

Skatteministeriet,
den 21. april 2009

2009-511-0035

Høringssvar og kommentarer hertil

Organisationer	Bemærkninger i høringssvar	Kommentarer til bemærkninger
Advokatsamfundet	Bemærkningerne er af lovteknisk karakter.	Ingen.
Dansk Automobilforhandler Forening (DAF)	<p>D·A·F støtter, at nye varebiler beskattes efter brændstofforbrug frem for efter vægt.</p> <p>Foreningen foreslår, at privatbenyttelsestillægget aftrappes successivt med bilens værdi, f.eks. over 5-8 år til en minimumsværdi på 25 pct. af den oprindelige afgift.</p> <p>Foreningen begrundet forslaget med, at der er 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).</p>	<p>Følges foreningens forslag, øges bestanden af ældre varebiler yderligere, til skade for miljøet. Erhvervslivet har i dag gode muligheder for skattemæssigt at afskrive på varebiler. Forslaget kan derfor ikke imødekommes.</p>
Dansk Bilforhandler Union	<p>Dansk Bilforhandler Union støtter som udgangspunkt en lovgivning, der har til hensigt at fremme en udvikling, der reducerer køretøjernes miljøbelastning gennem en miljøorienteret bilbeskatning.</p> <p>Unionen finder imidlertid ethvert lovgivningsmæssigt tiltag, som har tilbagevirkende kraft, helt uacceptabelt. Forslaget om et partikeludledningstillæg er et sådan tiltag.</p> <p>Union finder det dybt uacceptabelt, at hverken branchen eller forbrugerne kan disponere i tillid til den lovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor handlen indgås.</p> <p>Alle lovgivningsmæssige tiltag i forhold til bilbeskatningen skal altid ske fremadrettet. Større ændringer skal ske</p>	<p>Der er ikke tale om lovgivning med tilbagevirkende kraft. De skatter, der foreslås, pålægges alene fremover og først fra den 1. januar 2010.</p>

	<p>gradvist over en længere tidshorison.</p> <p>Dette vil ikke forhindre, at de miljømæssige mål nås, men det vil sikre, at personer og erhverv kan nå at følge med i en gradvis udfasning af de mest miljøbelastende køretøjer.</p>	
DanskLimousineService	DanskLimousineService ønsker de gældende regler for registreringsafgift af limousiner videreført uændret.	Som forslaget nu foreligger, stilles der ikke forslag om at ændre de gældende regler for registreringsafgift af limousiner.
Dansk Taxa Råd	<p>Dansk Taxa Råd er positivt indstillet til miljø- og energikrav til taxier og støtter skatteaftalens intentioner om at fremme grøn, miljøvenlig taxikørsel. Men rådet mener, at lovforslaget har en række negative konsekvenser.</p> <p>Rådet anfører, at i mange tilfælde er en miljøvenlig bil ikke lig en billig bil. Typisk starter de fleste teknologier med at blive indført i de dyrere biler, hvorefter de langsomt «siver» ned i billigere biler.</p> <p>Rådet anfører, at bundgrænsen på 230.000 kr. vil ramme kørsel med skolebørn samt handicap- og ældre kørsel, der typisk sker med køretøjer, der er dyrere end almindelige taxier. Rådet mener derfor, og for ikke at straffe køb af grønnere og mere sikre taxier, at bundgrænsen bør hæves.</p> <p>Rådet savner incitament til at vælge grønne taxier. Rådet foreslår, at bundgrænsen forhøjes, hvis der vælges de mest energivenlige biler på markedet (energiklasse A eller B), eller biler, der udleder så få skadelige partikler som muligt (euronorm 6).</p> <p>Rådet antager, i relation til kravet om at taxameterattest og kørebog, jf. § 6 b, stk. 4, at registrering, der sker elektronisk, er tilstrækkeligt.</p>	<p>En bils miljøpåvirkning kan opgøres på flere måder. Måles på brændstofforbrug, er der inden for normalområdet en sammenhæng mellem pris og brændstofforbrug, således at en billigere og typisk lettere bil kører længere på literen end en dyrere og typisk tungere bil. Men naturligvis kan der med øgede omkostninger udvikles brændstoføkonomiske tunge biler. Lovforslaget er rettet mod almindeligt forekomne biler.</p> <p>Bundgrænsen på 230.000 kr. er valgt efter den normale pris for en bil, der kan bruges som taxa. De foreslåede regler giver først en højere registreringsafgift end i dag for personbiler, der inkl. registreringsafgift koster mere end omkring 800.000 kr. Det anses for muligt at finde køretøjer, der er egnede til handicap- eller ældre kørsel til denne pris. I øvrigt gælder der særlige regler om registreringsafgift af køretøjer, der er indrettet til befording af mere end 9 personer, føreren medregnet.</p> <p>Hvis der skulle tages hensyn til, at taxikørsel kan ske med forskellige biltyper eller udstyrsvarianter, skulle der arbejdes med en bundgrænse for hver af disse. Det er ikke hensigtsmæssigt. Det er herudover Skatteministeriets opfattelse, at de nævnte køretøjer ikke er dyrere end almindelige taxaer.</p> <p>Elektronisk registrering, der er godkendt af Færdselsstyrelsen, opfylder som udgangspunkt kravene.</p>

<p>De Danske Bilimportører</p>	<p>DBI kritiserer den korte høringsfrist</p> <p>Efter DBIs opfattelse vil lovforslaget kun i et ekstremt begrænset omfang 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. Det kræver 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.</p> <p>DBI bemærker, at regeringen ved flere lejligheder har garanteret, at det ikke samlet set skal være dyrere at være bilist. 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.</p> <p>Forslagene om et partikeludledningstillæg og om at opkræve brændstofforbrugsafgift af nye varebiler giver på kort sigt alvorlige problemer for autobranchen. Bilimportører har disponeret i henhold til den gældende lovgivning. De har bestilt, købt, betalt og lagerført for lang tid siden, hvorfor en forhøjelse af afgiften reelt er en afgiftsændring med tilbagevirkende kraft.</p> <p>For så vidt angår skæringsdagen den 18. marts 2009 for nye varebiler, opfordrer DBI til, at ændringerne først kommer til at gælde for varebiler solgt efter den 31.12.2009.</p> <p>DBI deler til fulde regeringens ambition om at forbedre taxaers brændstoføkonomi. Imidlertid er forslaget om en ændring af regler vedr. registreringsafgift 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. Det er netop erfaringen fra personbilmarkedet, hvor de mest miljø- og klimavenlige biler ikke kan sælges i Danmark grundet den meget høje registreringsafgift.</p>	<p>Det har været nødvendigt med en kort høringsfrist, hvis skattereformens lovforslag skal kunne fremsættes i april måned 2009.</p> <p>Det fremgår af aftalen om skatteomlægningen, at der i 2015 indføres kørselsafgift, og at provenuet herfra skal bruges til nedbringelse af registreringsafgiften. Generelt bliver køb af en bil hermed billigere, mens brugen bliver dyrere.</p> <p>Grønne ændringer i provenuet fra bilbeskatningen i <i>Forårspakke 2.0.</i> bruges til at reducere skatten på arbejdsindkomst.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Dansk Bilforhandler Union.</p> <p>Udgiften til vægtafgift af varebiler er generelt lavere end den kommende udgift til brændstofforbrugsafgift af nye biler. Det er nødvendigt med denne skæringsdato for at undgå hamstring og dermed udsætte miljøvirkningerne af ændringerne.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Dansk Taxi Råd om sammenhængen mellem et køretøjs pris og miljøegenskaber.</p>
--------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>DBI sammenfatter lovforslagets uhensigtsmæssigheder således:</p> <p>Konkurrenceforvridning af markedet. Prisen bliver afgørende – ikke miljøet. Staten risikerer provenutab. Ældre, mindre miljøvenlig og mindre sikker hyrevognspark.</p>	
Dansk Transport og Logistik (DTL)	<p>DTL udtrykker stor utilfredshed med, at transporterhvervet rammes så hårdt, som tilfældet er med en ekstrabeskatning på 1,4 mia. kr. årligt.</p> <p>DTL er uforstående over for det ekstraprovenu på 500 mio. kr. fra lastbiler, som nu er en del af finansieringen af lovforslaget om personskattelettelser. DTL har noteret sig et endnu højere tal for provenuet, nemlig at den umiddelbare provenuvirkning skulle være 630 mio. kr.</p> <p>Ud over, at der er tale om et løftebrud, peges på, at samfundet hverken har økonomisk eller miljømæssig gevinst ved at beskatte de danske transportvirksomheder yderligere. Varerne skal jo bringes ud alligevel, så det har ingen såkaldt grøn effekt at beskatte lastbiler pr. kørt kilometer.</p>	<p>Erhvervene som helhed – altså ikke kun transporterhvervene – får en umiddelbar merbelastning på ca. 750 mio. kr. opgjort som årlig varig virkning ved dette lovforslag.</p> <p>Hertil kommer som nævnt af DTL et merprovenu på 500 mio. kr. årligt fra kørselsafgifter på lastbiler fra 2011. Beløbet er korrigeret for tilbageløb fra andre skatter og afgifter og udgør før denne korrektion 630 mio. kr. årligt.</p> <p>Kørselsafgifter fra lastbiler er ikke omfattet af lovforslaget, men indgår som en del af aftalen om en skattereform til finansiering af personskattelettelser. Erhvervene – og herunder transporterhvervet – forudsættes således at bidrage til reduktionen af den nuværende høje marginal beskatning af personlige indkomster.</p>
Dansk Erhverv	Dansk Erhverv fremhæver i supplerende høringssvar, at der ønskes en omlægning af den nuværende vejbenyttelsesafgift til kørselsafgifter, der er provenuneutral for transporterhvervet.	Der henvises til kommentarerne ovenfor til høringssvaret fra DTL.
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen - Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen	Lovforslaget forventes på nuværende tidspunkt at resultere i et administrativt tidsforbrug for virksomhederne på mindre end 100 timer årligt på samfundsniveau.	Ingen.
FDM	<p>FDM's bemærkninger er centreret om forslaget om partikeludledningstillægget på 1.000 kr. årligt, jf. § 3 b i brændstofforbrugsafgiftsloven, som affattet ved § 1, nr. 6.</p> <p>FDM ser gerne en ændring af det danske bilafgiftssystem i en retning, der i højere grad fremmer energirigtige og mere miljøvenlige biler. Men de danske bilafgifter er blandt verdens højeste. Derfor er foreningen imod enhver form for øgede bilafgifter.</p> <p>Foreningen anfører, at for mange familier er bilen, næst efter boligen, den største investering. Derfor har politikere og</p>	Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Dansk Bilforhandler Union.

	<p>myndigheder et særligt ansvar for ikke at lave afgiftsændringer, der grundlæggende ændrer de økonomiske forudsætninger, som eksisterende bilejere har truffet deres valg på grundlag af.</p> <p>Foreningen anfører, at tillægget er begrundet med, at tillægget vil tilskynde ejerne til enten at eftermontere et partikelfilter eller til at købe en bil med filter. Foreningen er af den opfattelse, at denne hensigt er urealistisk at opnå med et tillæg på 1.000 kr. årligt.</p> <p>Med henvisning til erfaringer fra Tyskland vurderer foreningen, at det økonomiske incitament til at foretage eftermontering af et partikelfilter er for svagt.</p> <p>Foreningen anfører, at antallet af dieseldrevne personbiler er steget markant de seneste år. Derfor er det ubegrundet at antage, at ejerne vil udfase relativt nye biler og købe helt nye på grund af en afgiftsforhøjelse på 1.000 kr. årligt. Efter foreningens vurdering har forslaget om et partikeludledningstillæg kun en fiskal effekt.</p> <p>Foreningen anfører, at den partikelforurening, der kommer fra dieselmotorer, kun udgør omkring 3,7 pct. af den samlede partikelforurening. Efter forslaget forventes et provenu på 350 mio. kr. årligt fra partikeludledningstillægget og en partikelreduktion på 10-15 pct. fra dieseldrevne personbiler. Det svarer til en udgift på mellem 23 og 35 mio. kr. pr. reduceret ton partikeludledning og er uforholdsmæssigt dyrt.</p> <p>Foreningen konstaterer, at lastbiler og eksisterende varebiler ikke er omfattet af tillægget.</p> <p>Foreningen anfører, at hvis det er en reel målsætning at reducere trafikken udledning af partikler, bør der, ligesom i</p>	<p>Det er rigtigt, at det foreslåede partikeludledningstillæg på 1.000 kr. årligt ikke er et stærkt økonomisk incitament, set i forhold til dagens pris for et få eftermonteret et partikelfilter, eller prisen for et udskifte en nyere brugt dieselbil uden filter med en ny dieselbil med filter.</p> <p>Ønsket har på den ene side været at tilskynde til mere miljøvenlige biler. På den anden side har ønsket været ikke at belaste bilejernes økonomi væsentligt.</p> <p>Det skal bemærkes, at forøgelsen af beskatningen reduceres over tid i takt med, at ældre biler uden partikelfilter udfases. Den årlige varige provenueffekt er derfor kun 35 mio. kr., mens den samlede effekt på udledningen af partikler forventes at udgøre 10-15 tons i alt.</p> <p>Tillægget vil utvivlsomt have en miljøvenlig effekt. Men vurderingen af effektens omfang kan naturligvis diskuteres. Der vil ud fra økonomiske argumenter blive tale om en vis fremskyndelse af udfasningen af ældre dieselpersonbiler, samt for nyere biler i visse tilfælde eftermontering af partikelfilter. Desuden vil partikeludledningstillægget give et yderligere incitament ved valg af nye dieselbil til at vælge en variant med partikelfilter.</p> <p>Det er rigtigt, at partikelforureningen fra dieselmotorer kun udgør en mindre del af den samlede partikelforurening. Men miljøministeren arbejder eksempelvis på en reduktion af partikeludledningen fra brændeovne.</p> <p>Lastbiler er styret af andre regler, herunder reglerne om miljøzoner.</p> <p>Hovedformålet med skattereformen er at sænke skatten på arbejdsindkomst. Provenuet fra partikeludledningstillægget bruges hertil. Dermed får bilejerne bedre</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Tyskland, ydes et tilskud til eftermontering af partikelfiltre.</p> <p>Foreningen anfører, med henvisning til § 3 b, stk. 2, hvorefter et eftermonteret partikelfilter væsentligt skal reducere motorens emission af partikler, at den ser frem til en præcisering heraf fra Færdselsstyrelsen.</p> <p>Foreningen anfører, med henvisning til ikrafttrædelsesbestemmelsen i § 6, stk. 4, at det virker urimeligt, at bilejerne skal dokumentere over for SKAT, at bilen har et partikelfilter, for at blive fritaget for tillægget.</p>	<p>råd til at anskaffe biler med partikelfilter.</p> <p>Færdselsstyrelsen arbejde herpå. Det er et spørgsmål om at få fastlagt, hvad der er teknisk muligt.</p> <p>Efter bemærkningerne til § 6, stk. 4, har myndighederne ikke et fuldstændigt register over dieslbiler med partikelfilter. Derfor vil det kunne forekomme, at der udsendes opkrævning af partikeludledningstillæg for biler med partikelfilter. I disse – forhåbentlig få tilfælde – må bilens ejer rette henvendelse til SKAT og bevise, at bilen har et effektivt partikelfilter.</p>
Foreningen Danske Revisorer	Ingen.	Ingen.
Håndværksrådet	<p>Håndværksrådet er principielt tilhængere af en omlægning af vægt- og udligningsafgiften til en brændstofforbrugsafgift. Det vil dog ramme brugere af varevogne meget hårdt, at der anvendes de samme satser som for personbiler. En typisk varevogn med en tilladt totalvægt på 3,0 – 3,5 tons kører sjældent mere end 10-12 km literen. De gældende satser for personbiler tager udgangspunkt i væsentligt lettere køretøjer, som kører længere på literen. Det vil udløse en uforholdsmæssigt stor ekstraafgift på varebiler, at der anvendes de samme satser.</p>	<p>Det er rigtig, at den løbende afgift efter energieffektivitet og dermed CO₂-udledning for personbiler gennemgående er højere end den vægtafgift, der efter gældende regler betales som løbende afgift for varebiler. Dette skyldes kun i mindre grad, at varebiler gennemgående bruger mere brændstof pr. kørt kilometer, og i langt højere grad, at varebiler typisk er dieseldrevne og at den gældende udligningsafgift for dieseldrevne varebiler er langt lavere end den, der gælder for dieseldrevne personbiler, og langt lavere end den besparelse i brændstofafgift, som udligningsafgiften skal udligne.</p> <p>Kører en konkret dieseldrevet varebil med en tilladt totalvægt på 3.100 kg 12,8 km pr. liter diesel, betales efter gældende regler en udligningsafgift på 1.150 kr. Efter de fremtidige regler vil der for samme bil blive opkrævet en udligningsafgift på 2.580 kr. En varebil, der kører 12,8 km pr. liter diesel vil med en årskørsel på 20.000 km skulle tanke godt 1560 liter diesel årligt. En benzindrevet bil med samme energiforbrug vil skulle tanke hen ved 1.720 liter benzin. Samtidigt udgør afgiften af diesel 2,85 kr. pr. liter, mens afgiften af benzin er hen ved 4,18 kr. pr. liter. På den måde bliver den samlede brændstofafgift godt 2.700 lavere for den dieseldrevne bil.</p>

	<p>Håndværksrådet har svært ved at se logikken bag indførelsen af et tillæg for dieselmotorer uden partikelfilter uden samtidig at give afgiftslempler eller på anden måde give tilskyndelser til at købe en bil med partikelfilter eller at få eftermonteret et partikelfilter. Det er stok uden gulerod og vil ikke have den incitamentsskabende effekt, som der forventes i lovforslaget.</p> <p>En bedre løsning ville være at give et fradrag i registreringsafgiften til biler med partikelfilter installeret, så det ikke koster ekstra for bilkøberne samt et fradrag i vægtafgiften til bilejere, som eftermonterer partikelfilter, for at give et øget incitament til at foretage den store investering det udgør.</p>	<p>Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.2 og den der omtalte reduktion af den skatteudgift, der følger af den gældende udligningsafgift.</p> <p>Hovedformålet med skattereformen er at sænke skatten på arbejdsindkomst. Provenuet fra partikeludledningstillægget bruges hertil. Dermed får bilejerne bedre råd til at anskaffe biler med partikelfilter.</p> <p>Der gives allerede i dag et samlet nedslag på 10.700 kr. i registreringsafgiften, hvis en dieselmotor er udstyret med et partikelfilter.</p>
ITD – International Transport Danmark	ITD tilslutter sig bemærkningerne fra De Danske Bilimportører.	Der henvises til kommentaren ovenfor.
Motorhistorisk Samråd	<p>Motorhistorisk Samråd kan tilslutte sig formålet, at skabe en mere miljøorienteret bilbeskatning.</p> <p>Men rådet gør opmærksom på, at forslaget vil ramme de historiske køretøjer uforholdsmæssigt hårdt.</p> <p>Rådet anfører, at brugen af veterankøretøjer er meget begrænset, hvorfor veterankøretøjers belastning af miljøet er særdeles beskedent.</p>	<p>Kun forslaget om et partikeludledningstillæg berører veterankøretøjer.</p> <p>Ligesom andre løbende bilafgift, belastes veterankøretøjer kun med 1/4 af tillægget. Forslaget kan således ikke med rette siges at ramme veterankøretøjerne hårdt.</p>
SKAT	Ingen.	Ingen.