



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2005-518-0155

Dato:

Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 50 af 8. november.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

Spørgsmål:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 3. november 2005 fra Knud Møller Jepsen vedrørende foretræde om udligningsafgift på dieslbiler, jf. alm. del – bilag 31.

Svar:

Knud Møller Jepsen mener, at udligningsafgiften er skæv og urimelig og anfører,

- at den eventuelt kunne erstattes af en afgift pr. liter diesel på 7 øre,
- at den burde have været afskaffet da man indførte ejerafgift på grundlag af brændstofforbruget
- eller at der indføres mulighed for at få testet biler fra før der indførtes ejerafgift på grundlag af brændstofforbruget så disse biler kan komme til at betale løbende afgift efter brændstofforbrug.

Knud Møller Jepsen anfører til støtte herfor, at han betaler 16.128 kr. pr. år i vægt- og udligningsafgift for sin campingbil, mens en tilsvarende campingbil registreret efter 1997 kun koster ca. 8.000 kr. Han er endvidere af den opfattelse, at udligningsafgiften afskaffer sig selv i takt med at de ældre biler skrottes, men at dette er særligt urimeligt for campingbiler fordi de lever længere og dertil også skal betale vægtafgift af campingdelens vægt.

Indledningsvis kan jeg oplyse, at der også betales udligningsafgift af personbiler, herunder campingbiler, registreret efter indførelsen af ejerafgift på grundlag af brændstofforbruget. Denne udligningsafgift beregnes som det beløb, der udligner forskellen i afgiften af benzin og afgiften af diesel, givet en årlig kørsel på 16.000 km.

En dieseldrevet bil der kører 16 km pr. liter og 16.000 km om året anvender årligt ca. 1.000 liter diesel. En benzindrevet bil med samme energiforbrug skal bruge ca. 1.092 liter benzin for at køre 1.000 km svarende til 14,65 km pr. liter. Den samlede brændstofafgift er 3.438 kr. for den dieseldrevne bil og 5.514 kr. for den benzindrevne. Brændstofafgiften er således 2.076 kr. lavere for den dieseldrevne bil. Udligningsafgiften af dieseldrevne biler, der kører fra 15 til 16 km pr. liter udgør 2.120 kr. årligt. Kører den dieseldrevne bil mere end ca. 16.000 km årligt er der en besparelse og omvendt hvis den kører mindre.

På den måde er udligningsafgiften en brændstofafgift, der skaber en slags afgiftsteknisk ligestilling mellem dem der anvender diesel og dem der anvender benzin som brændstof.

For biler fra før 1997 beregnes ejerafgiften (vægt- og udligningsafgift) på grundlag egenvægt og brændstofftype, jf. omstående tabel.

Det fremgår af tabellen, at udligningsafgiften udgør noget over halvdelen af vægtafgiften for bilerne i de mere almindelige størrelser og halvdelen for de største biler. Dette skal ses i sammenhæng med at bilernes brændstofforbrug stiger med stigende vægt. Således balancerer regnestykket for en dieseldrevet bil med en egenvægt mellem 1.101 og 1.300 kg ved et årligt forbrug på ca. 963 liter diesel givet at udnyttelsesgraden af energiindholdet er den samme som tilsvarende benzindrevne biler i samme vægtklasse. For en lidt mindre diesel-

drevet bil med en egenvægt mellem 801 og 1.100 kg ligger balancen ved et årligt forbrug af diesel på 761 liter.

Vægt- og udligningsafgift for personbiler

Alm. personbiler mv.	Vægtafgift kr. pr. år	Udligningsafgift kr. pr. år
I. Egenvægt indtil 600 kg.	1.700	960
II. Egenvægt 601 - 800 kg.	2.080	1.200
III. Egenvægt 801 - 1.100 kg.	2.840	1.580
IV. Egenvægt 1.101 - 1.300 kg.	3.760	2.000
V. Egenvægt 1.301 - 1.500 kg.	4.960	2.560
VI. Egenvægt 1.501 - 2.000 kg.	6.800	3.440
VI. Egenvægt over 2.000 kg. - pr. 100 kg	384	192

Forskellen mellem udligningsafgiften af nyere dieseldrevne biler og udligningsafgiften af ældre dieseldrevne biler er, at den nye udligningsafgift kan beregnes mere præcist givet en årskørsel på 16.000 km. Det skyldes, at bilerne i dag er indplaceret i afgiftsklasse efter brændstofforbrug, mens de tidligere var indplaceret efter egenvægt.

Både for udligningsafgiften af nyere dieseldrevne biler og udligningsafgiften af ældre dieseldrevne biler gælder, at en høj årskørsel giver en større besparelse ved at vælge en dieseldrevet bil og omvendt. Dieseldrevne biler er ofte dyrere i anskaffelse end tilsvarende benzindrevne biler. Dette forhold tenderer mod at rykke balancen i retning af, at kun bilkøbere med høj årskørsel vælger en dieseldrevet bil. Omvendt er især de nyeste årgange af dieseldrevne biler bedre til at udnytte brændstoffets energiindhold end tilsvarende benzindrevne biler. Dette trækker balancen i valget mellem diesel og benzin i retning af en lavere årskørsel.

I lovforslag L 157 (1996-samlingen), der gennemførte ejerafgift på grundlag af brændstofforbruget hedder det blandt andet: ”Sammenhængen mellem bilernes vægt og brændstofføkonomi er dog ikke helt entydig. Der er tilfælde, hvor en bilkøber kan vælge mellem en tungere eller lettere bil, hvor den tungere bil er mere brændstofføkonomisk, men alligevel belastes med højere afgift. I det omfang vægtafgiften her indgår i købers overvejelser, vil vægtafgiften i dette tilfælde give det forkerte signal til køberen. Den årlige afgift af besiddelse af køretøjer kan derfor indrettes, så den giver bedre miljøvirkninger end i dag ved direkte at lade afgiften afhænge af brændstofføkonomien. Hidtil har der imidlertid været tekniske vanskeligheder ved præcist at opgøre køretøjernes brændstofføkonomi. Fra 1997 vil der for nye personbiler imidlertid skulle oplyses brændstofføkonomi opgjort efter en ensartet metode, således at brændstofføkonomien vil være så præcis og sammenlignelig opgjort, at den vil kunne lægges til grund ved udformningen af bilbeskatningen.”

Det har således i forbindelse med gennemførelsen af brændstofforbrugsafgiften stået klart, at den løbende afgift fremover ville blive lavere for biler med en god brændstofføkonomi givet vægten og højere for biler med en ringere brændstofføkonomi givet vægten.

Det har ligeledes stået klart, at overgangen til ejerafgift på grundlag af brændstofforbruget ville ændre balancen mellem valget af ny eller ældre bil i retning af valg af en ny eller nyere bil. Det skyldes, at bilernes brændstoføkonomi løbende forbedres. I lovforslag L 157 blev det med udgangspunkt i historiske data, med nogen usikkerhed forudsat, at bilernes brændstoføkonomi fremover ville forbedres med 0,75 pct. årligt. I praksis er der siden gennemførelsen af ejerafgift på grundlag af brændstofforbruget sket en gennemsnitlig årlig forbedring af brændstoføkonomien på ca. 1,1 pct. for benzindrevne biler og ca. 2,5 pct. for dieseldrevne. Det er ikke muligt at anslå hvor stor en del af disse forbedringer, der skyldes den tekniske udvikling, og hvor stor en del der skyldes ændret adfærd hos bilkøberne.

Når det gælder eventuel måling af brændstofforbruget i for den ældre del af bilparken hedder det i lovforslag L157: ”For ældre personbiler vil det ikke være muligt uden meget betydelige meromkostninger at opgøre benzinøkonomien efter de nye normer. I øvrigt ville det ikke have nogen nævneværdig miljøeffekt at gøre den periodiske afgift direkte afhængig af brændstofforbruget for de nyere årgange, hvor værdien fortsat er så høj, at skrotning ikke kommer på tale i ret mange tilfælde. For ældre personbiler vil den periodiske afgift derfor fortsat være baseret på vægten som i dag.”

Jeg kan tilføje, at bestanden af personbiler, hvor ejerafgiften fastsættes efter vægten i dag udgør ca. 1 mio.

På denne baggrund må min samlede kommentar til Knud Møller Jepsens henvendelse blive, at den løbende beskatning af større ældre personbiler, er indrettet efter principper, der er rimelige og velbegrundede. Jeg har derfor ikke tænkt mig af tage initiativ til ændringer i denne.

I øvrigt skal jeg henviser til min kommentar til Knud Møller Jepsens henvendelse af 1. februar 2005 (2004-05 (2. samling) – svar på alm. del spørgsmål 51).