

**Skatteministeriet**  
**Den**

J.nr. 2005-533-0448

Spørgsmål 10

Til

Folketingets Trafikudvalg

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 10 af 7. oktober 2005.

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

**Spørgsmål:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 4. august 2005 fra Brunata vedrørende nedsættelse af registreringsafgiften på biler, jf. folketingsåret 2004-05, 2. samling TRU alm. del – bilag 318.

**Svar:**

Brunata har med henvisning til at regeringen vil nedsætte et udvalg om registreringsafgiften fremsendt en model, hvor registreringsafgiften afskaffes og erstattes med en forbrugsafregnet vejafgift.

Brunata bemærker i den forbindelse:

- Den foreslåede omlægning er provenuneutral, forstået således, at de samlede afgiftsindtægter i en bils levetid er uændrede
- Det er muligt at graduere vejafgiften ud fra forskellige kriterier som f.eks. vægt, energiforbrug og miljøbelastning
- Vejafgifter kan bruges til trafikadfærdsregulering
- Allerede indregistrerede biler vil ikke blive påvirket af en omlægning, da de fortsætter efter de nugældende regler. Det vil ikke være tilfældet, hvis man reducerer registreringsafgiften og forøger energiafgifterne eller ejerafgiften.
- Der er socialpolitiske fordele, når biler bliver billigere i anskaffelse og dyrere i brug, idet ældre og svagelige med ringe transportbehov bedre vil kunne holde bil uden offentlig støtte.
- Der skal installeres målerudstyr i alle biler, hvilket kan føre til skepsis overfor overvågning.

Hertil kan bemærkes:

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at der skal nedsættes et udvalg, der skal se på mulighederne for en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning i en mere miljøvenlig retning.

De mere præcise rammer for udvalgets arbejde er endnu ikke lagt fast, herunder om en omlægning til vejafgift, kørselsafgift eller roadpricing er nogle af de muligheder, der skal belyses.

Hvad angår provenuneutralitet, så er det korrekt, at en reduktion af registreringsafgiften kombineret med vejafgifter kan gøres provenuneutral i den forstand, at afgiften pr. bil er den samme i løbet af en bils levetid. Dermed vil størrelsen af de samlede indtægter fra bilafgifterne på sigt blive de samme. I en

overgangsperiode vil der imidlertid komme årlige provenutab, idet registreringsafgiften betales i registreringsåret, mens vejafgifter betales løbende.

De årlige, midlertidige provenutab vil være størst de første år efter en omlægning og gradvis reduceres. Først efter en 16-18 år, når stort set hele bilparken er skiftet ud, vil indtægterne fra bilafgifterne være tilbage på samme niveau som i udgangspositionen. Da registreringsafgiften i 2005 skønnes at indbringe ca. 19,8 mia. kr., er der tale om afgiftsindtægter af en stor størrelsesorden, der omperiodiseres.

Det samme vil i øvrigt blive tilfældet, hvis registreringsafgiften reduceres og energiafgifterne eller ejerafgiften forhøjes.

I den model, der er fremsendt, er de årlige provenutab reduceret ved at bilister, der køber bil i indfasningsperioden skal betale en ekstra høj vejsats på op til 150 pct. af normalsatsen. Dermed kommer disse bilister til samlet at betale mere i afgift pr. bil end folk, der allerede har købt bil, og folk, der venter til ordningen er indfaset.

Et sådant indfasningsforløb vil formentlig føre til at nogle udskyder bilkøb til indfasningen er sket og satserne er blevet lavere. Dermed vil de årlige provenutab blive større end beregningerne viser.

I forlængelse heraf kan tilføjes, at Brunata nævner, at vejafgifter kan indrettes, så de ikke rammer allerede indregistrerede bilejere, mens det ikke er muligt for ejerafgiften. Hertil kan bemærkes, at for det første kan der i ejerafgiften tages højde for, om bilen har været indregistreret før eller efter en given dato. For det andet indebærer forslaget om vejafgifter som nævnt, at nogle kommer til at betale mere end andre, afhængig af købstidspunktet.

Hvad angår de socialpolitiske fordele, som Brunata nævner, så vil en reduktion af registreringsafgiften og indførsel af vejafgifter være en ændring fra afgift fra anskaffelse til afgift på brug af en bil. Det vil gavne personer med et lille transportbehov på bekostning af personer med stort transportbehov. Hvad de fordelings- og socialpolitiske konsekvenser af det er mener jeg er for bredt et spørgsmål til at det umiddelbart kan besvares. Blot er der mange andre aspekter end de ældre, f.eks. har mange børnefamilier et stort transportbehov, der er mange mennesker – også lavtlønnede - der kører mange kilometer hver dag for at komme på arbejde og endelig vil lavere anskaffelsesomkostninger give velsituerede familier mulighed for at anskaffe flere biler.

Hvad angår de beregninger, som Brunata har medsendt, så er det forudsat, at bilparkens samlede størrelse er uændret. Imidlertid vil lavere bilpriser formentligt føre til flere og større biler, hvilket kan have en ikke ubetydelig effekt på det samlede kørselsomfang og dermed på statens indtægter. De samlede provenu- og miljømæssige konsekvenser af forslaget er dermed meget usikre.