



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2004-521-0009

Dato:

Til

Folketingets Skatteudvalg

Til udvalgets orientering sendes hermed notat om Kommissionens forslag direktiv om afgift af personbiler KOM(2005)261

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

# Grundnotat til Folketingets Europaudvalg

## Forslag til direktiv om afgifter af personbiler.

### (KOM(2005) 261 endelig)

#### *Resumé*

*Kommissionen foreslår,*

- *at registreringsafgifter af personbiler afvikles 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.*

*Forslaget har fået en meget blandet modtagelse og det forventes at drøftelser på politisk niveau vil have lange udsigter.*

*Danmark støtter Kommissionens arbejde for at hindre dobbeltbeskatning og for at reducere udledningen af CO<sub>2</sub>. Fra dansk side kan afviklingen af registreringsafgiften ikke støttes.*

#### **Baggrund**

Kommissionen fremsatte d. 5. juli 2005 forslag til Rådets direktiv om afgifter på personbiler. Forslaget bygger på dele af den meddelelse om bilbeskatning, som Kommissionen offentliggjorde i oktober 2002 (KOM(2002) 431). Kommissionen ønsker med forslaget at forbedre det indre markeds funktion ved at reducere forvriddinger på det europæiske bilmarked. Afgifter af anskaffelse som f.eks. registreringsafgiften vurderes at tilskynde segmentering af EU's bilmarked og dermed begrænse konkurrencen. Dertil vil afvikling af registreringsafgiften fjerne eksisterende skattemæssige hin-

dringer for overførsel af personbiler fra et medlemsland til et andet. Endvidere ønsker Kommissionen, at knytte bilafgifterne til bilernes CO<sub>2</sub>-udledning. Kommissionen angiver personbiler som en væsentlig kilde til CO<sub>2</sub>-udledning og foreslår at anvende skatte- og afgiftsmæssige instrumenter som en del af EU's strategi for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning fra personbiler.

## **Forslagets indhold**

### Afvikling af registreringsafgifter af personbiler inden udgangen af 2015

Kommissionen begrundet denne del af forslaget med at registreringsafgiften skaber problemer i forhold til funktionen af det indre marked og dermed påvirker den europæiske bilindustri konkurrenceevne i negativ retning.

Forslaget forventes at medføre mindre bureaukrati, større gennemsigtighed og retssikkerhed for alle berørte parter og dermed færre hindringer for de frie vare- og personbevægelser. Kommissionen anfører, at bilindustrien vil få bedre mulighed for at udnytte stordriftsfordele og derved kunne øge konkurrencedygtigheden og - til en vis grad - beskæftigelsen. Kommissionen nævner, at det fragmenterede bilmarked i EU medfører, at bilindustrien i dag er forhindret i at producere personbiler med de samme specifikationer til hele det indre marked. Med forslaget vil der ske en indbyrdes tilnærmelse af de nationale beskatningssystemer, især hvad angår beskatningsgrundlaget for personbiler.

Kommissionen henleder særligt opmærksomheden på de forskelle, der er i før-skat priser for personbiler i medlemslandene. Endvidere forventer Kommissionen en hurtigere udskiftning af bilparken til nyere biler, der er mere brændstoføkonomiske, ved en afskaffelse af registreringsafgiften.

Det er Kommissionens opfattelse, at registreringsafgiften kan afskaffes uden budgetmæssige virkninger, da de tabte indtægter kan opvejes ved en gradvis og sideløbende overførsel af indtægter fra registreringsafgifter til vægtafgifter og om nødvendigt til andre beskatningsforanstaltninger, herunder eventuelt vejafgifter. Kommissionen anfører til støtte herfor, at sådanne afgifter udgør en mere stabil indtægtskilde for de nationale budgetter, da de genererer indtægter igennem hele personbilens levetid i modsætning til registreringsafgiften, hvor der kun er tale om indtægter ved erhvervelsen af den pågældende bil.

### Ordninger med godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler for at undgå dobbeltbeskatning (indtil registreringsafgifterne er afviklet)

Kommissionen begrundet denne del af forslaget i et ønske om at undgå dobbeltbeskatning f.eks. i forbindelse med skift af bopæl inden for EU. Refusionsordningen vil skulle ledsages af et begrænset antal EU-bestemmelser, som kan fastlægge objektive og gennemsigtige metoder til at beregne restværdien for brugte biler, der eksporteres eller permanent overføres til registrering i en anden medlemsstat. Kommissionen forventer at godtgørelsesordninger vil kunne få visse positive økonomiske virkninger for borgerne og bilbranchen, men at de ikke tager fat om de nuværende hindringer på det indre marked. Kommissionen anser derfor godtgørelsesordninger ved udførsel af biler som en midlertidig minimumløsning.

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.

Kommissionen begrundet denne del af forslaget med målet om, at den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning for personbiler maksimalt må være 120 g/km i 2010. Afgifter der afhænger af brændstofforbruget, vil give borgerne incitament til at vælge mere brændstoføkonomiske biler.

Kommissionen anfører, at personbiler udleder store mængder CO<sub>2</sub> – svarende til ca. 12 pct. af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning - og at de derfor er af særlig betydning for EU's målsætning om at opfylde sine miljøforpligtelser i Kyoto-protokollen. Endvidere er afgiftsmæssige foranstaltninger en af de tre søjler i Fællesskabets strategi til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler.

Formålet med forslaget er, at gennemføre Fællesskabets strategi for nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler. Forslaget tager ikke sigte på at øge beskatningsniveau for personbiler men på at udnytte de afgiftsmæssige foranstaltninger fuldt ud for at nå op på målsætningen om 120 gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Afgiftsmæssige foranstaltninger udgør et kraftigt incitament til f.eks. at forny bilparken hurtigere og at få forbrugerne til at ændre adfærd til fordel for mere brændstoføkonomiske personbiler.

Når det gælder de løbende afgifter af personbiler, foreslås det, at beskatningsgrundlaget omlægges, så afgiften inden udgangen af 2010 helt eller delvis baseres på den enkelte personbils udledning af CO<sub>2</sub>. I forhold til registreringsafgiften bør de medlemsstater, der gør brug heraf, også indarbejde et CO<sub>2</sub>-baseret element i beskatningsgrundlaget inden udgangen af 2010, samtidig med at de arbejder hen imod en gradvis afskaffelse af denne afgift. Ved fastsættelsen af fristen til at omlægge beskatningsgrundlaget for både registrerings- og vægtafgiften er der taget hensyn til EU's tilsagn om senest i 2010 at nedbringe udledningen af carbondioxid fra personbiler til 120 g pr. km. For at undgå, at det indre marked opsplittes yderligere, fordi medlemsstaterne anvender bestemmelserne om carbondioxid på forskellig vis, foreslår Kommissionen, at mindst 25 pct. af det samlede provenu af henholdsvis registrerings- og vægtafgifter senest den 1. december 2008 (starten på Kyoto-perioden) bør stamme fra det CO<sub>2</sub>-baserede element i disse afgifter. Senest den 31. december 2010 bør mindst 50 pct. af det samlede provenu af både den årlige vægtafgift og registreringsafgiften (indtil den afskaffes) stamme fra det CO<sub>2</sub>-baserede element i disse afgifter. Det samlede provenu fra afgiftens CO<sub>2</sub>-baserede element bør gradvis øges frem til 2010, og samtidig bør provenuet fra den gamle afgiftsstruktur gradvis reduceres, så budgetvirkningen holdes neutral. Det vil efter forslaget være op til hver enkelt medlemsstat at fastsætte afgiftsniveauet med hensyn til Euro pr. g CO<sub>2</sub> pr. km.

Kommissionen angiver, at forslaget vil medføre en forbedring af miljøet takket være nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner og muligvis også af andre forurenende emissioner. I dette specifikke tilfælde er der en tæt sammenhæng mellem det indre marked og miljømålsætningen, og de to elementer bør derfor betragtes under ét, hvis der skal kunne opnås tilfredsstillende resultater.

Kommissionen anfører endvidere, at indførelse af en afgift til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne kan få meget mærkbare konsekvenser. Ifølge en COWI-undersøgelse vil medtagelsen af et CO<sub>2</sub>-element i beregningsgrundlaget for de eksisterende afgifter (i EU anvendes registreringsafgiften og vægtafgiften almindeligvis samtidigt) medføre en mærkbar nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne. I nogle tilfælde blev det anslået, at det blot ved medtagelse af et CO<sub>2</sub>-element i den årlige vægtafgift ville være muligt at opnå en nedbringelse svarende til 50 pct. af det opstillede mål. Det fremgår tydeligt, at hvis de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye biler skal nedbringes betydeligt, må man differentiere af-

gifterne, så de bliver meget lavere for de mest energieffektive biler end for biler med ringe energieffektivitet. Selv om Fællesskabets mål om et gennemsnit på 120g CO<sub>2</sub>-emissioner pr. km for nye biler for en stor del, dvs. mellem ca. 30,5 pct. og 86 pct., kan nås ved en optimal anvendelse af afgiftsmæssige foranstaltninger, der består af CO<sub>2</sub>-baserede registrerings- og vægtafgifter, er dette imidlertid ikke tilstrækkeligt til helt at nå dette mål. Det vil være nødvendigt at træffe andre foranstaltninger, som f.eks. at øge andelen af dieslbiler eller fremme brugen af mindre biler ("downsizing"), for at nå dette mål. Disse foranstaltninger bør have til formål at internalisere de eksterne omkostninger og bygge på princippet om, at forureneren betaler. Samtidig bør de være enkle, gennemsigtige, ens for alle typer, klasser og segmenter.

## **Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på EF-traktatens artikel 93, som kræver vedtagelse med enstemmighed efter høring af Europa-Parlamentet.

## **Høring**

Forslaget har været sendt i høring.

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark anfører, at de er meget betænkelige ved en omlægning af registreringsafgiften til en afgift på ejerskab/brug af bilen, uanset at dette måtte ske over en årrække, som følge af usikkerheden i branchen og blandt forbrugerne i en overgangsperiode med konstant faldende værdier. CAD finder, at den bedste løsning er at gøre registreringsafgiften mere CO<sub>2</sub>-afhængig, som også vil være den enkleste måde at sikre provenuet på.

Danmarks Automobilforhandler Forening DAF har i første omgang ingen bemærkninger til selve forslaget. DAF vil dog gerne påpege, at Danmark pga. registreringsafgiftens højde bør søge en så lang overgangsperiode som muligt – 10-15 år anses for realistisk af hensyn til landets brugtbilpriser og bilernes værdi for såvel autobranchen og finansieringskilderne som for de enkelte bilejere.

Danmarks Naturfredningsforening finder ikke, at forslaget er vejen frem, da det vil gøre anskaffelsen af alle biler billigere og dermed øge forureningen. DN foreslår i stedet miljødifferentierede registreringsafgifter, som også knyttes til andre forureningsfaktorer såsom udledningen af partikler.

Danske Biludlejere anfører, at en pludselig eller gradvis afvikling af registreringsafgiften vil betyde en værdiforringelse af biludlejningsselskabernes største aktiv, nemlig bilparken, og dermed egenkapitalen. DB anfører endvidere, at den nuværende godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler ikke er økonomisk forsvarlig, idet kun 86 pct. af den registreringsafgift, der vurderes indeholdt i den pågældende bils værdi refunderes, hvilket medfører tab.

Danske Sælgere kan principielt tilslutte sig, at registreringsafgiften omlægges til en løbende afgift. DS finder dog, at der ligeledes bør foretages en nivellering af afgifterne i de enkelte lande. DS finder ikke, at der i forslaget tages højde for det sikkerhedsmæssige aspekt, men at afgiften ensidigt relateres til CO<sub>2</sub>-udledningen, hvilket kan gå ud over både sikkerhed og arbejdsmiljø. DS gør opmærksom på, at en fjernelse af registreringsafgiften kan medføre tab for de bilejere, der allerede har købt en bil til den gældende registreringsafgift. DS finder, at en favorisering af dieslbiler, som følge af mindre

CO<sub>2</sub>-forurening, bør løses ved en omlægning, som samtidig relateres til, at dieselmotorerne forsynes med partikelfiltre. DS foreslår afslutningsvis, at det totale afgiftstryk i samme forbindelse sænkes.

Dansk Industri og Bilbranchen mener, at der grundlæggende er behov for en harmonisering af afgiftsbelægningen af biler i EU, for derigennem at udvikle et funktionelt indre marked for biler, sikre det fulde udbytte af de teknologiske fremskridt og derigennem udbrede sikrere og mere miljøvenlige biler på de europæiske veje. Autobranchen har således endnu ikke haft mulighed for at udnytte de enorme potentialer, der ligger i at handle på tværs af grænserne i EU uden restriktioner. En harmonisering af afgiftsprincipperne, hvor registreringsafgiften reduceres/fjernes, kan endvidere være medvirkende til at reducere/fjerne problemerne med det eksisterende refusionssystem ved import og reeksport af køretøjer. Den nuværende afgiftsstruktur er endvidere medvirkende til i stigende omfang at forvride konkurrencen i takt med, at den teknologiske udvikling forælder afgiftsstrukturen og de indbyggede særregler. DI og Bilbranchen foreslår, at der skabes større incitament til at udskifte og skrotte den ældste del af bilparken, f.eks. efter ”forureneren betaler”-princippet. Introduktionen af en mere markant CO<sub>2</sub>-del i ejeravgiften harmoniserer således ifølge DI og Bilbranchen godt med princippet om lige konkurrencevilkår landene imellem.

DI og Bilbranchen påpeger, at der i forbindelse med omlægningen skal tages højde for værdien af den allerede indregistrerede bilpark, og støtter et refusionssystem i overgangsperioden, dog således at selve værdiansættelsen af bilen sker på objektive kriterier.

DI og Bilbranchen ønsker klare udmeldinger fra regeringen, når beslutningen om omlægning er truffet – en omlægning som ikke er mulig at gennemføre uden omkostninger i form af et midlertidigt provenutab.

DI og Bilbranchen er grundlæggende enig med Kommissionen i betragtningen om, at det ikke er en holdbar situation, at regelgrundlaget fastsættes af EF-Domstolens afgørelse som følge af et uklart retsgrundlag. Som følge af EF-domstolens domsafsigelse af 15. september 2005, som gik Danmark imod, må det ifølge DI og Bilbranchen anses som endnu mere vanskeligt at opretholde en særskilt dansk afgift på 180 pct.

Dansk Metal glæder sig over, at der nu bliver gjort tiltag fra Kommissionens side til at omlægge registreringsafgiften på personbiler, og erklærer sig enig i, at eksistensen af 25 forskellige skattesystemer er en hindring for, at det internationale marked kan fungere. DM anfører, at skal arbejdskraftens mobilitet for alvor øges, bør der tages et kig på de mange og høje afgifter, som bilejerne belastes af. DM bemærker, at danske bilpriser, før afgifter, stadig er blandt de laveste i Europa, indtil undtagelse i EU-lovgivningen på et tidspunkt udløber, hvilket forventes at resultere i endnu dyrere biler i Danmark end pt. DM anfører, at det danske afgiftssystem, ifølge FDM, gør, at det samlet set kan koste op mod 90.000 kr. ekstra at købe en, efter europæisk standard, sikker og miljøvenlig bil, hvoraf de 60.000 kr. går direkte i statskassen. DM støtter i en vis udstrækning forslaget, herunder nedtrapningen over en længere periode og at en del af afgiften lægges over på brugen af selve bilen. DM støtter derimod ikke idéen om, at afgiften skal være afhængig af CO<sub>2</sub>-udslippet inden 2015, da dette vil lægge en dobbeltavgift på nuværende bilejere, som ikke får gevinst af den lavere registreringsafgift. DM foreslår, at forhøjelsen kun skal omfatte nyindregistrerede biler, hvor afgiften gøres afhængig af miljøvenligheden og hvor langt bilen kører på literen.

De Danske Bilimportører påpeger i sit høringssvar en del af de u hensigtsmæssigheder, der i dag hersker på det danske bilmarked, og støtter bl.a. på den baggrund forslaget, hvilket regeringen opfordres

til også at gøre. DBI er enig i formålet om at skabe et fælles grundlag for personbilbeskatningen i EU, så de medlemslande, der anvender en sådan beskatning, omstrukturerer deres systemer. DBI bemærker, at den danske registreringsafgift er den mest ekstreme af samtlige bilafgifter i Europa. DBI anfører nogle kendetegn for det danske bilmarked, hvor gennemsnitsalderen er steget fra 7,8 år ved udgangen af 2000 til 9,2 år ved udgangen af 2004, der er sket en kraftig stigning i parallelimporten af nye biler baseret på kreativ udnyttelse af den ekstreme værdisafgift, salget er flyttet over på billige biler, der har en større miljøbelastning, der er en forsinkelse af sikkerhedsteknologi som følge af registreringsafgiften, der har været et samlet merprovenu på 6,2 mia. kr. i forhold til de afgivne løfter i forbindelse med omlægningen af ejerafgiften, og statens provenu fra registreringsafgiften vil i 2005 runde 20 mia. kr. – en stigning på 4 mia. kr. i forhold til 2004. DBI finder, at alt efter omlægningens karakter vil det medføre et større salg af moderne, miljøvenlige og sikre biler. En eventuel reduktion af det samlede afgiftstryk vil endvidere føre til større bilsalg og kortere levetid for den enkelte bil. DBI har den holdning, at den nuværende sammensætning af de danske registreringsafgifter hindrer indførelsen af moderne miljøvenlige og sikre biler. Samtidig finder DBI, at de nuværende registreringsafgifter betyder, at Danmark er på kant med EU på flere områder, når det gælder fri bevægelighed og skabelsen af det indre marked.

FDM støtter en gradvis afskaffelse af registreringsafgifterne og en samtidig optrapning af CO<sub>2</sub>-elementet i de årlige afgifter – til bedring af både miljø og sikkerhed. FDM anfører dog, at en provenuneutral omlægning vil kræve en hen ved tredobling af ejerafgifter, hvilket vil få sociale konsekvenser og tvinge visse befolkningsgrupper ud af bilmarkedet. FDM advarer mod en risiko for, at CO<sub>2</sub>-udledningen ikke reduceres så meget som forventet, men at afgifts-trykket til gengæld bliver uforudsigeligt højt.

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer anfører, at den aktuelle danske registreringsafgift ikke fungerer hensigtsmæssigt i øjeblikket, hvor der kan være ganske store forskelle i afgifts-belastningen af en given bilmodel – afhængig af vilkårene ved den første indregistrering. Under alle omstændigheder finder FSR, at det vil være en fordel, afgiftsteknisk set, at man mere og mere fjerner sig fra værdielementet som beskatningsgrundlag. FSR anbefaler, at der meledes detaljeret ud om afgifts- og godtgørelsessatser frem til år 2015 – af hensyn til aktørerne på bilmarkedet.

HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene finder ikke, at forslaget giver anledning til direkte bemærkninger, da forslaget alene vedrører personbiler. HTS anfører dog, at det er meget sandsynligt, at HTS i tilfælde af, at registreringsafgiften omlægges for alle kategorier af motorkøretøjer, vil have synspunkter hertil.

Håndværksrådet er isoleret set modstandere af, at der sker en afvikling af registreringsafgiften frem mod 2015 som foreslås, men foretrækker at registreringsafgiften bevares, men gøres mere CO<sub>2</sub>-afhængig over en passende lang overgangsperiode. Håndværksrådet vil klart prioritere lavere skat på arbejdskraft frem for lavere registreringsafgift. HVR anfører, at en fælles skattebase i EU er fornuftig, såfremt landene selv kan fastsætte skattesatsen. HVR tilføjer endvidere, at det udover en meget lang overgangsperiode, er påkrævet at få overblik over, hvordan forsikringsmarkedet og de finansielle leverandører vil reagere på en omlægning.

Landbrugsrådet er positivt indstillet over for forslaget, og kan give opbakning til lavere registreringsafgifter og indførelse af ”forureneren betaler”-princippet. LR så dog gerne, at også last- og godsvogne inkluderes i de af direktivet omfattede køretøjer. Endvidere fremhæves, at biobrændsler passende kunne promoveres ved lavere afgifter herpå.

Landsorganisationen i Danmark stiller sig positivt over for forslaget. LO lægger vægt på, at en omlægning bidrager til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. En forenkling af beskattningen af personbiler vil samtidig medvirke til at mindske de aktuelle problemer med at tage sin bil med ved flytning på tværs af EU's landegrænser.

Rådet for Bæredygtig Trafik finder, at den danske bilbeskatning ligger uden for EU's kompetenceområde, og finder, at Kommissionen optræder som talerør for den europæiske bilindustri. Forslaget vil således ifølge RBT medføre, at Danmark oversvømmes af 44 pct. flere biler, som vil skabe kaos. Lande uden bilindustri såsom Finland, Grækenland og Danmark har indtil nu heldigvis kunnet fastholde en pæn registreringsafgift. RBT opfordrer Danmark til at fastholde, at EU ikke skal blande sig i den danske bilbeskatning. Danmark blev således også frifundet den 15. juni 2005 i en sag ved EF-domstolen – anlagt af Kommissionen på foranledning af brancheforeningen, Den Danske Bilbranche. RBT finder ikke, at forslaget vil være til fordel for miljøet, da bilsalget vil eksplodere, hvilket vil øge bilkørslen – på trods af forbrugsrelaterede afgifter sættes tilsvarende op. Endvidere er bilproduktion meget energikrævende, hvorfor en hurtig udskiftningstakt for biler vil gøre ondt værre. RBT anfører endvidere, at både køb og brug af biler er blevet meget billigere gennem de seneste 25 år – alene fra 1980 til 1998 er biler blevet 48 pct. billigere set i forhold til danskernes disponible indtægt, mens benzinprisen er faldet med 82 pct. udregnet på samme måde, jf. Bilmagasinet. RBT finder, at Kommissionen overdriver beskatningsniveauet i Danmark, og har lavet alvorlige fejl i beskrivelsen af de danske regler i baggrundspapirene. Det er således udeladt, at beskattningen kun er 104,06 pct. når bilens importpris er op til 62.700 kr., hvorved registreringsafgiften af en ny bil til 99.995 kr. kun udgør ca. 47 pct. af købsprisen hos forhandleren. Der er endvidere udeladt diverse fradragsmuligheder for abs-bremser mv. og muligheden for gulpladebiler er tillige udeladt.

Skatteborgerforeningen finder det grundlæggende betænkeligt, at Kommissionen blander sig i danske skatteforhold, og mener derfor udelukkende, at forslagens elementer kan betragtes som anbefalinger til den danske regering. SBF hilser en afvikling af registreringsafgiften velkommen, og foreslår regeringen at gennemføre afviklingen hurtigere end foreslået. SBF bemærker, at det er foreningens grundlæggende opfattelse, at bilafgifter mest hensigtsmæssigt opkræves, således at de korresponderer med de omkostninger, privatbilismen vurderes at påføre det offentlige. SBF finder, at den eksisterende registreringsafgift og den grønne ejerafgift begge "belønner" de bilejere, som bruger bilen mest muligt ved at nedbringe den betalte afgift pr. kørt kilometer. SBF finder, at den grønne ejerafgift kunne udvides med faktorer som: partikeludledning pr. kørt kilometer, sikkerhed mm. SBF opfordrer regeringen til snarligst at lave særlige ordninger, der tillader (evt. tilskynder til), at bilister nemt og uden for mange omkostninger kan afmelde deres bil i kortere eller længere perioder og på den måde slippe for at betale den periodiske ejerafgift. SBF forventer, at allerede indregistrerede biler fortsætter under det nuværende system, hvilket SBF finder vil ligge inden for rammerne af skattestopet. SBF opfordrer regeringen til løbende at overveje om forhøjelse af benzinafgiften kan lade sig gøre med de grænsehandelsmæssige aspekter for øje, og derefter udnytte muligheden til samtidig at reducere provenuet fra andre generelle afgifter på privatbilisme. SBF finder, at dette vil være inden for skattestopets rammer, idet sigtet er miljømæssigt. SBF finder, at vej- og kørselsafgifter bør afvises ud fra de betænkelige overvågningsaspekter, der ligger heri. Indførelse af bompeng (f.eks. i storbyer) finder SBF vil være et brud på skattestopet, hvis det ikke samtidig garanteres, at det opnåede provenu finder sin vej tilbage til landets bilister igen. Men SBF finder, at regeringen med fordel kunne se nærmere på en generel vejafgift, baseret på et såkaldt vignetsystem (maskinaflæsbar vignet). Afslutningsvis anfører SBF, at det samlede provenu fra bilafgifter efter foreningens opfattelse



overstiger de offentlige udgifter forbundet med privatbilisme, og derfor med tiden må og skal reduceres, men også at regeringens førsteprioritet bør være reduktioner af den danske beskatning af arbejdskraft (først og fremmest den høje marginalbeskatning).

Det Økologiske Råd finder, at Danmark bør arbejde for en ordning, hvor alle typer bilafgifter indtages, og hvor alle EU-landene skal sikre gennemførelse af ”forureneren betaler”-princippet på personbilområdet. I praksis er det dog meget vanskeligt at beregne den samlede miljøbelastning, og det skal derfor samtidig sikres, at det samlede afgiftsniveau er højt nok til at medvirke til at løse miljøproblemerne, herunder at transporten bidrager forholdsmæssigt til opfyldelsen af EU’s klimaaftaler. ØR finder ikke, at muligheden for at opkræve en afgift ved køb bør fjernes. Da det ikke kun er bilkørsel, men også produktion og bortskaffelse af biler, der bidrager til miljøproblemer. Afgiften bør derimod gøres afhængig af bilens miljøbelastning i en samlet livscyklusvurdering, herunder også dens partikelemissioner. ØR finder, at afgiften ved kørsel bør øges væsentligt – mest hensigtsmæssigt ved indførelse af kilometerafhængige afgifter, bedst som kørselsafgifter. ØR finder, at der af hensyn til det indre marked kan indføres maksimumsgrænser for registreringsafgiften, dog mindst 130 pct. af bilens pris uden afgifter, men at der skal gives mulighed for afgiftssænkning ved indførelse af kompenserende kørselsafgift. ØR finder endvidere, at der skal være mulighed for afgiftsdifferentiering for de mindst brændstofforbrugende biler og for dieslbiler uden partikelfiltre, og foreslår mulighed for særlig afgiftsfritagelse for særlige miljøvenlige biler, svarende til ”LUPO”-loven. ØR finder, at der tilsvarende skal sikre incitament til sikkerhedsfremmende foranstaltninger i biler.

Skatterevisorforeningen, Registrerede Revisorer FRR, Foreningen Danske Revisorer og Advokatrådet har meddelt, at forslaget ikke har givet anledning til bemærkninger.

### **Andre landes holdninger**

Forslaget har fået en meget blandet modtagelse, og det forventes at drøftelser på politisk niveau vil have lange udsigter.

### **Foreløbig dansk holdning**

Danmark støtter Kommissionens arbejde for at hindre dobbeltbeskatning og for at reducere udledningen af CO<sub>2</sub>. Fra dansk side er man meget skeptisk over for en afskaffelse af registreringsafgiften.

Det bemærkes, at regeringen i forbindelse med forhandlingerne om forslaget vil støtte, at Kommissionen anmodes om nærmere at belyse, hvorfor en fuldstændig afvikling af registreringsafgifter er nødvendig for at nå direktivets mål.

### **Nærhedsprincippet**

Regeringen oversendte nærhedsnotat den 12. august 2005 til Folketingets Europaudvalg, hvori det vurderes, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet (KOM (2005) 0261 – bilag 2).

Som nævnt ovenfor vil regeringen i forbindelse med forhandlingerne om forslaget støtte, at Kommissionen anmodes om nærmere at belyse, hvorfor en fuldstændig afvikling af registreringsafgifter er nødvendig for at nå direktivets mål.

## **Samfundsøkonomiske og statsfinansielle forhold**

### Afvikling af registreringsafgifter af personbiler inden udgangen af 2015

Kommissionen foreslår en provenuneutral omlægning af registreringsafgiften til løbende bilafgifter. Prisen på bilforbrug vil efter en sådan omlægning være uændret og den samlede efterspørgsel upåvirket.

En gennemførelse af forslaget vil dog have betydelige midlertidige statsfinansielle konsekvenser. Afgifter vedrørende anskaffelse og ejerskab af motorkøretøjer bidrager med 25-30 mia. kr. til statskassen, hvoraf registreringsafgiften udgør ca. 2/3.

En omlægning til løbende ejerafgifter ville betyde, at afgiften af en almindelig personbil, der i dag er f.eks. 3.500 kr. årligt skulle forhøjes til ca. 12.000 kr. årligt.

En aftrapningsmodel kunne introduceres, hvor nye biler blev solgt med mindre registrerings-afgift og større årlig afgift, således at registreringsafgiften efter en årrække blev nul. Konsekvenserne af en sådan model for brugtvoanmarkedet ville imidlertid skulle overvejes nøje, for at bilejere, der allerede har betalt registreringsafgift ikke påføres et urimeligt formuetab. Endvidere vil der skulle etableres balancerede ordninger for beskattningen af brugte indførte biler og motorcykler.

En gradvis aftrapning af registreringsafgiften vil under alle omstændigheder medføre væsentlige midlertidige statslige indtægtstab da bilejere, der har betalt høj registreringsafgift ikke oveni kan kræves højere løbende afgift.

### Ordninger med godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler for at undgå dobbeltbeskatning (indtil registreringsafgifterne er afviklet)

Denne del af forslaget forventes ikke at ville have store konsekvenser for Danmark, idet Danmark allerede i 2002 gennemførte godtgørelse ved udførsel af brugte biler.

Den danske godtgørelsesordning ved udførsel af biler fra Danmark tager udgangspunkt i billens eller motorcyklens almindelige pris ved salg til bruger her i landet. Dette er helt parallelt med de regler, der gælder ved indførsel af brugte biler mv.

### 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.

I Danmark er CO<sub>2</sub>-udledningen allerede inddraget i bilbeskatningen, idet den løbende afgift af alle personbiler, der er registreret første gang siden midten af 1997 beregnes på grundlag af billernes energiforbrug og dermed CO<sub>2</sub>-udledning givet kørselsomfanget.

Når det gælder omlægning af registreringsafgiften viser danske undersøgelser at miljøeffekten er praktisk taget nul, mens de provenumæssige omkostninger kan være betydelige, i form af tabt provenu fra brændstof- og brændstofforbrugsafgiften mv.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet**

Der er ikke foretaget en konkret vurdering af forslaget administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det er bilbranchen, der i dag står for opkrævning af registreringsafgiften. Afvikles registreringsafgiften helt vil de administrative omkostninger vedrørende denne opkrævning ligeledes blive afviklet.

Der betales registreringsafgift af erhvervslivets biler og bilbranchen inkl. udlejnings- og leasingelskaber har afgiftsberigtigede personbiler som en stor del af deres aktivmasse. De økonomiske virkninger for virksomhederne vil hænge snævert sammen med hvordan forslaget gennemføres i praksis.

### **Miljømæssige konsekvenser**

Forslaget bygger miljøargumentationen på den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra personbiler. Der ved ses bort fra niveauet for den samlede klimapåvirkning (CO<sub>2</sub>-udledning). Miljøpåvirkningen fra f.eks. partikler, kulbrinter og kvælstofilter (NO<sub>x</sub>) inddrages ikke.

Der vil f.eks. kunne opnås reduktioner i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning pr. km ved skift fra benzindrevne personbiler til dieseldrevne personbiler, men det medfører samtidig, at forureningen af partikler og kvælstofilter (NO<sub>x</sub>) vil stige.

### **Lovgivningsmæssige konsekvenser**

En gennemførelse af direktivet vil have betydelige lovgivningsmæssige konsekvenser.

### **Tidligere forelæggelser for Folketinget**

Der er sendt nærhedsnotat i sagen til Folketingets Europaudvalg den 12. august 2005. Nærhedsnotatet er ligeledes fremsendt til Folketingets Skatteudvalg den 30. august 2005.