



Skatteministeriet

26. marts 2009
BM/tlj

Vedr.: Høringssvar i forbindelse med "Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, registreringsafgiftsloven, vægtafgiftsloven, lov nr. 1337 af 19. december 2008 og lov nr. 1338 af 19. december 2008"

Indledning

De Danske Bilimportører fremsender hermed høringssvar til ovenstående lovforslag. I forbindelse med høringen skal DBI gøre opmærksom på følgende forhold.

Principielt finder DBI ikke, at det er acceptabelt, at lovforslag med omfang og betydning som det her gældende sendes i høring om eftermiddagen, fredag den 20. marts med høringsfrist den 26. marts. En sådan høringsfrist giver høringsparterne meget ringe mulighed for at foretage så grundig og seriøs behandling af lovforslaget, som det måtte være ønskeligt.

Derudover skal DBI af mere praktisk karakter bemærke, at vi til trods for, at vi optræder på høringslisten ikke har modtaget forslaget i høring, men alene er blevet opmærksomme på forslaget via Skatteministeriets hjemmeside.

Overordnet skal DBI ydermere gøre opmærksom på, at de foreslåede ændringer efter DBIs opfattelse, kun i et ekstremt begrænset omfang vil bidrage til at opnå målsætningen om en mere klima- og miljøvenlig bilpark i Danmark. Forslaget er for uambitiøst og tager ikke hånd om de meget relevante udfordringer, med nedbringelse af CO₂-udslippet fra vejtransporten. For at opnå dette mål kræves en afvikling af den nuværende værdibaserede registreringsafgift til fordel for et mere klimaorienteret afgiftssystem. En sådan omlægning kan gennemføres uden at skade statens provenu fra bilafgifterne, og DBI skal opfordre til, at en sådan omlægning bliver en del af det igangværende arbejde med en revision af bilafgifterne i forlængelse af infrastrukturforliget.

DBI skal ligeledes bemærke, at regeringen ved flere lejligheder har garanteret overfor landets bilejere og overfor autobranschen, at det ikke samlet set skal være dyrere, at være bilist.

Et løfte, der mest prominent blev afgivet af statsminister Anders Fogh Rasmussen på venstres landsmøde i Herning i 2008, hvor statsministeren understregede, at bilbeskatningen ikke skulle øges. Med nærværende forslag øges den samlede beskatning og en meget stor gruppe af bilister vil på baggrund af dette lovforslag opleve en forøgelse af deres omkostninger.

Det er efter DBIs opfattelse hverken i tråd med de afgivne løfter eller regeringens skattestop, hvilket DBI, betragter som særdeles uhensigtsmæssigt.

Afgiftstillæg på alle dieseldrevne personbiler, samt på nye varebiler, som ikke har monteret et partikelfilter

Overordnet er DBI fortaler for, at miljøegenskaber, herunder partikelforurening, indgår som elementer i afgiftsberegningen. Imidlertid bør dette ses som led en samlet omlægning og miljøorientering af afgiftssystemet og ikke som enkelttiltag, der øger den samlede beskatning på bilområdet.

Forslaget giver på kort sigt alvorlige problemer for autobranschen. Bilimportører har disponeret i henhold til den gældende lovgivning og har som er bestilt, købt, betalt og lagerført for lang tid siden, er en forhøjelse af afgiften reelt en afgiftsændring med tilbagevirkende kraft. Den højere afgift vil gøre det sværere at omsætte lageret af biler uden partikelfilter og endnu engang påføre branchen store udgifter til realisering af biler på lager, som er købt hjem i tillid til de gældende regler. Det er – ikke mindst den aktuelle kritesituation taget i betragtning, et ganske alvorligt problem for branchen. DBI skal derfor opfordre til ikke at gennemføre den påtænke stigning nu, men at indtænke spørgsmålet om partikkelreduktion i det kommende arbejde med bilafgifterne.

Omlægning af afgiften af varebiler fra vægtafgift til brændstofafgift.

DBI er grundlæggende tilhænger af at de løbende bilafgifter gøres afhængig af brændstofforbrug. Imidlertid vil dette forslag for de importører som allerede i dag – i tillid til de gældende regler – har hjemkøbt varebiler til lager. Disse bliver nu sværere at omsætte, og erfaringerne fra tidligere omlægninger viser desværre, at det vil føre til betydelige tab i branchen.

Problemet opstår fordi ændringerne får betydning for alle biler, der er solgt efter den 18. marts 2009, hvilket reelt gør det umuligt for branchen at nå at omstille sig til den ændrede efterspørgsel. DBI skal derfor opfordre til, at ændringerne først kommer til at gælde for varebiler solgt efter den 31.12.2009.

Grøn omlægning af registreringsafgift for taxaer.

DBI deler til fulde regeringens ambition om at forbedre taxaers brændstoføkonomi. Imidlertid er forslaget om en ændring af regler vedr. registreringsafgift for ikke hensigtsmæssigt i forhold til opfyldelsen af denne målsætning. Forslaget bygger grundlæggende på en fejlagtig præmis om en sammenhæng mellem værdi af bilen og bilens miljøegenskaber. At dette netop – rent faktisk tværtimod – er erfaringen fra personbilsmarkedet, hvor de mest miljø- og klimavenlige biler netop ikke kan sælges i Danmark grundet den meget høje registreringsafgift.

DBI skal samtidig beklage, at ændringerne foreslås gennemført uden sammenhæng med den sideløbende proces omkring energikrav til hyrevogne.

Indføres lovforslaget som fremsendt, risikerer man en række uhensigtsmæssige følger:

1. Konkurrenceforvridning af markedet
2. Prisen bliver afgørende – ikke miljøet
3. Staten risikerer provenutab
4. Ældre, mindre miljøvenlig og mindre sikker hyrevognspark

Det findes intet som siger, at en dyrere bil ikke kan være miljøvenlig. Størrelsen på bilen har en vis betydning, men det er ny teknologi, som drastisk kan minimere udslip af både CO₂ og farlige partikler. Og ny teknologi koster, og introduceres normalt først i de dyreste biler. Dermed risikerer forslaget at få den stik modsatte effekt end det tilsigtede.

Når den nye lovgivning om energikrav for hyrevogne træder i kraft, vil det være ”godt nok” for miljøet at en hyrevogn opfylder energiklasse C. Herefter står det vognmanden frit at vælge bil. Hvis lovforslaget træder i kraft, indføres en grænse på 230.000 kroner, hvor alle biler som koster mindre end det bliver fritaget afgift. Vi estimerer at mange vognmænd vil gå efter at helt undgå at betale registreringsafgift, så længe bilen opfylder de kommende miljøkrav (Energiklasse C eller bedre). Men der er biler på vej, der kommer på markedet i år i hyrevognsklassen, som opfylder energiklasse B, men som koster mere end 230.000 kroner. Hvis de bliver fravalgt til fordel for en bil i energiklasse C, så har både miljø og statskassen tabt.

Overordnet set er der således DBIs opfattelse, at intentionerne bag forslagene er fornuftige og sympatiske, men er desværre meget langt fra den samlede omlægning af bilafgifterne, der for alvor vil kunne forbedre klima- og miljøegenskaberne i den danske bilpark.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen
Adm. direktør