

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

30. marts 2009
J.nr. 57. 482
kht/-

VEDR.: FORSLAG TIL ÆNDRING AF BRÆNDSTOFFORBRUGSAFGIFTSLOVEN, REGISTRERINGSAFGIFTSLOVEN OG VÆGTAFGIFTSLOVEN (GRØN OMLÆGNING AF BILBESKATNINGEN).

D·A·F har modtaget ovennævnte lovforslag til høring, Deres j.nr.: 2009-511-0035, og skal i den forbindelse bemærke følgende:

D·A·F har med tilfredshed konstateret at den varslede privatanvendelsesafgift for gamle varebiler fra 1998 og tidligere samt den varslede forhøjelse af vægtafgift for allerede indregistrerede varebiler ikke længere er en del af lovforslaget. Herved undgås uro på varebilområdet, og det er bestemt ikke uro i branchen og blandt kunderne, der er behov for i øjeblikket.

Dernæst skal vi oplyse, at D·A·F kan støtte lovforslagets § 1, nr. 2 hvorefter nye varebiler fra 2010 beskattes efter brændstofforbrug frem for efter køretøjets vægt. I foråret 2008 præsenterede D·A·F Folketingets Skatteudvalg for et tilsvarende forslag i foreningens idéoplæg til en omlægning af varebilbeskatningen, vedlagt i kopi.

Vi skal derfor benytte lejligheden til at henlede opmærksomheden på endnu et af D·A·Fs gode forslag fra det ovennævnte idéoplæg, hvorefter privatanvendelsesafgift foreslås aftrappet succesivt med bilens værdi. Vi skal i den forbindelse foreslå en aftrappingsperiode på 5-8 år; f.eks. til en minimumsværdi på 25% af den oprindelige afgift. Man kunne forestille sig, at aftrappingsperioden blev differentieret således, at der ved blandet anvendelse sker en hurtigere aftrapping (5 år) af privatbenyttelsesafgiften end ved ren privat anvendelse (8 år).

Begrundelsen for D·A·Fs forslag er den samme nu som i 2008 – dog er behovet grundet den finansielle krise blevet endnu mere aktuelt: Der viser sig alvorlige problemer med at få omsat brugte varebiler til private på grund af den nuværende faste privatanvendelsesafgift, som køberne sammenholder med merudgiften til de små og miljørigtige personbiler, som kan erhverves på markedet. Da eksportmulighederne for tidligere virksomhedsejede gulpladebiler samtidig er begrænset, vil de oprindelige ejeres (virksomhedernes) værditab kunne modvirkes gennem en successiv nedsættelse af privatanvendelsesafgiften i relation til gulpladebilens alder (og dermed slid).



Skema over forslag til aftrapning af privatanvendelsessafgift for varebiler:

| Nedskrivningsskala: | Blandet erhverv/privat | Privat |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| 1. år efter registrering | ÷ 15% af fuld afgift | ÷ 9% af fuld afgift |
| 2. år efter registrering | ÷ 30% af fuld afgift | ÷ 18% af fuld afgift |
| 3. år efter registrering | ÷ 45% af fuld afgift | ÷ 27% af fuld afgift |
| 4. år efter registrering | ÷ 60% af fuld afgift | ÷ 36% af fuld afgift |
| 5. år efter registrering | ÷ 75% af fuld afgift | ÷ 45% af fuld afgift |
| 6. år efter registrering | ÷ 75% af fuld afgift | ÷ 54% af fuld afgift |
| 7. år efter registrering | ÷ 75% af fuld afgift | ÷ 63% af fuld afgift |
| 8. år efter registrering | ÷ 75% af fuld afgift | ÷ 75% af fuld afgift |
| Herefter | ÷ 75% af fuld afgift | ÷ 75% af fuld afgift |

D·A·F har herudover ikke yderligere bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening

Karoline H. Thomsen
kontorchef, cand.jur.

Bilag.



Til
Folketingets Skatteudvalg
Skatteminister Kristian Jensen

29.februar 2008
J.nr.57.015
/

Vedr. Danmarks Automobilforhandler Forenings foretræde for skat-
teudvalget, onsdag den 12. marts 2008 kl. 09.30:

REVIDERET
Idéoplæg til

Beskatning af varebiler under 4 tons! (gulpladebiler)

Forslagsstiller, brancheforeningen Danmarks Automobilforhandler Forening, D·A·F går ud fra, at Folketingets Skatteudvalg er nogenlunde bekendt med den kompleksitet, der i øjeblikket gælder for afgifts-, moms- og skatteberegning for så vidt angår varebiler og kassevogne på gule nummerplader, hvorfor vi i nærværende har koncentreret os om et forslag til et enkelt, let tilgængeligt og forståeligt regelsæt for varebiler under 4 tons totalvægt.

Forslaget til et regelsæt vil i sin sammenhæng efter vor opfattelse være vanskeligt at beregne bl.a. de provenumæssige konsekvenser for, idet gennemførelsen af hele regelsættet vil foranledige en væsentlig adfærdsændring blandt nuværende og kommende ejere af de nævnte køretøjer. Vi har dog bestræbt os på, at forslaget i sin grundliggende form vil medføre en gevinst i form af et samlet mindre CO-2-udslip, og dermed lægge sig op af Folketingets intentioner på klimaområdet.

Varebiler og lastbiler over 4 tons totalvægt er ikke med i vort forslag, da disse køretøjstyper efter vor opfattelse fortsat bør have deres eget regelsæt.



De enkelte elementer i vort forslag:

1. Definitioner

Alle gulpladebiler under 4 tons totalvægt er i denne sammenhæng udtryk for køretøjer uden anden plads til passagerer end de maks. 3, der er sikkerhedsseler til på forsæderne og med et vare- eller lastrum, der arealmæssigt udgør min. 50% af bilens samlede bruttoareal.

I vort forslag omfatter begrebet gulpladebiler såvel varebiler og firehjulstrækkere som pick-up's, kassevogne og små lastbiler.

2. Enheds-registreringsafgift for gulpladebiler

Gulpladebiler bør kunne erhverves i Danmark for bilens pris inkl. avancer med fradrag for sikkerhedsudstyr og miljøvenlighed + moms + 40% registreringsafgift.

Begrundelse: Den nuværende sondring mellem såkaldte kassevogne med 30% registreringsafgift og varebiler med 50% registreringsafgift forekommer uhensigtsmæssig og kan give anledning til spekulationer i afgift.

Endvidere kan sondringen medføre miljø-uhensigtsmæssige indkøb, idet eksempelvis en stor pick-up med V12 motor kan erhverves til 30% afgift, medens en mindre 4-cylindret varebil eller firehjulstrækker pålægges 50% registreringsafgift.

Erhvervslivets forhøjede registreringsafgift for kassevogne fra 30% til 40% skønnes ikke at få indflydelse på udgifter til køb, bl.a. fordi de nuværende afskrivningsregler yder en rimelig kompensation for en 10% højere registreringsafgift, og man =alt andet lige= vil være mere opmærksom på at vælge det mindste og mest miljørigtige køretøj efter behov.



D·A·F vurderer ikke at andelen af privates indkøb af varebiler til en mindre afgift på 40% i stedet for den nuværende på 50% vil blive forøget. Det er D·A·Fs vurdering, at det primære for denne kundegruppe nu ikke er registreringsafgiftens størrelse, men størrelsen af de løbende ejer- og bruger-afgifter, hvilket den seneste omlægning af afgifterne i 2007 har vist. En stor del af helt almindelige varebiler, som før også solgtes til private, betegnes nu som direkte uegnede til salg til private – nogen er endda gået så vidt som til at sige, at en bilforhandler har pligt til at fraråde private kunder, at købe disse biler på grund af mindre tilbagekøbsværdi og forhøjede privatanvendelsesafgifter!

For så vidt angår fradrag/tillæg for miljø- og sikkerhedsfremmende udstyr, herunder partikelfilter, airbags, blokeringsfri bremsesystemer, radiosystemer og gebyr for blyholdige batterier foreslås det at forenkle systemet, således at samtlige disse fradrag/tillæg efter evt. omregning fratrækkes enten i den afgiftspligtige værdi eller i selve den beregnede registreringsafgift. Efter gældende regler fradrages/tillægges nogle af disse i den afgiftspligtige værdi mens andre fradrages/tillægges i selve afgiften, hvilket gør beregning af registreringsafgift unødigt kompliceret.

3 . Ejerafgift i stedet for vægtafgift

I tilslutning til erhvervelsen af en gulpladebil registreres denne enten som godkendt til varetransport alene, til blandet privat- og erhvervsanvendelse, eller til privatanvendelse alene.

Gulpladebilens ejere pålignes en årlig ejerafgift på linie med ejerafgiften for personbiler. Altså en CO-2 afhængig afgift i stedet for vægtafgift. I denne sammenhæng er brændstofforbrug sat lig med CO-2-udslip. Jo flere kilometer pr. liter brændstof, des mindre CO-2-udslip

Ejerafgiften kan – som for personbilens vedkommende – gøres meget kompliceret med mange satser og omgængelsesmuligheder, eller blive udtryk for en forenkling, hvilket D·A·F foreslår.



En forenklet beregning af ejerafgift kunne se således ud for diesel-drevne varebiler og kassevogne, der udgør hovedparten af bestanden:

| Nuværende vægt Totalvægt i kg | Nuv. afgift Afgift kr/år | Forslag til ejerafgift Afgift kr/år | Satsgrænser |
|----------------------------------|-----------------------------|--|-------------|
| Indtil 500 kg | 1.210 kr/år | | |
| 501-1.000 kg | 1.610 kr/år | 1.610 kr/år | > 20 km/l |
| 1.001-2.000 kg | 2.520 kr/år | 2.520 kr/år | 15-20 km/l |
| 2.001-2.500 kg | 4.030 kr/år | 4.030 kr/år | 10-15 km/l |
| 2.501-3.000 kg | 4.770 kr/år | 4.770 kr/år | 5-10 km/l |
| 3.001-4.000 kg | 4.910 kr/år | 4.910 kr/år | <5 km/l |

4 Privatanvendelsesafgift

Såfremt en gulpladebil registreres til blandet erhvervs- eller privatkørsel eller til privatkørsel alene, vil der ved nyregistreringer blive opkrævet en tillægsafgift for privatanvendelse på 50% af den årlige ejerafgift for blandet kørsel og 100% af ejerafgiften for privatanvendelse alene.

Privatanvendelsesafgift opkræves af SKAT sammen med ejerafgift hos ejer af køretøjet, der står inde for korrekt anvendelse.

I tilfælde af ændret anvendelse for gulpladebiler, eksempelvis ved ejerskifte, skal bilen genregistreres med korrekt registrering og nummerplade, jf pkt. 6.

Privatanvendelsesafgift bliver således let at administrere og følger gulpladebilens miljømæssige belastning i positiv retning.

Privatanvendelsesafgiften nedsættes med 20% pr. opkrævningsår efter 1. registrering i 5 år, hvorefter den bortfalder, bl.a. for at sikre brugte varebilers fortsatte anvendelse fremover, hvor mulighederne for eksport og tilbagebetaling af registreringsafgift er blevet forringede.



Begrundelse: Allerede nu viser der sig 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 virksomheds-ejede gulpladebiler samtidig vil være begrænsede, vil de oprindelige ejeres (virksomhedernes) værditab kunne modvirkes gennem større gensalgsværdi, foranlediget af en successiv nedsættelse af privatanvendelsesafgiften.

5. Moms

Grundlæggende findes den nuværende ordning med momsfradrag baseret på skøn over den enkelte virksomheds momspligtige ydelser/aktiviteter at fungere nogenlunde tilfredsstillende. Derudover er der i forhold til EU-retten betydelige problemer forbundet med at ændre momsreglerne, idet eksisterende forhold ikke må forringes.

I samspillet mellem momsreglerne og skattereglerne eksisterer dog en række betydelige problemer, som vi foreslår at der ses nærmere på med henblik på at forenkle systemet og ensrette moms- og skattereglerne.

6. Nummerplader

For at sikre korrekt registrering og anvendelse af gulpladebiler, vil alle sådanne blive registreret som følger:

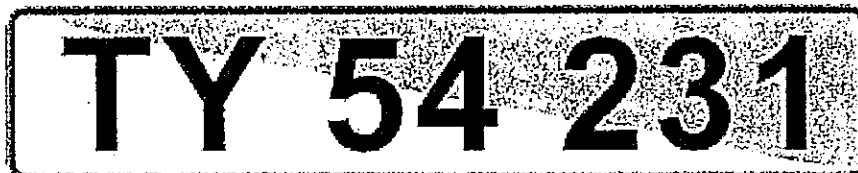
a) Registreret alene til varetransport



uden tilladelse til personbefordring gule nummerplader



b) Registreret til blandet erhvervs- og persontransport



gul/hvide nummerplader

c) Registreret til personbefordring alene



gul/hvide nummerplader

Begrundelse:

SKATs nuværende markering af tilladelse til personbefordring for gulpladebiler virker for let at kopiere og for uhensigtsmæssig i sin udformning, hvor et lille hvidt papirklistermærke kan være svært at konstatere på afstand.

Politiets og skattemyndighedernes kontrol vil efter vort forslag blive umiddelbart lettere. Gul/hvide nummerplader kan anvendes til alle formål, gule nummerplader kun til erhvervsformål. Ingen dag-til-dag ordninger eller lignende administrative besværligheder.

Med venlig hilsen

Danmarks Automobilforhandler Forening

Knud Nielsen
Formand

Preben Kjær
Adm. direktør

Karoline Thomsen
Chefjurist