, hvor der er indgået bindende aftaler om ombygning hos ombygningsvirksomheder.

Det er ligeledes afgørende, at køretøjer, der er på lager hos importører og forhandlere, kan afgiftsberigtiges efter de gældende regler.

Hvis man gennemfører en afgiftsoplægning, uden at have de nødvendige overgangsordninger, vil branchen blive påført et stort økonomisk tab. Det gælder ikke mindst fordi, branchen efter en omlægning 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 foreløbige tilbagemeldinger fra branchen, at mere end 40.000 varebiler og campere er bestilt på fabrikkerne eller er på lager hos importører og forhandlere. Det er vores vurdering, at op mod 30.000 af disse køretøjer vil blive ramt af afgiftsforhøjelser, og dermed vil være vanskelige eller helt umulige at sælge på det danske marked.

Særligt problematisk er det 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 afgiftsoplægning.

Udover selve køretøjerne, rammes indkøbte reservedelslagre også af manglende overgangsordninger.

De Danske Bilimportører er p.t. ved at indsamle informationer om antallet af køretøjer, der vil blive ramt af en afgiftsforhøjelse, som enten er bestilt på bilfabrikkerne eller er på lager hos importører og forhandlere. Så snart vi har disse informationer, vil de blive fremsendt til Skatteministeriet.

I den foreliggende udgave af L 217 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 overgangsordningerne 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. De Danske Bilimportører skal derfor opfordre til, at man, i lighed med de tidligere godkendte overgangsordninger, etablerer overgangsordninger for de 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.

Der er behov for en hurtig afklaring af forholdene omkring overgangsordninger, så branchens tab begrænses mest muligt.

Andre konkrete mangler og problemer

I det foreliggende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og

vægtafgiftsloven (L 217) er der en række konkrete mangler og problemer. Dertil kommer, at lovforslaget på enkelte punkter er uklart.

Varebiler og brændstofforbrug: I lovforslaget er der lagt op til, at der indføres et fradrag/tillæg i registreringsafgiften for både personbiler og varebiler afhængigt af deres brændstofforbrug. For varebiler får reglerne om tillæg/ fradrag til registreringsafgiften efter brændstofforbruget dog først virkning fra 1. januar 2008.

For mange varebiler kan det blive vanskeligt at beregne et sådant fradrag/tillæg, da der i dag 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.

Forhøjelse af skalaknækket: I lovforslaget foreslås, at registreringsafgiften for nye personbiler reduceres via en forhøjelse af skalaknækket mellem 105 og 180 procents afgift fra 65.900 kr. til 74.000 kr. En sådan forhøjelse af skalaknækket gør imidlertid 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.

Fradrag for 5 stjerner i EuroNCAP: I lovforslaget foreslås, at der indføres et fradrag for biler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision. Der kan imidlertid være en række problemer forbundet med at indføre et lovbaseret fradrag efter køretøjers præstationer i EuroNCAP test.

Det er langt fra alle køretøjer, der bliver testet af EuroNCAP. Visse køretøjer testes i stedet hos andre testorganisationer. Det er heller ikke givet, at de enkelte bilmodeller testes med det samme sikkerhedsudstyr, som de varianter, der sælges på det danske marked. Dertil kommer, at resultaterne fra EuroNCAP testene ofte først foreligger længe efter markedsføringen, og kunden ved derfor ikke i forbindelse med køb af bilen, om bilen kan få et fradrag eller ej.

Endelig er det problematisk at indføre et lovbaseret sikkerhedsfradrag, der afhænger af vurderinger foretaget af en privat organisation. Euro NCAP organisationen er en privatejet organisation, hvor der kan rejses tvivl om organisationens uafhængighed.

Afgift afhængig af design: 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.

Uklarhed om registreringsafgift for campere: Det er uklart, om der fortsat skal betales 60 % i registreringsafgift for nogle typer af campingbiler (eksempelvis egentlige campingbiler opbygget på lastbilchassier). Det fremgår eksemplvis af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser i afsnittet med bemærkninger til nr. 17, at "det foreslås derfor, at

satsen på 60 pct. opretholdes som et minimum for registreringsafgiften for campingbiler.”

Tilbagebetaling/efteropkrævning af registreringsafgift: 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.

Sådanne 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.

Forhøjelse af tillægsafgift for privat anvendelse: Det er ikke klart, om forhøjelsen af tillægsafgiften 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.

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 Landsskatteretten.

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 CO₂-udledninger i g/km.

Erhvervslivet rammes

I forbindelse med præsentationen af lovforslaget blev det påpeget, at et af formålene med lovforslaget er at reducere den private anvendelse af varebiler. Med det foreliggende lovforslag bliver det dog 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 må dermed betragtes som et rent symbolpolitisk indgreb.

Endelig vil den samlede miljøgevinst ved en forhøjelse af registreringsafgiften for varebiler være begrænset, da varebiler udgør en mindre andel af bilparken og erhvervslivet fortsat vil have behov for at købe varebiler.

Forslagets betydning for miljø og CO₂-emissioner

I lovforslaget er der lagt op til at både person- og varebiler får et fradrag i registreringsafgiften afhængigt af bilens brændstofforbrug.

Fradragene for køretøjer, der kører langt på literen, er dog ikke tilstrækkelige til, at folk for alvor får et incitament til at købe en bil, der kører længere på literen. I dag har folk allerede et vist incitament til at købe en bil, der kører langt på literen, idet brændstofpriserne er høje og samtidig er der den årlige grønne ejeravgift, der afhænger af bilens brændstofforbrug.

Incitamentsvirkningerne er dog begrænsede. Tal fra Færdselsstyrelsen viser, at i 2005 var det blot 7 % af de solgte benzinbiler, der tilhørte energiklasse A, som er de biler, der kører længst på literen.

I relation til det fremlagte lovforslag gælder, at de biler, der får glæde af reduktionen i registreringsafgift, generelt vil være små biler, som ikke vil kunne dække de fleste danske familiers transportbehov.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at forslaget samlet set skønnes at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca. 175.000 tons CO₂ årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er blevet udskiftet.

I kampagnen "1 ton mindre", kan man på Miljøministeriets hjemmeside (under gode råd til familier til at spare på deres CO₂-udslip) læse, at der kan spares 1 ton CO₂ årligt ved at køre 20.000 km om året i den stationcar, der kører længst på literen, frem for i den, der kører kortest.

Sammenholdes dette med besparelsen på 175.000 tons CO₂ årligt fra L 217 kan det

implicit konkluderes, at L 217 vurderes at have en så kraftig incitamentsvirkning, at 175.000 familier i løbet af en årrække vil gå fra at have en bil, der kører kortest på literen, til at købe en tilsvarende bil, der kører længst på literen.

De Danske Bilimportører tvivler på, at incitamentsvirkningen af et fradrag i registreringsafgiften på nogle tusinde kr. vil være så kraftig.

På baggrund af ovenstående forventes det fremlagte forslag kun at give en begrænset reduktion i den gennemsnitlige CO₂-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 CO₂/km i 2012. I 2004 var den gennemsnitlige CO₂-udledning fra nye personbiler i Danmark på 166 g CO₂/km (mod 163 g CO₂/km i snit i EU).

Hvis Danmark ønsker at nå CO₂-målsætningerne, kræver det en mere gennemgribende reform af bilafgifterne.

Forslagets betydning for trafikikkerheden

I lovforslaget foreslås, at der gives en række mindre sikkerhedsfradrag for forskellige typer af sikkerhedsudstyr. Der er dog tale om fradrag for udstyr, som er på vej til at blive standardudstyr. Afgiftssystemet fremmer således på ingen måde innovation og teknologiske fremskridt på sikkerhedsområdet.

Dertil kommer, at lovforslaget ikke gør det mere attraktivt at købe en bil med det mest moderne sikkerhedsudstyr. Beskatningen af sikkerhedsteknologiske fremskridt udgør således fortsat mere end 200 %.

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 om 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 forsikringssselskab 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.

Afsluttende bemærkninger

Regeringens forslag fører ikke til en nævneværdig reduktion i CO₂-emissionerne fra transportsektoren. Forslaget giver ikke andre miljømæssige fordele og det fremmer heller ikke trafiksikkerheden.

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.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, eller såfremt der ønskes en nærmere uddybning, står vi naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen

Bent Mikkelsen
Adm. direktør



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

30. april 2007

Til Skatteministeriet

Det Økologiske Råds høringssvar på lovforslag L 217 om ændring af registreringsafgiftsloven

Klimapåvirkningen fra transporten stiger år for år og udgør en stadig større andel af den samlede danske klimaudledning. Der er derfor behov for et gennemgribende indgreb over bilernes energiforbrug og udledning af klimagasser. Dette opfyldes ikke med regeringens forslag til omlægning af bilafgifter. Der er behov for en langt mere radikal omlægning for at sikre, at trafikken også yder sit bidrag til at nå Kyoto målsætningerne.

Forslaget medfører, at der kommer flere biler. De små varebiler bliver 35.000 til 45.000 kr billigere, om end der skal betale højere årlig afgift ved brug som privat bil. Og biler på hvide plader bliver ifølge de anførte regneeksempler også billigere. Resultatet vil være flere biler og mere trængsel - og en øget forurening, som måske vil modsvare den reducerede forurening som følge af, at bilkøberne får incitament til at vælge en mere brændstoføkonomisk bil.

De helt store SUV og PMV varebiler bliver dyrere, men ikke noget som tilnærmelsesvis svarer til, hvad de ville koste på hvide plader. Disse omlægninger er slet ikke af et omfang, så bilkøberne holder op med at købe de store biler på gule plader til privatbrug. Det er meningsløst, at singles og to bils familier skal kunne spare penge ved at udnytte muligheden for privat kørsel i biler på gule plader, mens almindelige familier med børn skal betale mere. Vi ønsker et stop for denne lovlige omgåelse af reglerne om erhvervskøretøjer - privatkørsel i biler på gule plader skal forbydes. Kontrol heraf vil ikke være vanskeligere end at kontrollere, at tillægsafgiften betales for biler der benyttes til privat kørsel. Hvis man ikke vil forbyde privatkørsel i biler på gule plader, bør registreringsafgiften for alle størrelser biler på gule plader sættes op til 95%, som tidligere gjaldt for varebiler under 2 t, samtidig med at den foreslåede tillægsafgift bevares.

For personbiler sker en differentiering af registreringsafgiften efter energiforbrug. Det støtter vi. Men differentieringen er alt for lille. Den betyder, at biler der kun kører 10 km på en liter på benzin – hvilket er virkeligt ringe - bliver 6.000 kr dyrere. Differentieringen for dårlig benzinøkonomi burde have været større, f.eks. 4.000 kr ekstra pr km længere pr l, svarende til beløbet for de energieffektive biler.

Afgiftsnedsættelsen for energieffektive personbiler på 4.000 kr pr km, der køres længere pr liter, er udmærket. Det har en størrelsesorden, så det kan få betydning for prisen. Der burde af hensyn til den samlede miljøeffekt stilles krav om, at dieslbilerne har partikelfilter for at kunne få energirabatten. Lige nu kan vi forvente en stigning i antal dieslbiler, hvoraf mange ikke vil have partikelfilter. Det er ikke et miljøvenligt alternativ.

Afgiftsnedsættelsen er dog slet ikke tilstrækkelig til at sikre, at meget energieffektive biler, som er væsentligt dyrere at producere, såsom hybridbiler, vil blive solgt i Danmark. Der bør derfor laves en ekstra midlertidig afgiftsnedsættelse for disse biler.



Der sker et fradrag i afgiftsgrundlaget på 2.000 kr for personbiler med 5 stjerner i sikkerhedstesten og på 2.500 for ESP, som også øger sikkerheden væsentligt. Det er en meget lille belønning for at køre sikre biler og svarer slet ikke til samfundets besparelse ved at bilerne bliver mere sikre.

Der sker en forhøjelse af bundfradraget for personbiler, så de generelt beskattes lavere. Det er den forkerte vej at gå. Det betyder, at personbiler, selv de allerstørste, generelt bliver billigere. Der sker samtidig med at den kollektive trafik over en længere periode er blevet dyrere og dyrere. Konkurrenceforholdet mellem Transportformerne forrykkes derfor til ugunst for de miljøvenlige og trafik sikre alternativer. Det øger behovet for at der indføres trængselsafgifter i de større byer.

Opsummering.

Det Økologiske Råd foreslår:

- Privatkørsel i biler på gule plader forbydes
- Ønsker man ikke at forbyde privatkørsel i biler på gule plader, sættes afgiften op til 95% for alle størrelser varebiler. Samtidig øges den årlige afgift for privatbenyttelse, f.eks til det dobbelte af det i lovforslaget foreslåede.
- Afgiftsforhøjelsen for biler, der kører mindre end 16 km/ benzin og 18 km/l diesel øges til 4.000 kr pr mindre kørt km pr l
- Afgiftsknækket øges, så den samlede afgift på de billigste energivenlige og sikre biler er konstant
- Det foreslåede afgiftsfradrag for 5 stjerner i sikkerhedstest og for ESP øges med 50%
- Afgiften på særligt energieffektive biler, som er dyrere at producere - lempes midlertidigt, så de bliver konkurrencedygtige tilsvarende den tidligere såkaldte LUPO lov.

Christian Ege
Formand for Det Økologiske Råd

DONG Energy A/S
Agern Alle 24-26
2970 Hørsholm

Tlf 45 17 10 22
Fax 45 17 10 44

www.dongenergy.dk
CVR-nr. 36 21 37 28

Skatteministeriet

Høring vedr. L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

1. maj 2007

Regeringen har den 25.04.2007 fremlagt ovennævnte lovforslag (i det følgende kaldt L 217). DONG Energy vil i den forbindelse foreslå den nedenfor beskrevne tilføjelse til lovforslaget. DONG Energy's forslag er positivt eller neutralt for statens provenu, og vil fjerne en barriere for indførelse af naturgaskøretøjer, som ellers vil blive indført med L 217.

Begrundelse

L 217 indfører nogle grænser for brændselsforbruget, som afgør afgiftsbelastningen:

- Et fradrag i registreringsafgiften på 4.000 kr. pr. km/liter, bilen kører mere end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler.
- Et tillæg til registreringsafgiften på 1.000 kr. pr. km/liter, bilen kører mindre end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler.

Der er ikke angivet tilsvarende grænser for naturgasdrevne køretøjer. Der findes p.t. ingen naturgasdrevne køretøjer i Danmark, men for ikke at forhindre muligheden for indførelsen af naturgasdrevne køretøjer, foreslås det at angive en tilsvarende knæk-grænse for disse, så afgiftsbelastningen er kendt.

Forslag til tilføjelse

Det anbefales, at grænsen fastlægges så den svarer til den samme CO₂-udledning som grænsen for dieslbiler. CO₂-udledningen er 2,654 kg. pr. liter diesel og 2,256 kg. pr. m³ naturgas. Det anbefales derfor at anvende følgende knækgrænse for naturgas:

$$2,256/2,654 \times 18 \text{ km/m}^3 = 15,3 \text{ km/m}^3$$

Knækgrænsen svarer til en CO₂-udledning på 147 g/km for både diesel og

naturgas.

For at gøre det mere operationelt foreslås det at anvende grænseværdien 15 km/m³, som svarer til en afrunding på 2%.

Provenu-effekt for staten

Der sælges p.t. ingen naturgasbiler i Danmark. Der vil derfor udelukkende være en provenueffekt for staten ved et eventuelt fremtidigt salg af naturgasbiler i stedet for benzin- eller dieslbiler.

En naturgasbil koster mere end en tilsvarende benzin- eller diesebil fra fabrikken, typisk ca. 20.000 kr. for personbiler. Ved salg af en naturgasbil i stedet for en benzinbil vil der derfor, alt andet lige, være en øget afgiftsbetaling til staten på $180\% \times 20.000 \text{ kr.} = 36.000 \text{ kr.}$

En naturgasbil har nogenlunde samme energieffektivitet som en benzinbil. En benzinbil med et brændselsforbrug på grænseværdien 16 km/liter benzin vil derfor kunne erstattes af en tilsvarende naturgasbil med et forbrug på 19,25 km/m³, når der tages hensyn til brændværdien i de to brændsler. Med den foreslåede knæk-grænse for naturgas vil der blive tildelt en afgiftslettelse på $(19,25 - 15) \times 4.000 \text{ kr.} = 17.000 \text{ kr.}$

Nettoeffekten for staten vil altså være et øget provenu på $36.000 - 17.000 \text{ kr.} = 19.000 \text{ kr.}$

En alternativ knækgrænse kunne være 11 km/m³. Med denne grænse vil regnestykket for statens provenu se således ud:

Merindtægt pga. merpris ab fabrik:	36.000 kr.
<u>Reduktion i registreringsafgift:</u> $(19,25 - 11) \times 4.000 \text{ kr.} =$	<u>33.000 kr.</u>
Nettoeffekt for statens provenu:	+ 3.000 kr.

Denne model vil være tættere på at være provenuneutral for staten, men dog fortsat være positiv. Med denne model vil man med de samme afgiftsindtægter fremme anvendelsen af køretøjer, som udleder mindre CO₂ end en tilsvarende benzinbil.

Med venlig hilsen
DONG Energy

Knud Pedersen
Energøkonomi

Domstolsstyrelsen



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. mail til: pafgft@skm.dk

St. Kongensgade 1 - 3
1264 København K
Tlf. 70 10 33 22
Fax 7010 4455
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09
EAN-nr. 5798000161184

KKC10308/Sagsbeh. KKC
J.nr. 4104-2007-11.2
dir.tlf. 33929580
mail kkc@domstolsstyrelsen.dk

30. april 2007

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen m.v.)

Skatteministeriet har i mail af 25. april 2007 anmodet om Domstolsstyrelsens bemærkninger til ovennævnte forslag.

Domstolsstyrelsen skal udtale, at det fremsendte forslag ikke giver anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Gerd Sinding

[Her indsættes en eventuel genpartstekst]



Til
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

sendt til pafgt@skm.dk

**Finansrådets hørings svar til forslag til lov om ændring
af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven – Deres
j.nr.: 2006/511/0088**

Finansrådet takker for modtagelsen af ovennævnte lovforslag i teknisk
høring og for muligheden for at fremkomme med bemærkninger.

Lovforslaget har ikke givet anledning til kommentarer fra Finansrådets side.

Med venlig hilsen

Mick Thimm Sayed

Direkte 3370 1080
mts@finansraadet.dk

30. april 2007

Finansrådets Hus
Amaliegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000
Fax 3393 0260

mail@finansraadet.dk
www.finansraadet.dk

Kontakt Mick Thimm Sayed
Direkte 3370 1074
mts@finansraadet.dk

Journalnr. 622/06
Dok. nr. 168305-v1

Fra: Postkasse Afgifter
 Til: Lillian Bech <lb@skm.dk>
 Modtaget: 26-04-2007 12:16:26
 Emne: Videres.: Svar: Lovforslag i høring

Skatteministeriet
 Afgifter
 33923392
 pafgt@skm.dk

>>> "Høringer" <Hoeringer@fbr.dk> 26-04-2007 09:21:41 >>>

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen m.v.). Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen
 Claus Jørgensen
 Miljøpolitisk medarbejder
 Forbrugerrådet

>>> "Postkasse Afgifter" <pafgt@skm.dk> 25-04-2007 14:20:47 >>>
 Vedhæftet lovforslag, resume, høringsbrev og høringsliste. Høringsfrist tirsdag den 1. maj 2007, kl. 12.

Med venlig hilsen
 Lillian Bech

Skatteministeriet
 Afgifter
 33923392
 pafgt@skm.dk

SJ20070502112829453 [DOR383088].TXT

Fra: Mads Grønnegaard <mg@frr.dk>
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>
CC: Gruppe - Skatteudvalget <Gruppe_-_Skatteudvalget@frr.dk>; Helle Ebsen <heb@frr.dk>; Michael Rugaard <mrg@frr.dk>; prh@frr.dk <prh@frr.dk>; Tommy Jensen <toj@frr.dk>
Modtaget: 01-05-2007 12:28:30
Emne: Høringsvar (omlægning af bilafgifter mv.)

FRR takker for muligheden for at kommentere lovforslaget.

FRR kan generelt tilslutte sig forslaget og dets intentioner.

Dog mener FRR, at lovforslaget i sin nuværende udformning medfører en unødigt stramning af registreringsafgiften for gulpladebiler, der ligger i feltet mellem 2 tons og 2,5 tons tilladt totalvægt, idet registreringsafgiften stiger fra de nuværende 30 pct. til 50 pct.

FRR foreslår derfor, at den foreslåede udformning af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2 tilrettes, så 2,5 t nedsættes til 2,0 t. På den måde bevares den lave afgift på 30 pct. for varevogne over 2 tons totalvægt, som fra fabrikken er indrettet som kassevogn uden sideruder.

Hvis ikke man nedsætter afgiften for varebiler mellem 2 tons og 2,5 tons totalvægt, skaber man et incitament til at virksomhederne anskaffer varevogne, der er større end nødvendigt, hvilket vil give en unødvendig merbelastning af CO2 udslippet og slid på veje.

Med venlig
hilsen

Mads
Grønnegaard
Skattekonsulent

Telefon 3634 4422
Fax 3634 4444
E-mail mg@frr.dk
Internet www.frr.dk



38 388 5

SCANNED

**Foreningen af Statsautoriserede Revisorer**

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: fsr@fsr.dk Internet: www.fsr.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

E-mail: pskadm@skm.dk

31. april 2007

nea/mb1 (X:\Faglig\HORSVAR\2007\H056-07.doc)

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.) Teknisk høring.

Skatteministeriet har 25. april 2007 fremsendt ovennævnte udkast med anmodning om bemærkninger.

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer har følgende kommentarer til forslaget:

Autocampere:

FSR mener, at der mangler overgangsbestemmelser vedrørende autocampere. Skatteministeren har dog udtalt til medierne, at der vil blive udarbejdet til et præciserende ændringsforslag i relation til autocamperne.

Det synes uklart, om der også kan opnås behandling efter de hidtidige regler, hvis f.eks. en autocamper er købt i udlandet inden fremsættelsen. FSR beder ministeriet præcisere dette.

"Håndværkebiler":

Det er nævnt i lovforslaget, at der indføres særregler med hensyn til kassevogne og pick-up trucks (de såkaldte "håndværkerbiler") mellem 2,5 og 3 ton samt over 3 ton, som fortsat afgiftsbelægges med 30 %.

Der tages dog ikke stilling til kassevogne og pick-up trucks (de såkaldte "håndværkerbiler") mellem 2 og 2,5 ton, hvilket bevirker at biler i denne størrelsesorden afgiftsbelægges med 50 % i stedet for de tidligere 30 %. Det er usikkert, om det er hensigten, at disse biler skal belægges med højere afgift end hidtil. Ministeriet bedes præcisere, om dette er hensigten.

Afgift

07-511-88

Akt nr

134

Eksport af gamle biler:

Der tages i lovforslaget ikke stilling til, hvordan registreringsafgiften beregnes ved eksport af gamle biler, når de nye regler træder i kraft.

Det fremgår af lovforslagets overgangsbestemmelser, at bilens vurdering i forbindelse med eksportgodtgørelse sker efter de nye regler for registreringsafgiften efter d. 15. juni 2007.

Ved eksport tages der udgangspunkt i salgsværdien på det tidspunkt, hvor bilen udføres af landet, dvs. en mindre værdi i forhold til bilens værdi på købstidspunktet eller værdien ved indførslen af bilen til Danmark. Hvis man vælger at lade bilens vurdering i forbindelse med eksportgodtgørelse ske efter de nye regler for registreringsafgiften, vil der opstå muligheder for at eksportere f.eks. brugte varevogne, som efter de nye regler er steget i registreringsafgift, og derved blive bedre stillet end i øjeblikket. Omvendt vil personer, der eksporterer en personbil, risikere at blive dårligere stillet ved eksporten. Ministeriet bedes anføre, hvordan registreringsafgiften på gamle biler, der eksporteres, skal beregnes, for at forhindre usikkerhed på området.

Ikrafttrædelse af fradrag/tillæg i registreringsafgiften for varebilers benzinforbrug:

Det fremgår af lovforslaget, at reglerne vedrørende fradrag/tillæg i registreringsafgiften for benzinforbrug for varebiler først træder i kraft d. 1. januar 2008. Det forekommer mest hensigtsmæssigt, om reglerne træder i kraft samtidig. FSR kender dog ikke den nærmere baggrund for denne del af forslaget.

---oo0oo---

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, står foreningen gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Niels Ebbe Andersen
fagdirektør



Skatteministeriet
Afgifter
Lillian Bech
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Odense den 30. april 2007
H 4141 - 07
0275 - TK

Høring: Forslag til lov om ændring af registreringsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2 – udledningen mv.)

Lovudvalget i Foreningen Danske Revisorer har ikke bemærkninger til ovenstående.

Med venlig hilsen
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen
direktør

Fra: "Jesper Kiholm Andersen" <Jesper.Kiholm@Skat.dk>
Til: Postkasse Afgifter <pafgt@skm.dk>
Modtaget: 30-04-2007 14:19:45
Emne: Høringssvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Til Skatteministeriet

Departementet

Høringssvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen mv.)

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne lovforslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm

Specialkonsulent

Skatterevisor / Master i Skat

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg

Skattecenter Tønder

Plantagevej 37

6270 Tønder

Telefon: 72389468

Mail: jesper.kiholm@skat.dk

Mobiltelefon: 20487375

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

E-post: pafgft@skm.dk

1. maj 2007

Dir. tlf.
+45 45 27 09 24

Dir. fax
+45 45 27 09 88

E-mail
tmk@fdm.dk

L 217 Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.

FDM har modtaget forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven og skal i den anledning fremsætte følgende bemærkninger.

Generelle bemærkninger

FDM skal indledningsvist forholde sig til lovens erklærede mål om at fremme incitamentet til at vælge mere brændstoføkonomiske og sikre biler jf. lovforslagets alm. bemærkninger afs. 1. FDM vil gerne understrege, at disse målsætninger til fulde deles, men det må desværre samtidigt konstateres, at de valgte virkemidler set fra FDM ikke i tilstrækkeligt omfang må forventes at føre til målopfyldelse. Det skal således beklages, at der kun sker en ganske minimal afgiftslempelse for hovedparten af bilparken, herunder for de bilmodeller som FDM ud fra en faglig vurdering vil betegne som værende såvel sikre som miljøvenlige.

Ingen reel betydning for familiebilene

Forslaget vil kun give marginale lempelser for familiebiler, der dels opfylder målet om stor sikkerhed, og dels besidder bedst mulige miljøegenskaber. En afgiftslempelse i størrelsesordenen 10.000 kr. for en familiebil, ændrer ikke købsincitamentet. Selv for de få familiebiler, der oplever et relativt stort fald, eksempelvis en Opel Astra 1,3 CDTI wagon, er ændringen ganske beskedent. Nævnte bil koster 300.000 kr., og vil efter omlægningen opnå en samlet prisreduktion på omkring 7 pct. Dette vurderer FDM er utilstrækkeligt for at bilisterne i stigende grad vælger en sådan bil. Det i eksemplet nævnte køretøj udmærker sig ved særdeles god brændstoføkonomi (21 km/l), partikelfilter samt høj aktiv og passiv sikkerhed (ESP, 6 airbags og 5 Euro NCAP stjerner). Endvidere er der tale om en moderne bil, der faktisk også i funktionalitet kan leve op til betegnelsen familiebil. Desværre vil denne samt alle andre reelle familiebiler stadig være uden for økonomisk rækkevidde for de fleste.

Politisk sekretariat

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Små, usikre biler fremmes

I stedet fremmes en række meget små biler, der dels er uanvendelige for de, der har en hel familie at transportere, og dels langt fra alle kan leve op til, hvad der kan betegnes som en sikker bil. Eksempelvis vil en Chevrolet Matiz blive "belønnet" med en procentvis meget stor afgiftssænkning, selv om bilen kun har opnået 2 ½ stjerne i Euro NCAP testen og tilmed vurderes at give livstruende skader ved sidekollisioner. En anden småbil der får stor nedslag i afgiften er Kia Picanto, der kun har opnået 3 stjerner i Euro NCAP testen. FDM kan ikke anbefale køb af biler med mindre end 4 stjerner i Euro NCAP testen.

Tvivlsom effekt for miljøet

Det fremgår af lovforslaget, at det med stor usikkerhed estimeres at effekten af afgiftsomlægningen vil betyde en reduktion af CO₂-udledningen fra person- og varebiler med 2 pct., når hele bilparken er udskiftet om 15 år eller mere. Det fremgår endvidere, at en stor del af CO₂ reduktionen ventes at komme fra udskiftningen af varebiler med personbiler. Her vil FDM dog gøre opmærksom på at flertallet af de varebiler, der er solgt til private, reelt er varevognsudgaver af MPV'er typisk udstyret med moderne dieselmotorer med lavt brændstofforbrug, hvorfor FDM vurderer, at det er yderst tvivlsomt om denne del af lovforslagets regnestykker holder i praksis.

Ønskes en umiddelbar effekt for CO₂-udledningen er det tankevækkende, at der ikke i lovforslaget er indeholdt overvejelser om at fremme brugen af biobrændstoffer. Netop brugen af biobrændstoffer vil langt hurtigere kunne opnå en tilsvarende eller endog større CO₂ reduktion. Der skal henvises til at EU's ministerråd ved flere lejligheder har vedtaget at biobrændstoffer skal indgå i medlemslandenes energistrategier, hvilket også afspejles i regeringens energiudspil af 19. januar d.å.

Klimaet sikres, men ingen fremme af partikelfiltre

Det kan noteres, at dieslbiler får en stadig større markedsandel. I en række EU-lande er andelen oppe på 70 pct. Dette er set fra FDM en positiv udvikling, og det må forventes at dieselandelen i Danmark vil stige fra de nuværende 25 pct. til 50 pct. af nyvognssalget.

Hvad der er mindre hensigtsmæssigt er, at lovforslaget ikke samtidigt sikrer, at også det lokale miljø og ikke kun klimaet sikres. Den nuværende lovgivnings fradrag for partikelfiltre er på kr. 4.000, men trods dette sælges stadig kun et fåtal af dieslbilerne med et sådant filter. I vore nabolande er partikelfiltre standard på de fleste biler. I Danmark er der reelt en effektiv afgift på 180 pct. + moms på den del af udgiften der ligger udover fradraget. FDM finder derfor at fradraget for partikelfiltre bør øges til den faktiske omkostning til filtre eksempelvis dog max. kr. 10.000.

Ny teknologi hindres stadig

De i lovforslaget yderst begrænsede afgiftslempelser for miljøvenlige biler vil efter vor opfattelse ikke gavne udbredelsen af nye teknologiske løsninger. Det giver ikke megen mening, at en hybridbil som eksempelvis Toyota Prius stadig afgiftspålægges med over 200 pct. af dens banebrydende teknologi. Denne bil vil stadig koste tæt på 400.000 kr. og derfor effektivt holdes ude af det danske marked.

Færdselssikkerhed

Pkt. 22 (§ 8, stk. 7) Forslag til yderligere sikkerhedsfradrag

Det er med undren at FDM kan konstatere, at lovforslag, hvis målsætning er at øge sikkerheden, kun indeholder en afgiftsmæssig lempelse for en yderst begrænset række sikkerhedsanordninger i bilen. Dette betyder, at en lang række nyere sikkerhedstiltag stadig vil blive pålagt en prohibitiv høj afgift, hvilket ikke harmonerer med den politiske målsætning. Vi skal i denne forbindelse henvise til Færdselssikkerhedskommissionens oplæg til revision af strategier og indsatser i Handlingsplanen for perioden frem til 2012. Heri findes, udover en række konkrete forslag til teknologiske og køretekniske løsninger, også en anbefaling af at udbredelsen af sikkerhedsudstyr fremmes gennem bl.a. reduktion i afgifterne.

Følgende anordninger kunne med fordel inkluderes i lovens § 8 stk. 7.:

- Adaptiv fartpilot (en fart pilot, der automatisk nedsætter bilens hastighed, hvis afstand til forankørende bliver for lille)
- Adaptive forlygter (kurvelys – forlygter, der følger forhjulenes drejning og dermed sikrer bedre oplysning i vejsving)
- Isofix-beslag (eksempelvis Ford har disse på listen over ekstraudstyr, under alle omstændigheder pålægges de fuld afgift).
- PreSafe (en elektronisk overvågning af bilen, der automatisk ved tegn på at bilen er ved at forulykke strammer sikkerhedsseler, undervogn, lukker ruder og soltag m.v.).
- eCall (fremtidens automatiske EU-standardiserede nødopkaldssystem. Allerede monteret i eksempelvis Peugeot 207).
- Automatisk dæktryksmåler
- Alarm ved vognbaneskift (giver signal, hvis bilen ved landevejsfart overskrider vognbanestriber uden aktiveret afviserblink)
- Bakspejl, der holder øje med om føreren falder i søvn.

Listen er ikke udtømmende og en lovgivning må som minimum åbne mulighed for en løbende vurdering om inkludering af fremtidige sikkerhedsanordninger.

Endelige må det anbefales at fradraget for ESP øges fra de nuværende 4.000 kr., idet der stadig er en række biler, herunder små biler, der fremmes af lovforslaget, men som ikke har ESP. Dette er problematisk, idet FDM vurderer at netop ESP er en af de væsentligste sikkerhedsanordninger i moderne biler – ESP hindrer ulykken i stedet for kun at afbøde dens virkning.

Pkt. 22 Sikkerhedsfradrag - Euro NCAP

Det er med tilfredshed at FDM kan konstatere, at den uafhængige testorganisation EURO NCAPs vurderinger af bilers sikkerhed inkluderes som en parameter i dansk lovgivning.

FDM vil dog gøre opmærksom på en række praktiske problemstillinger i forbindelse med Euro NCAP sikkerhedsfradraget som det er formuleret i lovforslaget.

- Selv om en stigende andel af de nye biler testes af Euro NCAP er det ikke alle der er med.
- Bilmodeller markedsføres ofte før en test er udført eller resultatet kendes. Der er eksempelvis endnu ikke fastlagt en testdato for den nye Kia Ceed. For at sikre ligebehandling, må det sikres, at de bilister, der har investeret i en bil, der på købstidspunktet endnu ikke er testet, men efterfølgende opnår 5 stjerner i Euro NCAP testen, får afgiften reguleret.

Det skal endvidere bemærkes, at Euro NCAP testen er en test der viser hvor sikker en bil er, hvis den kører ind i en fast genstand (eller en bil af samme vægt/størrelse). Dette indebærer, at antallet af stjerner ikke kan sammenlignes mellem forskellige bilstørrelser. Det betyder endvidere, at desto større/tungere bil desto vanskeligere er det at opnå de maksimale 5 stjerner. En lille bil vil selv med en topkarakter i testen være mindre sikker at opholde sig i, end i en større bil, hvis de to kolliderer.

Pkt. 16 Varebiler uden sideruder

Det er FDMs vurdering, at forslaget om at sondre mellem varebiler og ikke-varebiler ud fra om der er vinduer bag førersædet, kan lede til en forringelse af sikkerheden. Lovforslaget vil fremme varebiler, hvor udsynet er begrænset, og det kan komme til at gå ud over trafiksikkerheden på samme vis som det er tilfældet med højresvingende lastbiler. FDM foreslår derfor, at det fortsat tillades at have en siderude bag føreren i højre side i varebiler samt at det også fortsat tillades at have en bagrude.

Pkt. 17 autocampere

Det fremgår af lovforslagets pkt. 17, at der for autocampere ved afgiftsberigtigelsen kan ses bort fra udgifterne til beboelsesindretningen. I lovforslagets bemærkninger til pkt. 17 omtales endvidere at autocampere typisk består af et chassis og en beboelsesdel. FDM skal henlede opmærksomheden på, at der findes talrige autocampere, hvor disse opbygges i en helhed fra fabrikken og det derfor i praksis vil være vanskeligt at lave den i lovforslaget tænkte sondring mellem chassis og beboelsesdel, og at dette kan lede til for højt grundlag for afgiftsberigtigelse.

Det fremgår endvidere, at kravet for at opnå den mere lempelige afgift for autocampere begrænses til modeller med mindst 4 sovepladser. Set fra FDM er dette en unødvendig sondring, der blot risikerer at lede til køb af større autocampere end det reelle behov. Dette strider i så fald mod lovforslagets miljømæssige målsætninger. Det er FDMs forståelse at lovforslaget har til formål at hindre biler der reelt ikke er autocampere i at opnå afgiftslempelse, men FDM foreslår at kravet formuleres fra 4 egentlige sovepladser til blot egentlige sovepladser. Det bør endvidere præciseres, hvad der konkret forstås ved egnet til ophold og beboelse.

Forhøjelse af tillægsafgift bør ikke omfatte allerede indgåede købsaftaler

Mens forslag om ændring af registreringsafgiftsloven lader tidspunktet for købsaftalens indgåelse være afgørende i relation til de foreslåede afgiftsforhøjelser, således at købere der i god tro forinden 25. april 2007 har indgået aftale om køb af de typer køretøjer der foreslås afgiftsforhøjet undtages fra afgiftsforhøjelserne, ses forslag om ændring af vægtafgiftsloven ikke at hylde samme princip, hvilket FDM finder betænkeligt. Dette vil have som følge, at købere der i god tro forinden 25. april har indgået aftale om køb af varebil til privat brug med tilladt totalvægt på under 2000 kg eller over 3000 kg vil blive pålagt en forhøjelse af den årlige tillægsafgift for privat brug på henholdsvis 4140 kr/årligt og 9960 kr/årligt. For at undgå den nævnte u hensigtsmæssige virkning vil FDM foreslå en overgangsordning, således at købere af de berørte køretøjstyper, der kan dokumentere at have indgået skriftlig aftale om køb forinden 25. april 2007, fritages for de foreslåede forhøjelser af tillægsafgift så længe køretøjet er registreret med køber som ejer, således at de pågældende køretøjer først ved et eventuelt senere ejerskifte vil blive omfattet af de foreslåede forhøjelser.

Det bør præciseres at dokumentationspligten i medfør af §4, stk. 2 påhviler sælgende forhandler og ikke køber

Forslag om ændring af registreringsafgiftsloven fastslår i §4, stk. 2 at betingelse for afgiftsbehandling ifølge tidligere afgiftsregler på aftaler om køb indgået før 25. april 2007 er, at dokumentation for købet er indgivet til de statslige told- og skattemyndigheder senest den 15. juni 2007. FDM finder at det kan give grundlag for tvister mellem sælger og køber, såfremt loven undlader at præcisere hvilken af køkets parter der har denne pligt. Efter som det er den erhvervsdrivende forhandler der har ansvar for registrering af køretøjet, finder FDM at det også vil være naturligt at pålægge den erhvervsdrivende forhandler den omtalte dokumentationspligt, hvilket FDM derfor skal foreslå tilføjet den omtalte bestemmelse.

Bilister med nyere små miljøvenlige biler i klemme

De største procentuelle og faktiske prisfald som følge af lovforslaget vil ske for en række små, miljøvenlige biler. Flere modeller vil falde med 14-17 pct. og i faktiske beløb 25 - 27.000 kr. Ejere af sådanne modeller, der har købt dem forud for afgiftsomlægningen står til et markant tab i brugtvognsværdi, hvis de bringes i en situation, hvor et salg bliver nødvendigt indenfor den nærmeste tid.

FDM vil derfor foreslå, at der indføres en overgangsordning. Dette kunne eksempelvis være en lempelse i disse bilers ejeravgift i en årrække for ikke at straffe bilister, der forud for lovforslaget har truffet netop det bilvalg, som lovforslaget søger at fremme. Dette kunne eksempelvis ske for biler købt indenfor et år forud for lovforslagets ikrafttræden.

I forbindelse med den igangværende revision af registreringsafgifterne bør det også overvejes, hvorvidt den eksisterende praksis med op- og nedvejning af gulpladebiler med henblik på tilpasning til afgiftsreglerne, er hensigtsmæssig.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, eller såfremt der ønskes en nærmere uddybning, står vi naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen

Thomas Møller Thomsen
Administrerende direktør



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dato: 2. maj 2007
Vores ref.: AMK

Teknisk høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (L 217)

Skatteministeriet har i forbindelse med fremsættelse af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven sendt lovforslaget i en teknisk høring blandt virksomheder og myndigheder.

Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS skal i den forbindelse bemærke følgende:

Det fremsatte lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven bygger på den politiske aftale, som er indgået mellem regeringen og Dansk Folkeparti om omlægning af bilbeskatningen med henblik på at mindske CO₂-udledning mv.

HTS anerkender de miljømæssige og sikkerhedsmæssige motiver, som ligger til grund for lovforslagets tilblivelse.

Det gælder i særdeleshed lovforslagets incitament om at reducere energiforbruget i transportsektoren gennem brændstoføkonomiske og CO₂-venlige køretøjer samt sikre en bedre færdselssikkerhed gennem en særlig fradragsmæssig favorisering af køretøjer med nyere sikkerhedsudstyr.

HTS skal imidlertid ikke lægge skjul på, at vi meget gerne havde set en grundlæggende reform af den danske afgiftsstruktur og skyhøje bilbeskatning. Vi efterlyser endvidere et mere forenklet afgiftssystem, som er administrativt lettere gennemskueligt og håndterbart for virksomhederne.

HTS skal på den baggrund opfordre regeringen til at arbejde videre med rammerne for en reel omlægning af de danske bilafgifter. Dette skal ske med sigte på at sænke afgiftsniveauet til gavn for private virksomheder og borgere samt at fremme miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn på transportområdet.



HTS
Handel, Transport & Service
Sundkrogskaj 20
Postboks 2696
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 45 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

Konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har som et af flere formål at reducere incitamentet til at anskaffe en varebil på gule plader frem for en personbil til privat anvendelse. Lovforslaget begrænser endvidere de afgiftsmæssige incitamenter til at anskaffe en større varebil frem for en mindre og mere brændstoføkonomisk varebil.

Som en konsekvens af lovforslaget bliver det dyrere for private personer at anskaffe en varebil på gule plader. En afledt konsekvens er imidlertid, at det også bliver dyrere for virksomheder at anskaffe en varebil på gule plader.

Tal for omsætning af varebiler blandt virksomheder og private personer viser, at virksomhederne i 2006 stod for 75 % af alle købte varebiler. Virksomhederne stod endvidere for 97 % af købene af de såkaldte kassevogne.

Det betyder, at erhvervslivet med de afgiftsmæssige ændringer af lovforslaget helt utilsigtet – og vel at mærke også helt utilsigtet efter lovforslagets formål – kommer til at betale lagt den største del af lovforslagets regning på afgiftsforhøjelser for varebiler på gule plader.

HTS finder på den baggrund, at lovforslaget indeholder så betydelige og utilsigtede konsekvenser for erhvervslivet, og at der snarest bør tages hånd om disse forhold i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget.

HTS mener endvidere ikke, at lovforslaget og afgiftsomlægningen løser de centrale udfordringer, som virksomheder stilles over for på grund af en ikke-harmoniseret skatte- og momslovgivning for biler på gule plader.

Skatterådet har som den højeste skattemæssige myndighed åbnet op for, at en fri bil ikke undergives beskatning i situationer, hvor en medarbejder foretager et privat ærinde i umiddelbar forlængelse af den normale erhvervmæssige rute til/fra virksomheden.

Momslovgivningen rummer imidlertid ikke mulighed for en sådan grad af fleksibilitet. Konsekvensen er, at blot en enkelt privat standsning af bilen vil betyde, at arbejdsgiveren ikke kan afløfte momsen på gulpladebilen.

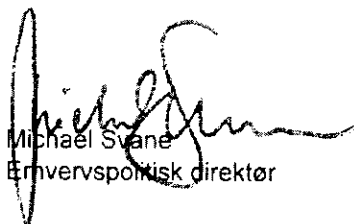
HTS finder på den baggrund, at den danske regering bør tage fat på de udfordringer, som ligger inden for den nationale lovgivning med at sikre mere enkle og harmoniserede regler.

HTS er bekendt med, at De Danske Bilimportører har udarbejdet et høringssvar om lovforslaget. HTS kan tilslutte sig de synspunkter, som fremgår af høringssvaret, herunder om lovforslagets konsekvenser for forhandlere og importører.

som har handlet i tiltro til et uændret marked i 2007 og dermed behovet for overgangsordninger.

HTS stiller sig naturligvis til rådighed for supplerende oplysninger og eventuelle spørgsmål.

Med venlig hilsen



Michael Svane
Erhvervspolitisk direktør



HÅNDVÆRKS RÅDET

Den 1. maj 2007

Ref.: ME

Organisation for
små og mellemstore
virksomheder

Vedr. Høring af L 217, Lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Islands Brygge 26
Postboks 1990
2300 København S

Håndværksrådet vil indledningsvis takke for at blive hørt i denne sag. Den korte høringsfrist på under en uge betyder imidlertid beklageligvis, at vi ikke har haft tid til at undersøge alle aspekter af lovforslaget til bunds.

Telefon 33 93 20 00
Telefax 33 32 01 74
Web www.hvr.dk
E-mail hvr@hvr.dk

Håndværksrådet tilslutter sig indsatsen for at give bilkøberne incitament til at købe mere miljøvenlige biler. Vi havde gerne set et forslag, som i højere grad lagde vægt på en brændstoføkonomi end bilens egenvægt som incitamentskabende parameter for varebiler.

Det er helt uforståeligt, at reglerne for varebiler skal være så indviklede og bureaukratiske. Det er oplagt, at ønsket har været at gøre reglerne mere enkle og fjerne eventuelle smuthuller. Desværre er det foreslåede regelsæt mindst ligeså kompliceret og fyldt med smuthuller som det gamle.

Det er uforståeligt, at der skal være så mange trin for varebiler. Det er positivt, at afgiften bliver lempet på de helt små varebiler, der oftest vil være stationcar udgaver af personbiler. Hidtil har det ikke kunnet betale sig, at købe en varebil under 2,0 tons, hvilket har betydet, at mange købte en større og tungere bil end de egentlig havde lyst til eller brug for. Simpelt hen fordi den var billigere.

Som et af formålene med lovforslaget nævnes, at egentlige varebiler, som hovedsageligt anvendes af erhvervene, bibeholder den nuværende sats på 30 %. Disse egentlige varebiler er i lovforslaget defineret ved fra fabrikken at være enten åbne eller uden sideruder bag førersædet. Desværre gælder denne afgiftssats alene for

varebiler på over 2,5 tons. Der virker ulogisk, at en varebil uden sideruder bag førersædet på under 2,5 tons, som eksempelvis en VW Caddy eller lignende størrelse skal pålægges en højere afgiftsprocent end en større kassevogn som Ford Transit. Som det fremgår af Skatteministeriets egne beregninger, vil en VW Caddy med de foreslåede afgiftsændringer blive dyrere end en Ford Transit. Dermed vil håndværkere blive tilskyndet til at købe en større varebil end de har brug for.

Lovforslaget betyder i praksis, at en håndværker som har brug for en lille kassevogn i stedet vil købe en stor kassevogn, som vejer over 2,5 tons i stedet for en lille, selvom den store er langt mindre brændstoføkonomisk. Det er, så vidt vi kan vurdere, et incitament, som er i direkte modstrid med lovforslagets formål som beskrevet i bemærkningerne på side 8-10.

Det ville være mere logisk, hvis der blev lavet et sæt ensartede regler for alle biler, som opfylder kravet om fra fabrikken at være enten åbne eller uden sideruder bag førersædet. Håndværksrådet vil i stedet foreslå, at den nuværende sats på 30 % bibeholdes for disse biler kombineret med et loft over afgiften på 56.800 kr. uanset egenvægten. Dermed ville det være muligt at undgå en masse kreativ tænkning i at ramme den rigtige afgiftsklasse og håndværkerne ville vælge den størrelse varebil, de har brug for.

Med venlig hilsen

Håndværksrådet,
Mads Engberg



LANDBRUGSRAADET

1. maj 2007
IRN
Tlf 3339 4505
Fax 3339 4141
irn@landbrug.dk

Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Landbrugsrådet har ved mail af 25. april 2007 modtaget ovennævnte høring. Vi takker for høringsmuligheden.

Landbrugsrådet er generelt imødekommende over for lovforslagets provenuneutrale og miljøforbedrende indhold. Landbrugsrådet hilser velkomment, at regeringen nu tager fat på omlægningen af diverse afgifter med henblik på at fremme miljø- og CO₂-venlige løsninger. Vi håber, at dette også vil kunne ske på en række andre områder, som f.eks. biobrændstoffer i forskellige formuleringer (fedt, biodiesel og bioethanol). Landbrugsrådet deltager gerne i yderligere diskussioner heraf.

Med venlig hilsen
Landbrugsrådet

Irene Nicolajsen

Irene Nicolajsen
Erhvervspolitisk konsulent
Erhvervsvilkår

Fra: "Lena Jensen" <lj@lsr.dk>
Til: Postkasse Afgifter <pafgt@skm.dk>
CC: Lene Pihl <lp@lsr.dk>
Modtaget: 30-04-2007 16:06:52
Emne: Forslag til ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Landsskatteretten har ingen bemærkninger til L 215.

Med venlig hilsen

Lena Jensen

Landsskatteretten

Direkte tlf.: 33 76 09 93

Mail: lj@lsr.dk

Fra: "Camilla Malene Sommer (DEP)" <CMS@oem.dk>
Til: Postkasse Afgifter <paft@skm.dk>
CC: Christina Heering (DEP) <CHH@oem.dk>; Mie Struwe Hansen (DEP) <MSH@oem.dk>
Modtaget: 01-05-2007 11:37:17
Emne: 253-116; Høringssvar vedr. L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Til rette vedkommende

Økonomi- og Erhvervsministeriet har modtaget forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO2-udledningen) i høring fra Skatteministeriet. Økonomi- og Erhvervsministeriet har haft bekendtgørelsen i høring hos Konkurrencestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Finanstilsynet og Søfartsstyrelsen.

Konkurrencestyrelsen og Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har afgivet høringssvar.

Konkurrencestyrelsens og Erhvervs- og CKR's høringssvar fremgår direkte af nedenstående.

Konkurrencestyrelsen har således afgivet følgende bemærkninger:

Formålet med lovændringen er at give afgiftslettelser til miljøvenlige biler og biler, der er indeholder i loven nøje defineret sikkerhedsudstyr.

Såvel den hidtidige som den nu foreslåede bilbeskatning påvirker markedsforholdene på bilmarkedet bl. a. fordi der er tale om et meget betydeligt afgiftsniveau. Der er derfor ikke tvivl om at omlægningen af afgifterne vil påvirke markedet for salg af biler væsentligt. Det betyder bl.a. at virksomheder, der hovedsagligt sælger tunge benzinforgørende biler, vil få forringet deres konkurrencevilkår.

Lovforslaget synes i øvrigt ikke synes at påvirke markedsforholdene ud over hvad der er hensigten med lovændringen.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR) har afgivet følgende bemærkninger:

Lovforslaget fastsætter en række miljøfremmende omlægninger af den samlede bilbeskatning. Dette sker blandt andet ved en omlægning af varebilsbeskatningen, styrkelse af sikkerhedsfradragene samt indførelse af fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Skatteministeriet har opgjort de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslagens enkelte

omlægningsdele. CKR vurderer, at disse opgørelser er dækkende og har derfor ingen yderligere bemærkninger til forslaget økonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Dette skyldes, at der intet ændres i virksomhedernes oplysningsforpligtelser men alene i de afgifter, som de skal betale.

CKR kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslaget økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

"Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser, og det bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler."

Økonomi- og Erhvervsministeriet har herudover ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Camilla Malene Sommer
Juridisk Sekretariat
Økonomi- og Erhvervsministeriet
Tlf.: 33 92 30 01
E-mail: cms@oem.dk

Skatteministeriet
pafgft@skm.dk

Sagsnr. 07-1605
Vores ref. HJE/kfr

Den 30. april 2007

Bemærkninger til forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

LO vil i forbindelse med lovforslaget vedrørende ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven gøre nedenstående synspunkter gældende.

Lovforslaget er af Skatteministeriet beregnet til at reducere udledningen af CO₂ fra person- og varebiler med 2 pct. Der er selvsagt stor usikkerhed på beregningerne af CO₂ udledningen. Udviklingen bør derfor følges nøje fremover, for at sikre at forslaget får den ønskede effekt på CO₂-udledningen.

Lovforslaget vil sikre billigere små biler, men efterlader prisen på en del mellemklassebiler uændret. Det indebærer, at personer med et stort transportforbrug og dermed behov for en lidt større bil ikke får gavn af skatteomlægningen. Det er problematisk i forhold til mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Lovforslaget efterlader ejere af benzinøkonomiske biler med et mindre tab, fordi bilens værdi på brugtvognsmarkedet falder samtidig med nyprisen. Dette problem er indbygget i afgiftsomlægninger af den foreslåede type. Det kan imødegås, ved i stedet at sænke vægtafgiften for benzinøkonomiske biler og at hæve vægtafgiften for biler, der ikke er benzinøkonomiske.

Generelt er lovforslaget dog klart et skridt i den rigtige retning, og det bør tilstræbes at der også fremover løbende sker en omlægning af afgifterne til fordel for benzinøkonomiske og mere sikre biler. Det skal ske i takt med den teknologiske udvikling, der muliggør en stadig lavere forurening ved et givet transportbehov og som samtidig gør bilparken mere sikker.

Høringssvaret er afgivet med forbehold for endelig godkendelse i kompetente organer.

Med venlig hilsen

Hans Jensen

Skatteministeriet
pafgft@skm.dk.

Viby J den 30. april 2007

Høringssvar til L 217 fra MC Touring Club Danmark (MCTC)

Nu som tidligere er det MC Touring Clubs opfattelse, at den efterhånden 30 år gamle måde at beregne afgiften for motorcykler/scootere på er perspektivløs og diskriminerende i forhold til almindelige biler til persontransport, og det ændrer det foreslåede skalaknæk ikke på, selv om der er tale om et lille fremskridt.

Blandt argumenterne for at ændre registreringsafgiftsloven er, at man vil fremme salget af køretøjer med en lav CO₂ udledning. Da langt de fleste motorcykler og scootere allerede nu kan leve op til den af EU foreslåede grænse på 120 gram CO₂ pr. kilometer (fra 2012), ville det ud fra ønsket om at fremme udbredelsen af køretøjer med et lavt benzinforbrug være logisk at beregne afgiften på motorcykler på samme måde som for personbiler. Herunder at der også gives et nedslag i registreringsafgiften for hver km, en motorcykel kan køre over 16 km pr. liter brændstof.

Med hensyn til sikkerhedsudstyr skal MCTC gøre opmærksom på, at der nu også kan fås motorcykler (bl.a. BMW'er) med anti-spind kontrol (Automatic Stability Control), der forhindrer baghjulet i at spinde på glat underlag som for eksempel olie, vand og grus på vejen. Også automatisk kontrol af dæktrykket under kørslen fås nu til motorcykler, og såvel dette som anti-spind har mindst samme sikkerhedsmæssige fordele for motorcyklister som ESP har for bilister. MCTC skal derfor opfordre til, at anti-spind og automatisk kontrol af dæktryk på motorcykler får samme afgiftsmæssige lempelse som ESP på biler.

Med venlig hilsen

MC Touring Club

Gunnar Skrydstrup
Forretningsfører

København 1. maj 2007

**Skatteministeriet
Folketingets Skatteudvalg
Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Folketingets Trafikudvalg**

Vedrørende L 217 – Forslag om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

De foreslåede ændringer af registreringsafgifter og vægtafgifter er foreslået med den begrundelse at de vil resultere i mindre udledning af CO₂.

Eftersom stort set alle hvidpladebiler bliver billigere og der åbnes op for nye gulpladefiduser fordi registreringsafgiften på gulpladebiler under 2 tons nedsættes kraftigt er det helt usandsynligt at der kommer mindre CO₂-udledning. Samtidig vil prisen på brugte hvidpladebiler falde, hvorved salget stimuleres. Nogle af de meget store biler på gule plader samt autocampere vil rigtig nok blive dyrere; men et meget større antal biler vil blive væsentligt billigere; nettoresultatet vil efter NOAH-Trafiks vurdering være en forøgelse af udledningen af drivhusgasser. Samtidigt vil den lokale forurening med ultrafine partikler øges markant, da det må forventes, at der vil komme mange flere dieselbiler uden partikelfiltre på gaden.

Bilbranchen er tilfreds

Citroën satte lørdag den 28. april store annoncer med disse overskrifter i mange aviser:

CITROËN

TUSIND OG ATTER TUSIND TAK TIL CONNIE OG KRISTIAN

Besøg din Citroën-forhandler og se de store prisfald på tværs af hele modelprogrammet

Annoncerne oplyste om en prisnedsættelse på 19.476 for en Citroën C1 1.0 og 23.929kr. for en Citroën C3 1.4 HD1.

Vi forstår godt bilfirmaets begejstring. Lovforslaget vil give bilsalget et yderligere opsving. Vi synes, at denne gave til bilbranchen er helt forfejlet. Der har været tale om en gaveregn lige siden 1990. Registreringsafgiften er nemlig nu sat ned med 40.750 kr. på alle hvidpladebiler set i forhold til reglerne før oktober 1990. Siden 1989 er benzinafgiften kun sat op med 41 øre pr. liter, og siden 2001 har der været afgiftstop på benzinafgiften, som derfor udhules dag for dag.

Generelt mener vi, at man skal reducere biltrafikken. Det er ikke kun nødvendigt af hensyn til klimaet, men også for at begrænse biltrafikkens voldsomme negative effekt på sundhed, sikkerhed og vore hjemmiljøer. Det er derfor afgørende, at både biler og drivmidler bliver dyrere. Ingen biler må derfor blive billigere. Hvis det sker, vil antallet af familier med to eller flere biler eksplodere. Vi er derfor meget utilfredse med, at afgiftsforliget indebærer en afgiftslettelse for stort set alle biler på hvide plader. Bilbeskatningen er i forvejen lempet kraftigt gennem de seneste årtier. Skatte- og afgiftsstoppet gør, at der blot flyttes lidt rundt på bilafgifter. Det er godt, at gøre nogle biler dyrere, men det er fuldstændig miljøfjendsk at gøre andre biler billigere.

Vi har følgende kommentarer til de enkelte forslag:

1) En forhøjelse af skalaknækket for personbiler og motorcykler

Samlet afgiftslettelse pr. bil på kr. 40.750 sammenlignet med regelsættet i 1990.

Forslaget om forhøjelse af skalaknækket til 74.000 kr. betyder, at alle biler på hvide plader får en afgiftslettelse på ca. 6.100 kr. Vi mener, at det er helt forkert at lave en sådan generel afgiftslettelse. Den betyder, at bilsalget generelt stimuleres med deraf følgende forøgelse af ulykkestal, CO₂-udslip, støj og trængsel.

Skalaknækket er i forvejen hævet voldsomt siden 1.oktober 1990, hvor det lå skalaknækket på 19.700 kr. Denne ændring af skalaknækket siden 1990 har alene betydet en afgiftssænkning på 40.750 kr. for alle hvidpladebiler uanset størrelse. (Pr. 1. januar 2007 var afgiftsnedsættelsen på 34.750 kr. set i forhold til 1990. Dertil kommer den yderligere afgiftssænkning på 6.100 kr. ved det nye forlig).

Vi synes heller ikke, at det er rimeligt at stimulere salget af store motorcykler ved at forhøje skalaknækket.

”Skalaknækket” eller ”Progressionsgrænsen” bestemmer overgangen fra 105 % afgift til 180 %. Skalaknækkets placering er meget vigtig, fordi hver *forhøjelse* af skalaknækket med 1 kr. *nedsætter* bilafgiften med 75 øre. Skalaknækket er derfor naturligvis afgørende for den samlede bilbeskatning. Når skalaknækket sættes i vejret, *falder* registreringsafgiften for alle biler - store som små.

2) Indførelse af et fradrag eller et tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængigt af bilens brændstofforbrug

Selv benzinbiler, der kun kører 10 km/liter, får samlet set en afgiftslettelse.

Forslaget indebærer en afgiftslettelse - udover de ovennævnte 6.100 kr. - blot bilen kører mere end 16 km/l (diesel 18km/l). Der gives en afgiftslettelse på 4.000 kr. for hver kilometer bilen kører mere end nævnte grænse. Dette vil også stimulere købet af flere biler.

Hvis bilen kører mindre end 16km/l (diesel 18km/l) får man stadig den ovennævnte afgiftslettelse på 6.100 kr. og skal kun betale 1.000 kr. mere i afgift for hver km, den kører mindre end nævnte grænse. Hvis en benzinbil kører 10 km/l får man den nævnte generelle afgiftslettelse på 6.100 kr. og der skal kun betales 6.000 kr. for de 6 kilometer, den kører mindre end 16 km/l. Altså ikke mere i afgift selv for en sådan temmelig forslugen bil.

3) En omlægning af varebilbeskatningen

Forslaget indebærer bl.a., at varevogne under 2 t. næsten får halveret deres afgift (fra 95 til 50 %). Det er en helt forkert udvikling. Man skulle hellere have sat afgiften for de store varebiler op fra 30 % til 95%. Nu skal alle varevogne kun betale 50% i afgift.

Den nye lave afgift på kun 50% for gulpladebiler op til 2 t. vil gøre det yderst attraktivt at købe disse gulpladebiler – også for private. Det gælder selvom den årlige tillægsafgift for privat brug forhøjes til 5.040 kr. Der kan betales tillægsafgift i mange år for at opveje den store afgiftslettelse på 45 %, og sammenlignet med biler på hvide plader er der også meget store beløb at spare.

Ny gulpladefiduser på vej

Af PETER NYHOLM

Offentliggjort 27.04.07 kl. 12:31

De nye afgiftsregler åbner for en ny bølge af smuthuller og besparelser på nye biler.

For eksempel kan en Mercedes Stationcar nu fås på gule plader, med 500 hestekræfter til 50 pct. afgift

Danskerne er uofficielle verdensmestre, når det gælder om at skrue billige biler sammen ved at udnytte smuthuller i afgiftssystemet.

Regeringens nye bilbeskatningspakke lukker en række af de gamle "huller" som for eksempel at veje store firehjulstrækkere op over tre tons for at få dem til lav afgift eller skære huller i taget og installere minikøkkener i firehjulstrækkere og kalde dem for campere.

Ny afgiftspakke

Men kreativiteten er sværere at slå ihjel og række kilder forudser, at nye huller vil opstå som følge af den nye afgiftspakke. Først og fremmest bliver der mulighed for at udnytte reglen om, at det nu er muligt at indregistrere små varebiler med en totalvægt på under to tons til 50 pct. afgift mod tidligere 95 pct.

Kilde: http://epn.dk/erhverv_samfund/article923610.ece

Åben sportsvogn med lav afgift

Ny afgiftskreativitet kan betyde, at ombygningsfirmaerne vil begynde at skrælle taget af sportsvogne og luksusbiler for at få dem med lav afgift

Af PETER NYHOLM. Offentliggjort 30.04.07 kl. 08:49

Vi kommer til at se masser af små stationcars med kun to sæder til lave priser både af den hurtige slags i form af sportsvogne forklædt som familiebiler og meget brændstoføkonomiske på grund af, at 4.000 kroners fradraget for mange km/l også kommer til at gælde for gulpladerne.

Kilde: http://epn.dk/erhverv_samfund/article923830.ece

NOAH-Trafik mener, at man helt burde afskaffe gulpladesystemet for at fjerne muligheden for fiduser, som de ovennævnte og for at stimulere alle - også firmaer til at købe mindre køretøjer. Der er ingen rimelighed i at f.eks. reklamefolk og vinduespuddere, der kun skal medbringe småting, skal køre i meget store biler. Der skal være samme beskatning.

For de helt store gulpladebiler over 3 t. bliver der tale om en afgiftsforhøjelse. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra 30% til 50% Det tidligere loft over den samlede afgift fjernes. Samtidig forhøjes afgiften for privat brug af sådanne store køretøjer. De der allerede har en sådan bil vil med et slag opleve, at bilen bliver meget mere værd.

Denne ændring i de tidligere helt urimelige regler virker som et alibi for de meget store lettelser af afgiften på andre biltyper.

Ændring af reglerne for autocampere virker yderst fornuftig. Der har været tale om en helt urimelig mulighed for at skaffe sig en alt for lille beskatning.

Ændringerne af registreringsafgifterne vil efter NOAH-Trafiks vurdering som nævnt resultere i flere dieslbiler uden partikelfilter. I flere år har tendensen været, at en stadig større del af bilparken har været dieselskøretøjer, som uden partikelfiltre er skyld i en stigning i indholdet af de sundhedsskadelige ultrafine partikler. Som minimum burde det være et krav, at alle dieslbiler

udstyres med partikelfiltre.

Når EU's nye direktiv på området træder i kraft, vil det oven i købet være sandsynligt, at de større byer tvinges til foranstaltninger for at overholde kravene til luftkvalitet.

Med hensyn til sikkerhedsudstyr mener vi, at udstyr, som uden tvivl er godt, skal tilvejebringes ved at påbyde biler at have det ligesom sikkerhedsseler. Motivationen for at installere sikkerhedsudstyr skal ikke afhænge af afgifternes størrelse. Sagen om afgiftsfileriet omkring airbags bør mane til eftertanke.

Med venlig hilsen

Palle Bendsen

Ivan Lund Pedersen

PS.

Vi henviser til et 10 punkts program for en klimavenlig trafikpolitik:
<http://www.noah.dk/trafik/CO2transport2007.pdf>

og høringssvar til Miljøstyrelsen vedr CO2-udslip fra biler:

<http://www.noah.dk/trafik/co2hoeringsvarudslipbilereu2007.pdf>

Baggrundsorientering: Biler og benzin er blevet langt billigere siden 1980

Bilbranchen og FDM har siden 1995, hvor de kom med et forslag om afgiftsomlægninger, haft held med at få debatten til alene at dreje sig om afgiftsomlægninger og ikke afgiftsstigninger, der ellers er nødvendige for at bremse trafikeksplosionen. Det er resultat af et yderst effektivt lobbyarbejde styret af nogle af landets dygtigste mediekonsulenter. Man har fået debatten til at dreje sig om noget der ingen synderlig effekt vil have og som er blevet genstand for årelange diskussioner.

Gennem de seneste 20 –30 år er både biler og brændstof nemlig blevet meget billigere, og en meget stor del af befolkningen er blevet meget rigere. Det er væsentlige grunde til den trafikeksplosion, der har foregået.

Illustration fra Bilmagasinet nedenfor viser, at bilers pris faldt med ca. 48 % på ca.20 år - set i forhold til folks disponible indkomst. I samme tidsrum blev benzinen - igen set i forhold til folks disponible indkomst – 82 % billigere. Man kunne altså købe 2 biler og bruge 5 gange så megen benzin for samme økonomiske belastning i 1998 sammenlignet med 1980. Kun reparationsudgifter

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

26. april 2007
J.nr.: 2007-4410-2 / JWJ 2116
Sagsbehandler: John Wraae Jørgensen

DATAAFDELINGEN

Sekretariatet
Landlystvej 34-40
2650 Hvidovre

Telefon: 3648 1488
Lokal: 6060
Telefax: 3343 0031

E-mail: rpchd@politi.dk
Web: www.politi.dk

INDGÅET
25. APR. 2007

L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Ved brev af 25. april 2007, j.nr. 2007-511-0088, har Skatteministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til forslagene.

I den anledning kan Rigspolitiet oplyse, at man ikke har bemærkninger til forslagene.

Med venlig hilsen

Peter Carpentier
vicerigspolitichef

Afgift	07-511-88
Akt nr	90





SKAT

Hovedcentret

Østbanegade 123
2100 København Ø

Telefon 7222 1818
Ean. nr. 5798000033788

E-mail via www.skat.dk/kontakt
www.skat.dk

30. april 2007
J.nr. 07-054159

Karen Madsen

karen.madsen@Skat.dk
Direkte 7237 3883
Fax 7237 9038

Skatteministeriet

Att.: Ingrid Hornshøj Jensen m.fl.

Høringssvar - L 217, omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.

Skatteministeriet har d. 25. april 2007 sendt L 217 – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.) i høring hos SKAT. SKAT har følgende bemærkninger:

Faglige bemærkninger:

Ad § 1, nr. 16

Af § 5, stk. 9, fremgår, at biler, som nævnt i stk. 8, med en tilladt totalvægt over 3 t, kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr., jf. stk. 2.

Bestemmelsen er korrekt, men bør tydeliggøres, idet den alene gælder for pick-up'er og kassevogne. F.eks. kunne det i slutningen anføres: "med undtagelse af biler, der er omfattet af stk. 2".

I stk. 14, 2. punktum er der henvist til "stk. 1 og stk. 5, nr. 1". Henvisningen til stk. 5, nr. 1 er forkert og skal udgå. Altså alene henvisning til "stk. 1".

Ad § 1, nr. 21

I § 7 b, stk. 2, nr. 5, bør formuleringen ændres til: "For Busser og autocampere", idet rækkefølgen er busser i stk. 1 og autocampere i stk. 2.

Ad bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser:

§ 2

Til nr. 1

Der bør præciseres, at den forhøjede tillægsafgiftsbetaling for de omhandlede køretøjer, jf. lovforslagets § 3, stk. 5, hvorefter "tillægsafgiften får virkning for fra fremsættelsen den 25. april 2007" efter lovens § 2, først har virkning ... fra

den afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. juni 2007 eller senere.

Administrative konsekvenser:

SKAT har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Karen Madsen

2107

Fra "Erik C. Petersen" <erik.c.petersen@anmo.dk>
Til: <pafgt@skm.dk>
Dato Tir, Maj 1, 2007 11:04
Emne: Høringssvar til L 217 - Forslag til lov om omlægning af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Hermed fremsendes vort høringssvar til L 217 - Forslag til lov om omlægning af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.

Vi beder venligst om at returnere jeres bekræftelse på, at I har modtaget vort høringssvar.

Med venlig hilsen
Suzuki Bilimport Danmark A/S

Erik C. Petersen
Tlf. dir.: 56 67 11 25

Hørings svar til L 217 – 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

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 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. Enten med store renteomkostninger til følge, 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 til de er solgt hos vore forhandlere, og har således et stort kapitalbehov. Vores kapitalbehov vil stige yderligere med ca. kr. 200.000.000 som følge af indgrebet og de øgede lagre.

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 med begrænset sikkerhed med et nedslag i afgiften på 10 – 20.000 kroner, 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.

Det ulogiske i oplægningen er, at biler med en udsalgspris over ca. kr. 170.000, som dermed har en standardpris på kr. 74.000 eller derover, vil få et nedslag i afgiften på kr. 6.075 som følge af reguleringen af skalaknækket fra kr. 65.900 til 74.000. Dermed kommer B segment biler i prisklassen omkring de 140.000 kroner såsom Suzuki Swift, Peugeot 206 og Citroën C3 yderligere i klemme, idet såvel mindre som større biler får en større afgiftslettelse end dem.

En oplægning af afgiften mod mere økonomiske og mere sikre biler burde også tilgodeses billige, sikre og økonomiske B segment biler med benzinmotor.

b. Øget forurening som følge af favorisering af diesel

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

Normalt er disse dieslbiler 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.

Ifølge Miljøstyrelsens hjemmeside www.grøntansvar.dk er "Partikelforureningen er et af de største miljøproblemer.....". Omlægningen bør i stedet tilgodeses alle fornuftige familiebiler – også dem med benzinmotor til en pris omkring de 140.000 kroner – og ikke kun dem med dieselmotor.

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. Antallet af små dieselmotorer uden partikelfilter vil stige voldsomt til skade for miljøet. Dette kan undgås ved kun at give fradrag i afgiften for lavt brændstofforbrug for de biler, som er udstyret med partikelfilter. Og ved at tilgodese små fornuftige B segment biler med benzindrivne motorer som Suzuki Swift, Peugeot 206, Citroën C3, der ikke får glæde af den nuværende omlægning.

Brugen af EuroNCAP's test for kollisionssikkerhed er ikke obligatorisk, og det er således ikke alle biler, der er testet. Det er derfor urimeligt at give testede biler et fradrag i registreringsafgiften, idet at man ikke har dokumentation for, at en testet bil er mere sikker end biler, der ikke er testet. Der bør derfor ikke gives fradrag for EuroNCAP tests.

Bilag - konsekvensberegning

Små biler (A-segment)

	Km/l	Euro NCAP-sjerner		Udsalgspris *)		Besparelse
		Voksen	Fodgængere	Pris før	Pris efter *)	
Kia Picanto 1,0	20,4	3	1	99.900,-	88.000,-	12.000,-
Chevrolet Matiz 0,8	19,2	2½	2	99.995,-	92.000,-	8.000,-
Fiat Panda 1,2	18,5	3	1	105.000,-	101.000,-	4.000,-
Hyundai Atos 1,1	18,2	3	2	99.995,-	93.500,-	6.500,-
Citroën C1	21,7	4	2	115.990,-	96.514,-	19.500,-

Kompaktbiler (B-segment)

Suzuki Swift 1,3	16,4	4	3	139.990,-	139.030,-	1.000,-
Peugeot 206 1,4	15,9	4	2	139.990,-	139.973,-	0
Peugeot 206 1,4 HDi	23,3	4	2	162.990,-	136.699,-	26.000,-
Peugeot 207 1,4 HDi	22,2	5	2	194.990,-	161.116,-	33.900,-
Citroën C3 1,4	16,4	4	2	139.990,-	138.000,-	2.000,-
Citroën 1,4 HDi	22,7	4	2	174.990,-	151.061,-	24.000,-

HDi = Diesel

*) Enkelte priser er estimerede