



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2008-518-0032

Dato: 11. marts 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 176 af 29. februar
2008. (Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål: Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 29. februar 2008 fra Danmarks Automobilforhandler Forening vedrørende oplæg om beskatning af gulpladebiler, jf. alm. del - bilag 103.

Svar:

D·A·F (Danmarks Automobilforhandler Forening) foreslår et nyt regelsæt for afgifterne af varebiler og mindre lastbiler. DAF har den opfattelse, at forslaget vil medføre en gevinst i form af forenkling og et samlet mindre CO₂-udslip, og dermed lægge sig op af Folketingets intentioner på klimaområdet.

DAF's forslag indeholder følgende elementer,

- En ny fælles sats på 40 pct. for registreringsafgiften af varebiler og mindre lastbiler,
- Fradrag for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger gives enten i afgiften eller i afgiftspligtig værdi i stedet for den nugældende blanding,
- Ejerafgift i stedet for vægtafgift
- Aftrapning af tillægget for privat anvendelse af varebiler
- Ændret samspil mellem moms og skatteregler
- Særlige nummerplader til varebiler, der anvendes helt eller delvist privat

Indledningsvist vil jeg gerne bemærke, at forslagene fra DAF bestemt ikke medfører hverken forenkling af motorafgifterne eller gevinster for klimaet.

Ad enhedssats

Som begrundelse for fællessatsen anfører DAF, at den nuværende sondring mellem såkaldte kassevogne med 30 pct. registreringsafgift og varebiler med 50 pct. registreringsafgift forekommer uhensigtsmæssig og kan give anledning til spekulationer i afgift. Endvidere mener DAF, sondringen kan medføre miljø-uhensigtsmæssige indkøb, idet eksempelvis en stor pick-up med V12 motor kan erhverves til 30 pct. afgift, medens en mindre 4-cylindret varebil eller firehjulstrækker pålægges 50 pct. registreringsafgift.

Hertil bemærkes, at eksemplet med den meget benzinslugende pick-up-truck virker misvisende. For biler i den størrelse vil der efter reglerne fra omlægningen af bilafgifterne fra foråret 2007 udover registreringsafgiften på 30 pct. også typisk skulle betales et tillæg for privat anvendelse på 15.000 kr. Dette har medført en meget begrænset interesse for denne type biler.

Ændringen af afgifterne for varebiler fra sidste år gik netop ud på at begrænse tilskyndelsen til at anskaffe de mere personbilsprægede større varebiler. Dette ser ud til at være lykkedes. Danmarks Statistiks tal viser, at der sælges langt færre store benzinslugende varebiler i dag, særligt til private. Dette var netop intentionen i omlægningen af varebilbeskatningen, og det resultat skulle vi meget gerne kunne fastholde. Det bidrager en nedsættelse af afgiften fra 50 pct. til 40 pct. ikke til.

Ad ensartede fradrag

DAF mener, at de gældende regler for fradrag og beregning af registreringsafgift er unødigt komplicerede, fordi nogle af disse fradrages/tillægges i den afgiftspligtige værdi, mens andre fradrages/tillægges i selve afgiften.

Hertil bemærkes, at der er en helt klar begrundelse for, at nogle fradrag gives som fradrag i den afgiftspligtige værdi, mens andre fradrag gives i afgiften. Fradrag i den afgiftspligtige værdi har til formål at afløfte afgiften vedrørende merudgiften for en konkret miljø- eller trafikikkerhedsfremmende foranstaltning, mens fradrag i afgiften er en slags belønning for et konkret valg af bil.

Som eksempel kan nævnes fradragene for de dieselmotorer, der er forud for gældende miljønormer med hensyn til udledningen af partikler. Disse fradrag er kendetegnet ved, at der både afløftes og belønnes. Skulle de 2 fradrag samles til ét fradrag i afgiften eller et fradrag i den afgiftspligtige værdi, skulle de samtidigt omberegnes til 6 andre fradrag. Ét for personbiler, hvor afgiften marginalt er 180 pct., et for personbiler, hvor afgiften marginalt er 105 pct., et for personbiler, hvor afgiften marginalt er 60 pct., et for personbiler, hvor afgiften marginalt er 20 pct., et for varebiler, hvor afgiften marginalt er 50 pct. og et for varebiler, hvor afgiften marginalt er 30 pct.

Med andre ord ville afgiftsberegningen ændres fra at være kompleks til at være netop unødigt kompliceret.

Ad ejeravgift af varebiler i stedet for vægtafgift

DAF foreslår, at vægtafgiften af varebiler omlægges til en afgift gradueret efter brændstofforbrug. DAF mener, at intervalindelingen skal være grovere end for den nugældende ejeravgift for personbiler, og begrundet dette med, at sidstnævnte rummer nogle omgåelsesmuligheder.

Hertil bemærkes, at jeg overordnet er positiv overfor tanken om ejeravgift for varebiler, jf. at regeringen allerede har gennemført gradueret af registreringsafgiften for varebiler, når det gælder brændstofforbrug. Jeg mener dog ikke, at DAF's forslag kan bruges. Den grove intervalinddeling, som DAF foreslår, giver en meget uheldig incitamentsstruktur, hvor det f.eks. er uden afgiftsmæssig betydning, om bilen udleder 133 eller 176 g CO₂ pr. km, og igen er ligegyldigt, om bilen udleder 177 eller 265 g CO₂ pr. km. Det kan jeg ikke tilslutte mig.

Ad aftrapning af tillægget for privat anvendelse af varebiler

DAF foreslår, at tillægget for privat anvendelse aftraptes over 5 år. DAF begrundet forslaget med, at der er alvorlige problemer med at få omsat brugte varebiler til private på grund af den nuværende faste privatanvendelsesafgift, der er uafhængig af køretøjets værdi eller alder. Da eksportmulighederne for tidligere virksomhedsejede gulpladebiler samtidig vil være begrænsede, vil de oprindelige ejeres (virksomhedernes) værditab kunne modvirkes gennem større gensalgsværdi, foranlediget af en successiv nedsættelse af privatanvendelsesafgiften. DAF foreslår endvidere, at tillægget for privat anvendelse omformuleres til at være gradueret efter brændstofføkonomi.

Hertil bemærkes, at tillægget for privat anvendelse skal ses i snæver sammenhæng med registreringsafgiften af varebiler. Det er meningen, at det skal fordyre privat anvendelse af varebiler på samme måde, som hvis der havde været en særlig højere registreringsafgift for privat anvendte varebiler. Tillægget er blot mere fleksibelt, fordi bilens anvendelsen kan skifte i løbet dens levetid, og dette med umiddelbar virkning for afgiften. DAF's forslag svarer derfor til en nedsættelse af registreringsafgiften for varebiler. I tabellen er opstillet 4 betalingsforløb, 2 for varebiler med tilladt totalvægt henholdsvis indtil og over 3 ton med betalingsforløbet efter forslaget fra DAF og 2 med betalingsforløbet efter gældende regler. For alle 4 betalingsforløb er værdien af betalingerne omregnet til primo 2008-kr. ved en rente på 4 pct. og en levetid for bilerne på 15 år.

Årstal	Indbetalinger (DAF-forslag) kr.		Indbetalinger (gældende regler) kr.	
	Indtil 3 ton	Over 3 ton	Indtil 3 ton	Over 3 ton
2008	5.040	15.000	5.040	15.000
2009	4.032	12.000	5.040	15.000
2010	3.024	9.000	5.040	15.000
2011	2.016	6.000	5.040	15.000
2012	1.008	3.000	5.040	15.000
2013	0	0	5.040	15.000
2014	0	0	5.040	15.000
2015	0	0	5.040	15.000
2016	0	0	5.040	15.000
2017	0	0	5.040	15.000
2018	0	0	5.040	15.000
2019	0	0	5.040	15.000
2020	0	0	5.040	15.000
2021	0	0	5.040	15.000
2022	0	0	5.040	15.000
Rente	I alt (DAF-forslag), 2008-kr.		I alt (gældende regler), 2008-kr.	
4,0 pct.	14.367	42.758	58.278	173.447

Som det fremgår af tabellen svarer DAF's forslag om aftrapning af tillægget for privat anvendelse til en nedsættelse af registreringsafgiften for privat anvendte varebiler med tilladt totalvægt indtil 3 ton med hen ved 44.000 kr. fra godt 58.000 kr. til godt 14.000 kr. og med hen ved 131.000 kr. fra godt 173.000 kr. til hen ved 43.000 kr. for varebiler med en tilladt totalvægt på mere end 3 ton.

DAF's forslag er derfor både ud fra hensynet til klimaet og hensynet til statskassens indtægter fra registreringsafgiften uaceptabelt.

Ad ændret samspil mellem moms og skatteregler

DAF har den opfattelse, at der i samspillet mellem momsreglerne og skattereglerne eksisterer en række betydelige problemer, som foreningen foreslår, at der ses nærmere på med henblik på at forenkle systemet og ensrette moms- og skattereglerne.

Hertil bemærkes, at der i øjeblikket ses nærmere på netop samspillet mellem moms og skateregler, når det gælder varebiler, og herunder, om reglerne kan få en mere ensrettet udformning.

Ad særlige nummerplader til varebiler, der anvendes helt eller delvist privat

DAF foreslår, at der indføres en ny type gul/hvide nummerplader, der kan anvendes til alle formål, mens gule nummerplader kun kan anvendes til erhvervsformål.

DAF har den opfattelse, at nuværende markering af tilladelse til personbefordring for gulpladebiler virker for let at kopiere og er for uhensigtsmæssig i sin udformning

Hertil bemærkes, at nye typer af nummerplader er dyre for borgerne og giver øget administration for det offentlige. I øvrigt er det for mig oplyst, at den nuværende ordning med mærkning af varebiler fungerer tilfredsstillende.