

**Skatteministeriet**  
**Den**

J.nr. 2005-518-0139

Spørgsmål 153

Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed fremsendes svar på spørgsmål nr.153 af 5. august 2005.  
(Alm. del).

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

**Spørgsmål 153:**

Ministeren bedes udarbejde et notat, der belyser konsekvenserne af en vedtagelse af Europa-Kommissionens forslag KOM (2005) 261, herunder af mulighederne for at bevare beskatningsniveauet intakt. Der ønskes endvidere en analyse af det foreslåede refusionssystem, vedrørende personbiler, der er indregistreret i et land og som eksporteres eller overføres permanent til et andet EU-land. Endelig ønskes der en analyse af i hvilket omfang det nuværende afgiftssystem hindrer salg af nye og brugte biler mellem EU's medlemslande, jf. SAU alm.del. – bilag 136 (2004-05, 2. samling).

**Svar:**

Der vedlægges et notat om virkningerne for Danmark af en gennemførelse af Kommissionens forslag til Rådets direktiv om afgifter af personbiler. (KOM(2005)261 final).

**Notat vedrørende alm. del spørgsmål 153 fra Folketingets Skatteudvalg om virkningerne for Danmark af en gennemførelse af Kommissionen forslag til Rådets direktiv om afgifter af personbiler. (KOM(2005)261 final).**

Forslagets indhold

Kommissionens direktivforslag om bilbeskatning har 3 til dels sammenfaldende hovedlinier:

- at der sker en afvikling af registreringsafgifter af personbiler inden udgangen af 2015,
- at der gennemføres ordninger med godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler for at undgå dobbeltbeskatning (indtil registreringsafgifterne er afviklet),
- at beskatningsgrundlaget for såvel registreringsafgifter og de løbende afgifter ændres så de kommer til at indeholde et element, der direkte knytter sig til CO<sub>2</sub>-udledningen. Senest pr. 1. december 2008 foreslås, at mindst 25 pct. af indtægterne fra afgifterne skal være CO<sub>2</sub>-afhængige og pr. 1. december 2010 skal andelen være 50 pct.

Det samlede niveau for afgifterne foreslås fortsat at være et anliggende for medlemslandene.

Spørgsmål 153 har ligeledes 3 dele,

- Belysning af direktivforslaget, herunder af mulighederne for at bevare beskatningsniveauet intakt.
- En analyse af det foreslåede revisionssystem for personbiler, der overføres permanent til et andet EU-land.
- En analyse af i hvilket omfang det nuværende afgiftssystem hindrer salg af nye og brugte biler mellem EU's medlemslande.

Ad Belysning af direktivforslaget, herunder af mulighederne for at bevare beskatningsniveauet intakt.

Indledningsvis bemærkes, at det i direktivforslaget anføres, at hjemmets grundlaget for direktivet er: "Traktaten navnlig artikel 93". I artikel 93 anføres: "Rådet, der træffer afgørelse med enstemmighed på forslag af Kommissionen og efter høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg, vedtager bestemmelser om harmonisering af lovgivningerne vedrørende omsætningsafgifter, punktafgifter og andre indirekte skatter, i det omfang en sådan harmonisering er nødvendig for at sikre det indre markeds oprettelse og funktion inden for den i artikel 14 fastsatte frist."

Som det fremgår af begrundelsen i forslaget er Kommissionen ikke blind for, at en afvikling af registreringsafgiften kan give budgetproblemer i mange medlemslandene, og Kommissionen anviser i den forbindelse muligheden for at forhøje de løbende afgifter af biler eller afgifterne af

brændstof for at opnå provenuneutralitet. Videre nævnes i forslaget også muligheden for indførelse af nyskabende bestemmelser om vejafgifter. En afvikling af registreringsafgiften vil have betydelige konsekvenser her i landet. Afgifter vedrørende anskaffelse og ejerskab af motorkøretøjer bidrager med ca. 25-30 mia. kr. til statskassen, hvoraf registreringsafgiften udgør ca. 3/5. Skulle provenutabet hentes fra personbilerne ville det kræve en forhøjelse af ejerafgifterne (vægt- og brændstofforbrugsafgifterne) med en faktor 3.

Konkret ville en finansiering med ejerafgifterne betyde, at afgiften af en almindelig personbil, der i dag f.eks. er 4.000 kr. årligt skulle forhøjes til ca. 12.000 kr. årligt.

En aftrapning af registreringsafgiften vil derfor i en overgangsperiode svarende til en bils levetid medføre et statsligt indtægtstab, hvis det skal undgås, at de bilejere, der har betalt høj registreringsafgift også skal betale højere løbende afgift.

Videre vil det være vanskeligt at forhøje de allerede forhøjede ejerafgifter i et omfang der fuldt ud kan dække det provenutab der følger af, at provenuet fra registreringsafgiften stiger med udviklingen i bilpriserne fordi den beregnes af bilernes værdi, mens ejerafgifterne er konkrete beløb, der er fastsættes ved lov. Der må således indføres en reguleringsmekanisme for ejerafgifterne, hvis beskatningsniveauet pr. bil skal holdes uændret.

Det er således næppe sandsynligt, at beskatningsniveauet for personbiler, heller ikke på længere sigt, vil kunne fastholdes ved en afvikling af registreringsafgiften.

#### Ad Analyse af det foreslåede revisionssystem for personbiler, der overføres permanent til et andet EU-land.

Danmark indførte i 2002 godtgørelse ved udførsel af brugte biler. Den danske godtgørelsesordning tager udgangspunkt i bilens eller motor-cyklens almindelige pris ved salg til bruger her i landet. Dette er helt parallelt med de regler, der gælder ved indførsel af brugte biler mv. Forskellen ligger i, at der ved godtgørelsesordningen sker et fradrag på 15 pct. i det afgiftsbeløb, der kan beregnes ud fra bilens eller motorcyklens almindelige pris ved salg til bruger her i landet. Fradraget skyldes, at afgiften af et brugt køretøj også indeholder et element af afgift af den sædvanlige forhandleravance, der indgår i den almindelige pris ved salg til bruger for det konkrete køretøj. Det fandtes ikke rimeligt at give godtgørelse af registreringsafgift af et beløb, der måske kunne have været tjent ved at sælge bilen eller motorcyklen her i landet, men efter godtgørelse tjenes i udlandet. Hertil kommer, at det i modsat fald kunne blive en god forretning at opkøbe nyere brugte biler og motorcykler til engrospris og herefter eksportere disse med en godtgørelse, der beregnes på grundlag af udsalgsprisen.

De nye eller brugte biler, som danske bilister må anskaffe i stedet for de biler, der udføres, er i modsætning til de udførte biler beskattet af forhandlerens salgspris – dvs. af et beløb der inkluderer den avance der tages her i landet. Dette er baggrunden for at godtgørelsesordningen giver statskassen en merindtægt sammenholdt med de tidligere gældende regler.

Kommissionens forslag er ikke detaljeret nok til at der kan foretages en egentlig vurdering af om en vedtagelse af forslaget vil ændre væsentligt på det system vi i dag anvender her i landet.

Indførelse af godtgørelsesordninger i andre EU-lande med registreringsafgift vil skabe mulighed for kommerciel indførsel her til landet af biler fra disse lande. Tilsvarende vil borgere der indvandrer her til landet fra EU-lande med registreringsafgift ikke i samme omfang som i dag være tilskyndet til at afhænde bilen i dette andet land.

Ad Analyse af i hvilket omfang det nuværende afgiftssystem hindrer salg af nye og brugte biler mellem EU's medlemslande.

I 2004 blev registreret godt 147.000 personbiler i Danmark. Heraf var hen ved 11 pct. eller ca. 15.700 brugte indførte personbiler. Der blev i samme år udbetalt godtgørelse vedrørende udførsel af ca. 2.100 personbiler.

At antallet af udførte biler er lavere end antallet af indførte biler kan ses som en naturlig følge af at der ikke fremstilles biler i Danmark, hvorfor Danmark både når det gælder nye og brugte biler er nettoimportør, jf. besvarelsen af alm. del spørgsmål 168-170 af 20. december 2004.

I EU-lande, der ikke i dag godtgør registreringsafgift ved endelig udførsel af brugte biler, vil der typisk ikke ske udførsel. Den bilist, der vil udvandre, vil i stedet typisk vælge at få den del af bilens værdi der skyldes registreringsafgiften tilbage ved at afhænde bilen. Udførsel, der skyldes, at der kan opnås en højere pris uden registreringsafgift i andre EU-lande forekommer næppe fra EU-lande uden godtgørelse af registreringsafgift.

Ses der nærmere på de faktiske værdier for de brugte indførte biler, forekommer disse meget høje sammenholdt med bilernes alder. Dette peger i retning af, at indførslen af brugte biler er koncentreret om biler, der i gennemsnit har en højere pris fra ny, end de biler der ellers indgår i den danske bilpark. Uden registreringsafgiften ville den danske bilpark efter en årrække formentlig have en højere andel af dyrere biler, end den bilpark vi har i dag. Dette tyder på, at registreringerne af brugte indførte biler formentlig er højere med registreringsafgift end de ellers ville havde været.