

Brunata

Folketinget
Christiansborg
1240 Kbh. K

Att.: Skatteudvalget

Skatteudvalget (2. samling)
SAU alm. del - Bilag 139
Offentligt

København, den 4. august 2005

Kære medlemmer af Skatteudvalget

Vi har forstået, at det udvalg regeringen vil nedsætte vedrørende registreringsafgiften forventes at påbegynde sit arbejde efter sommeren.

Brunata har noteret sig, at udgangspunktet skal være en miljøfremmende omlægning, hvilket vi naturligvis kun kan støtte. Vi har fulgt nøje med i den senere tids offentlige debat om mulig indførelse af vejafgifter til erstatning for det tabte afgiftsprovener. Da Brunata har stor ekspertise inden for området "individuel forbrugsafregning", baseret på indsamling af måledata fra mange distribuerede måleapparater, synes forbrugsregnskaber for vejafgift at være en naturlig udvidelse af vores virksomheds arbejdsområde. Vi vil derfor gerne i dialog med beslutningstagerne, således at vi kan være med til at indrette en mulig fremtidig løsning for vejafgifter.

Vi har i Brunata arbejdet med en model, der er baseret på en fuldstændig afskaffelse af indregistreringsafgiften for nye biler - denne erstattes i stedet af en forbrugsafregnet vejafgift. Dette kan ved første gennemlæsning virke naivt, men vi mener, at der er basis for en god og yderst fornuftig løsning.

De positive aspekter ved denne model er:

- Den kan gøres provenuneutral.
 - o Det samlede afgiftsprovener fra indregistreringsafgift og ejerafgift over en bils gennemsnitlige levetid fordeles på det antal km, en bil typisk kører i sin levetid.
- Hensyn til vægtforhold, energiforbrug og miljøbelastning kan indregnes.
 - o Ligesom ejerafgiften i dag er graderet ud fra bilens energiforbrug, så kan vejafgiften også graderes ud fra forskellige parametre.
- Man kan bruge afgiften til trafikadfærdsregulering.
 - o I modsætning til en fast årlig ejerafgift, så kan en forbrugsafhængig vejafgift bruges til at give lavere vejafgift på indfaldsveje til "park and ride" anlæg og derefter højere afgifter i byområder og miljøfølsomme områder.
- Allerede indregistrerede biler rammes ikke, da de fortsætter efter den gl. ordning.
 - o Reduktion af indregistreringsafgiften mod øget ejerafgift vil ramme brugtbilsmarkedet, og dermed de biler der allerede er betalt høj afgift for.
 - o Hvis man i stedet forsøger at hente det tabte provener ind på energifgifterne, så rammer man også de biler, der allerede er afgiftsbelagt.
- Socialpolitiske fordele, idet ældre og svagelige med ringe transportbehov bedre vil kunne holde bil uden offentlig støtte.
 - o Bilen bliver billig i anskaffelse, men dyrere i drift.

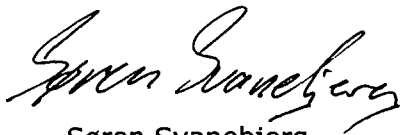
De negative aspekter ved denne model er:

- Skepsis over for overvågning.
 - o Denne skepsis imødegås delvist, idet afregningselskabet (f.eks. Brunata) fungerer som en uvildig part mellem bilejeren og myndighederne.
- Kræver installering af måler-hardware i alle biler.
 - o Dette udgør imidlertid ikke noget stort problem, da der i dag findes robuste og prisgünstige standardløsninger på markedet.

Hos Brunata håber vi, at dette brev kan tjene som inspiration i Skatteudvalgets videre arbejde.

Med venlig hilsen

Brunata a/s



Søren Svanebjerg
Projektansvarlig



f. J. P. Fischer Hansen
Adm. Direktør

Bilag: Beregningseksempel på vejafgift

Beregningseksempel for en dansk gennemsnitsbil (benzindreven personbil):

Statistiske data:

Import pris ¹	75.000 kr.	
Levetid ²	17 år	
Årlig kørsel ³	20.000 km	= 340.000 km i levetiden
Energiforbrug ⁴	13 km/l	
Antal årlige nyregistreringer ⁵	100.000	
Samlet bilpark	1.700.000	

Afgiftssatser:

Moms	25%
Knækgrænse	62.700 kr.
Nedre sats	105%
Øvre sats	180%
½-årlig ejerafgift	1.750 kr.

Afgiftsprovenu i bilens levetid:

Importpris	75.000 kr.		
Forhandleravance (10%)	7.500 kr.		
Moms (25%)	20.625 kr.		

Afgiftsgrundlag	103.125 kr.		
Registreringsafgift	138.600 kr.		
Ejerafgift i levetiden	59.500 kr.		
	-----	-----	-----
Afgiftsprovenu	198.100 kr.	0,58265 kr./km	11.653 kr./år

Med 100.000 nyregistreringer pr. år har staten ved den eksisterende ordning et årligt afgiftsprovenu på 19,8 mia. kr. Vejafgiftsordningen vil indbringe det samme årlige beløb, når den er fuldt implementeret, idet der antages status quo på bilsalget, levetiden og kørselsbehovet.

Indtil den eksisterende bilpark, der tænkes videreført efter den gamle ordning, er faset ud og vejafgiften fuldt implementeret, vil der opstå et "hul" i afgiftsprovenuet, hvorfor en overgangsordning er påkrævet, hvis der ønskes et uændret årligt afgiftsprovenu.

På de næste sider er vist eksempler på overgangsordninger.

¹ I henhold til tabel 2 i De Danske Bilimportørers rapport "Vejtransporten - i tal og tekst 2004".

² Baseret på tal fra Danmarks Statistik og tabel 21B i De Danske Bilimportørers rapport "Vejtransporten - i tal og tekst 2004".

³ I henhold til tabel 31 i De Danske Bilimportørers rapport "Vejtransporten - i tal og tekst 2004".

⁴ Skøn baseret på diverse statistiske data.

⁵ I henhold til tabel 10 i De Danske Bilimportørers rapport "Vejtransporten - i tal og tekst 2004".

Overgangsordning ved uændret bilsalg og levetid:

I nedenstående tabel forudsættes det, at bilparkens sammensætning forbliver uændret.

År	RegSats	VejSats	Indfasningsmodel (Status quo på bilsalg)			Pr. bil Afgiftsprovener Levetid i år	
			Gl. ordning	Ny ordning	Samlet		17
0	100%	0%	19.810.000.000	-	19.810.000.000	100,0%	198.100
1	75%	150%	5.600.000.000	12.142.941.176	17.742.941.176	89,6%	238.885
2	75%	150%	5.250.000.000	13.890.882.353	19.140.882.353	96,6%	233.059
3	75%	125%	4.900.000.000	14.764.852.941	19.664.852.941	99,3%	227.232
4	50%	125%	4.550.000.000	12.756.470.588	17.306.470.588	87,4%	224.319
5	50%	125%	4.200.000.000	14.213.088.235	18.413.088.235	92,9%	221.406
6	50%	125%	3.850.000.000	15.669.705.882	19.519.705.882	98,5%	218.493
7	25%	125%	3.500.000.000	13.661.323.529	17.161.323.529	86,6%	215.579
8	25%	125%	3.150.000.000	15.117.941.176	18.267.941.176	92,2%	212.666
9	25%	125%	2.800.000.000	16.574.558.824	19.374.558.824	97,8%	209.753
10	0%	125%	2.450.000.000	14.566.176.471	17.016.176.471	85,9%	206.840
11	0%	125%	2.100.000.000	16.022.794.118	18.122.794.118	91,5%	203.926
12	0%	125%	1.750.000.000	17.479.411.765	19.229.411.765	97,1%	201.013
13	0%	100%	1.400.000.000	15.148.823.529	16.548.823.529	83,5%	198.100
14	0%	100%	1.050.000.000	16.314.117.647	17.364.117.647	87,7%	198.100
15	0%	100%	700.000.000	17.479.411.765	18.179.411.765	91,8%	198.100
16	0%	100%	350.000.000	18.644.705.882	18.994.705.882	95,9%	198.100
17	0%	100%	-	19.810.000.000	19.810.000.000	100,0%	198.100
18	0%	100%	-	19.810.000.000	19.810.000.000	100,0%	198.100

Kolonnen RegSats viser, hvor stor en procentdel af registreringsafgiften i henhold til den nuværende ordning, der er bibeholdt i overgangsfasen.

Kolonnen VejSats viser, hvor stor en procentdel af vejafgiften i henhold til beregningen på foregående side, der opkræves på biler indregistreret efter den nye ordning.

De næste tre kolonner viser henholdsvis årligt afgiftsprovener fra biler på gammel ordning, ny ordning og samlet provener.

Næstsidste kolonne viser i procent, hvor meget det årlige afgiftsprovener i overgangsordningen udgør i forhold til det oprindelige afgiftsprovener.

Sidste kolonne viser, hvor meget en bil købt i det pågældende år efter indførelsen af vejafgiftsordningen vil bidrage med i afgift i hele sin levetid.

Overgangsordning ved øget bilsalg og reduceret levetid:

Hvis man antager, at der er status quo på bilparkens samlede størrelse, men at levetiden reduceres til 12 år, så vil det årlige bilsalg øges med 40%, og indfasningen af vejafgiftsordningen vil gå hurtigere. Nedenstående tabel indregner ikke længere provenuet på momsen, som ved en stigning i bilsalget på 40% vil udgøre 825 mio. kr. Det forudsættes også her, at bilparkens sammensætning forbliver uændret.

Indfasningsmodel (40% vækst på bilsalg)						Pr. bil	Afgiftsprovenu
År	RegSats	VejSats	Gl. ordning	Ny ordning	Samlet	Levetid i år	12
0	100%	0%	19.810.000.000	-	19.810.000.000	100,0%	180.600
1	50%	150%	5.390.000.000	12.862.500.000	18.252.500.000	92,1%	224.245
2	35%	150%	4.900.000.000	13.112.400.000	18.012.400.000	90,9%	216.720
3	25%	125%	4.410.000.000	12.752.250.000	17.162.250.000	86,6%	209.195
4	15%	125%	3.920.000.000	13.445.600.000	17.365.600.000	87,7%	205.433
5	5%	125%	3.430.000.000	14.138.950.000	17.568.950.000	88,7%	201.670
6	0%	115%	2.940.000.000	14.538.300.000	17.478.300.000	88,2%	197.908
7	0%	100%	2.450.000.000	14.749.000.000	17.199.000.000	86,8%	180.600
8	0%	100%	1.960.000.000	16.856.000.000	18.816.000.000	95,0%	180.600
9	0%	100%	1.470.000.000	18.963.000.000	20.433.000.000	103,1%	180.600
10	0%	100%	980.000.000	21.070.000.000	22.050.000.000	111,3%	180.600
11	0%	100%	490.000.000	23.177.000.000	23.667.000.000	119,5%	180.600
12	0%	100%	-	25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600
13	0%	100%		25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600
14	0%	100%		25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600
15	0%	100%		25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600
16	0%	100%		25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600
17	0%	100%		25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600
18	0%	100%		25.284.000.000	25.284.000.000	127,6%	180.600

Se kommentarer til kolonnerne på foregående side.