

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål og baggrund

Udformningen af den danske registreringsafgift er karakteriseret ved, at niveauet generelt er meget højt, men at der også er store forskelle i afgifter mellem forskellige typer af køretøjer. Det gælder f.eks. forskellen i afgift mellem personbiler og varebiler, mellem varebiler under og over 2 tons totalvægt og mellem varebiler under og over 3 tons totalvægt.

Udformningen af afgiftssystemet har en væsentlig indflydelse på både udbud og efterspørgsel af køretøjer og dermed af sammensætningen af bilsalget og bilparken. Det kan have en række utilsigtede konsekvenser af både administrativ, samfundsøkonomisk og miljømæssig karakter. Der sælges således for eksempel kun ganske få varebiler under 2,0 tons totalvægt, mens der samtidig sælges en del varebiler over 3,0 tons totalvægt, som ikke er beregnet eller udviklet til godstransport.

Hvad angår miljø, så er den danske bilbeskatning samlet set meget omfattende sammenlignet med niveauet i andre lande. For langt de fleste biltyper betales der således afgifter (registreringsafgift, ejerafgift og brændstofafgifter), som indebærer et betydeligt incitament til at mindske energiforbruget, men der savnes et særligt incitament i registreringsafgiften til at købe CO₂-venlige biler.

På varebilområdet er måltretningen i forhold til miljøhensyn dog noget mindre end for personbiler (men i gennemsnit fortsat på et højt niveau). Udviklingen på bilmarkedet har således betydet, at visse af afgiftsreglerne er ude af trit med de bilmodeller, der markedsføres. Det gælder dels grænsen mellem små og store varebiler, dels beskatningen af visse store varebiler, der reelt minder mere om personbiler end biler designet til transport af gods og værktøj. Hensynet til at understøtte effektiv anvendelse af energi i transportsektoren taler derfor for at justere bilbeskatningen.

Formålet med lovforslaget er dels at formindske forskellene i afgiftssystemet mellem forskellige typer af køretøjer, dels at lette registreringsafgiften der,

hvor afgiftsniveauet er størst, dvs. personbiler, og endelig at styrke incitamenterne til at vælge sikre køretøjer og køretøjer med lavt brændstofforbrug.

Det sker ved at forøge beskatningen af varebiler og anvende merprovenuet herfra til en reduktion af beskatningen af personbiler med særlig fokus på brændstoføkonomiske biler og biler, der har det højeste sikkerhedsniveau.

For varebiler består afgiftsomlægningen i, at der som udgangspunkt indføres en generel afgiftssats på 50 procent. For egentlige varebiler over 2,5 tons (kasevogne m.v.), som hovedsageligt anvendes af erhvervene, bibeholdes den nuværende sats på 30 procent. Med en generel sats reduceres de afgiftsbetingede incitament til at vælge en større frem for en mindre varebil. Samtidig reduceres forskellen mellem afgifter på personbiler og varebiler.

For at styrke incitamenterne til at vælge køretøjer med lavt brændstofforbrug foreslås et fradrag for både personbiler og varebiler, der kører langt på literen. Fradraget er på 4.000 kr. pr. km, køretøjet kører mere end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler. For køretøjer, der kører mindre, er det et tillæg på 1.000 kr. pr. km, der køres mindre.

Derudover sker der en omlægning og samlet udvidelse af sikkerhedsfradragene og særlig præmiering af biler med højeste sikkerhedsniveau med det formål at øge trafikikkerheden.

Endelig reduceres registreringsafgiften for nye personbiler via en forhøjelse af skalaknækket mellem 105 og 180 procents afgift fra 65.900 kr. til 74.000 kr.

Med dette lovforslag udmøntes regeringsgrundlaget for så vidt angår en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning. Forslaget skønnes samlet set at reducere emissionerne fra varebiler og personbiler med ca. 175.000 tons CO₂ årligt på sigt.

Forslaget består overordnet af fem dele:

- En omlægning af varebilbeskatningen.
- En omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene.