



Folketingets miljøudvalg

13. november 2006
J.nr. 56.743

**Skriftligt oplæg til Danmarks Automobilforhandler Forening, D·A·Fs
foretræde for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg,
onsdag den 22. november 2006 kl. 08.30**

BILAFGIFTER OG MILJØ

De danske bilafgifter har som hovedregel været anskuet ud fra en skatte- og afgiftsmæssig synsvinkel, hvor fordelingspolitik har spillet en rolle.

De nuværende bilafgifter består af registreringsafgifter (provenu ansl. 24 mia kr./år 2006), brændstofafgifter (provenu ansl. 10 mia kr./år 2006), vægt- og ejerafgifter (provenu ansl. 9 mia kr./år 2006) og forsikringsafgifter mv. (provenu ansl. 2 mia kr./år 2006). I alt 45 mia kr.

Bortset fra brændstofafgifterne, der stiger proportionalt med den enkelte bilbrugers køb af brændstof, forekommer ingen af de nævnte afgifter direkte miljøbegrundede, selv om de enkeltvis indeholder visse miljøvenlige elementer. Således kan man hævde, at den værdibaserede registreringsafgift i sin natur indeholder en begrænsning af lysten til at anskaffe kraftige biler med større miljøbelastning. Ejerafgiften for personbiler indeholder en progressiv stigning i takt med det gennemsnitlige brændstofforbrug, og forsikringsafgiften indeholder bl.a. en betaling af en årlig ydelse til skrotordningen.

I nærværende oplæg har vi fra Danmarks Automobilforhandler Forenings side bestræbt os på specielt at anskue registreringsafgiften for de fleste typer af køretøjer i relation til deres miljøbelastning (udslip, støj, vægt/vejbekæmpelse).

Derved er vi undervejs kommet frem til flere forslag, der måske kan indgå i et påkrævet arbejde med at revurdere og revidere det danske bilafgiftssystem, så det fremstår som et samlet system, der ikke forekommer utidssvarende, eller i sin natur forekommer hæmmende for mobiliteten indenfor EU. Herved vil det danske erhvervsliv og den danske befolkning kunne vælge bil efter behov og ikke efter mulighed for mindst mulig beskatning.



D·A·F foreslår:

A.

Vort hovedsynspunkt er fortsat, at den tårnhøje danske registreringsafgift for personbiler gradvis bør bortfalde.

B.

For at fremskynde dette bortfald og give mindre og mere miljøvenlige personbiler en bedre konkurrenceevne, foreslår vi, at flere små personbiler end de nuværende ca. 25 alene beskattes med 105% registreringsafgift. Dette kan ske ved at hæve grænsen mellem 105% og 180% afgift fra de nuværende kr. 64.200 inkl. moms til eksempelvis 80.000 kr. inkl. moms. Subsidiært ved at øge reguleringstakten opad for 105% afgiften. Eksempelvis fordoble den nuværende årlige stigningstakt.

C.

Personbiler, der er fremstillet med særligt miljøvenlige motorer, eksempelvis benzin- og dieselmotorer, der kører mere end 30 km/l, samt biler, hvis brændstofkilde helt eller delvis består af alternativer til fossile brændstoffer, eksempelvis hybridbiler, brintbiler og biler, der drives af mere end 80% ethanol, skal alene belastes med 105% registreringsafgift, uanset bilernes fabrikspriser.

D.

Den årlige ejeravgift for person- og varebiler bør beregnes efter CO₂ belastning frem for gennemsnitlige normer for brændstofforbrug. Ejeravgift alene kan ikke kompensere et eventuelt gradvis bortfald af personbilens registreringsafgift.

E.

Registreringsafgiften for små varebiler under 2.000 kg. bør sænkes fra de nuværende 95%, således at små og mere miljørigtige varebiler bliver konkurrencedygtige med større køretøjer med 30% eller 0% registreringsafgift.

F.

Hyrevogne og sygetransportbiler, der pt. som nye betaler 20% registreringsafgift, samt statens og forsvarets køretøjer m.fl., der



betaler 0% registreringsafgift, bør alle ved salg som brugte køretøjer til ændret anvendelse, eksempelvis til privatkørsel, belægges med registreringsafgift på lige fod med importerede brugte biler til samme formål.

G.

Den stigende import af brugte personbiler med det formål at svare mindre dansk registreringsafgift, bør begrænses til det mindst mulige, ved justering af de nuværende vurderingsregler og firmabilbeskatningen.

H.

Den særlige skrotpantordning, der i dag opkræves via ansvarsforsikringsafgiften og udbetales til den sidst registrerede ejer af en personbil med 1.750 kr., foreslås forhøjet til en udbetaling på 5.000 kr., der ikke kan overdrages til andre end den sidst registrerede ejer, bortset fra politiet. (Eksempelvis hverken til en skrothandler eller til et forsikringssselskab).

De enkelte bilafgifter:

1. Registreringsafgiften for personbiler (180%/105% afgiften)

Registreringsafgiften for personbiler beregnes med 105% af de første 64.200 kr. af en personbils afgiftspligtige værdi og 180% af resten. Den afgiftspligtige værdi beregnes som bilens fabrikspris minus fradrag for forskelligt trafiksikkerhedsfremmende udstyr, såsom ESP, airbags, selealarmer, sidespejle mv. Til denne "nettopris" tillægges moms inden registreringsafgiften udregnes og pålægges.

105% afgiften for den afgiftspligtige værdi under 64.200 kr. blev i 1999 pristalsreguleret opad fra dengang under 50.000 kr. Denne stigningstakt betyder formentlig, at personbiler om ca. 150 år kun vil være belagt med 105% afgift og 180%-afgiften dermed vil falde væk af sig selv. Men det er lang tid at vente.

Erfaringen med denne årlige stigning af grænsen mellem 105% og 180% afgift er god. Allerede nu er 25 af landets billigste personbiler "kun" belagt med 105% afgift, og hvis man eksempelvis forøgede grænsen



mellem 105%-afgift og 180% afgift til 80.000 kr., ville antallet af personbiler med 105% afgift stige med ca. 30. Det tilsvarende fald i bilpriserne for dyrere biler ved at hæve "bundgrænsen" vil som hovedregel blive kompenseret med mere ekstraudstyr fra fabrikkers og bilimportørers side.

2. Ejeravgift for personbiler

Siden 1997 har nye danske personbiler været belagt med en brændstofforbrugs-bestemt ejeravgift i stedet for den traditionelle vægtafgift. Denne afgift beregnes på baggrund af de såkaldte ECE-normer, og kan formentlig moderniseres med en beregningsmetode efter CO-2 belastning uden de større provenumæssige ændringer. Afgiften har efter vor opfattelse haft en større eller mindre effekt på nybilkøberes valg af personbil, således at de mere miljøbevidste har valgt en mere økonomiske motorstørrelse frem for de mindre miljøbevidste. Men fælles for begge grupper har været, at hensynet til trafiksikkerhed (EuroNCAP-stjerner) som hovedregel har vejet tungere end hensynet til det omliggende miljø, når valget konkret er truffet.

Da automobilimportørerne, FDM og D·A·F i 1995 foreslog en løsning til gradvis reduktion af registreringsafgift, finansieret delvis af ejeravgift, var den typiske vægtafgift for en personbil 2.000 kr. pr. år. Tilsvarende kostede en typisk bilforsikring (ansvar- og kasko) 4.000 kr., i alt 6.000 kr. pr. år i udgift for den enkelte bilejer. I dag koster den typiske ejeravgift 5.000 kr. og forsikringen 10.000 kr., i alt 15.000 kr. pr. år for bilejeren.

Denne udvikling i årlige omkostninger for den enkelte bilejer betyder, at der næppe er rådighedsbeløb tilovers til en kraftig stigning i ejeravgift til finansiering af en nedsat registreringsafgift. Det vil i givet fald få den konsekvens, at danske bilejeren måske nok får bedre råd til at købe biler med lavere registreringsafgift, men til gengæld ikke har råd til at bekoste årligt ejerskab og drift.

En sådan situation vil efter vor opfattelse skade såvel mobiliteten som bilsalg og bilejerskab. Den danske befolkning anvender deres personbiler til transport mellem bolig, arbejde, fritid og indkøb i nævnte rækkefølge.



3. Registreringsafgift for små varebiler (95% afgift)

Registreringsafgiften for små varebiler (op til 2.000 kg totalvægt) beregnes med 0 kr. af de første 15.100 kr. af den afgiftspligtige værdi inklusive moms, men efter fradrag for sikkerhedsfremmende udstyr. Herefter beregnes 95% afgift af resten.

Disse små varebiler er ud fra et miljøhensyn sympatiske, idet de med små motorer som hovedregel har et lille brændstofforbrug, en begrænset størrelse og en smidig adfærd, især i bytrafik. Men herhjemme kan de ikke klare sig i konkurrencen med større varebiler over 2.000 kg, der belægges med 30% registreringsafgift, hvorved der reelt set er opstået en "overkapacitet" i den danske varetransport af afgiftsmæssige grunde.

4. Registreringsafgift for busser og campingbiler (60% afgift)

Busser med plads til flere end 9 personer og såkaldte campingbiler (inklusive firehjulstrækkere med nyt køkken) belastes med 60% registreringsafgift af den del af den afgiftspligtige værdi (inklusive moms), der overstiger 12.100 kr.

5. Registreringsafgift for mellemstore varebiler (30% afgift)

Varebiler over 2.000 kg, men under 3.000 kg, totalvægt er pålagt en registreringsafgift på 0% af bilens afgiftspligtige værdi indtil 15.100 kr. inklusive moms, men eksklusive sikkerhedsudstyr. Af den afgiftspligtige værdi over 15.100 kr. betales 30% registreringsafgift.

Disse såkaldte mellemstore varebiler er meget populære, såvel til varetransport og – som firehjulstrækkere på gule nummerplader – til blandet privat- og varetransport og til ren privatkørsel.

6. Registreringsafgiften for store varebiler (30%, maks. 56.800 kr.)

Man er nødt til at opdele varebiler i små, mellemstore og store varebiler, idet sidstnævnte (3-4.000 kg totalvægt) ganske vist beskattes med 30% afgift af den del af bilens værdi inklusive moms, der overstiger 34.100 kr. Men til gengæld er der for disse indført et "loft" med en maksimal afgift på 56.800 kr.



I praksis er det som hovedregel kun de store kassevogne, der begunstiges af denne regel, men der findes dog meget store firehjulstrækkere, der således kan klare sig med en mindre registreringsafgift end tilsvarende mindre, alene som følge af de stores højere vægt.

7. vægtafgift og privatkørselsafgift for varebiler

Varebiler kan i modsætning til personbiler opnå fradrag for alle udgifter til anskaffelse, afskrivninger, drift og moms. Det hænger naturligvis sammen med, at varebiler er fremstillet med erhvervsanvendelse for øje.

Imidlertid stod det i 1998 Folketinget klart, at der således ikke alene kunne opnås besparelse i registreringsafgiften ved at anskaffe en varebil og anvende den til persontransport, men også i dagligdagen for den enkelte bilejer. Derfor blev der indført en privatbenyttelsesafgift på 5.040 kr. pr. år for varebiler til persontransport mellem 2.000 og 4.000 kg. og halvdelen for varebiler i denne størrelse, der både anvendes erhvervsmæssigt og til persontransport. For små varebiler under 2.000 kg udgør privatbenyttelsesafgiften 900 kr. og halvdelen ved "blandet" anvendelse.

Denne afgift har betydet, at en del af forskellen i årlige driftsomkostninger mellem personbiler med 105%/180% registreringsafgift og varebiler med 95%/30% afgift er blevet mindre. Til gengæld er begrebet "varetransport" i praksis blevet temmelig udvisket.

8. Hyrevogne og sygetransportbiler (20% afgift)

Hyrevogne og visse sygetransportbiler (fortrinsvis til siddende transport af syge) beskattes med 20% registreringsafgift af den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. inkl. moms. Hyrevogne er endvidere fritaget for vægtafgift, ligesom de kan sælges som privatbiler uden yderligere registreringsafgift efter 250.000 km's kørsel/3 år.

Eksempelvis kan en Mercedes 320 CDI aut. hyrevogn sælges brugt til private i Danmark for 400.000 kr. uden registreringsafgift, medens en tilsvarende brugt importeret privatbil skal svare 320.000 kr. i registreringsafgift og hermed ikke kan sælges under en normal handelsværdi på 520.000 kr.

En sådan regel findes hverken for sygetransportbiler eller statens biler (0% afgift), jf. pkt. 10, der som oftest sælges via bilauktioner til en ejer, der herefter må svare afgift efter Skats beregninger. Dette gør disse biler mindre konkurrenceforvridende for bilbranchen end tidligere hyrevogne.

Hvis man antager en miljømæssig vurdering bør det indgå i overvejelserne, at mange af de brugte gensolgte eller importerede biler er mere eller mindre slidte og udtjente, og derved kan give en højere miljøbelastning end tilsvarende nye.

9. Lastbiler og mandskabsvogne over 3.000 kg. (0%afgift)

Disse biltyper er fritaget for registreringsafgift i det hele taget og reguleres med vægtafgift efter en justitsministeriel tabel. Deres manglende betaling af registreringsafgift må betegnes som et princip, hvor hensynet til det danske transporterhverv konkurrenceevne har spillet en rolle. Det ligger uden for vor kompetence at vurdere, om der eventuelt er misforhold i den nuværende afgiftsberegning, relateret til miljøbelastning.

10. Ambulancer, brandbiler, eldrevne biler, forswarets biler, Kongehusets biler, kørestolsbiler, ministerbiler, politiets biler, repræsentationsbiler, rustvogne, rutebiler, tjenestebiler m.fl. (0%afgift)

Disse biler udgør et absolut mindretal af den danske bilpark på over 2,5 millioner køretøjer. De udtjenes i det store og hele af den oprindelige ejer og sælges derefter på bilauktioner til særlige formål eller privatkørsel mod betaling af registreringsafgift.

Undtagelser fra den fastlagte anvendelse giver som regel anledning til større medieomtale, hvorfor de fleste førere af disse biler må antages at holde sig på dydens smalle sti.

11. Eksport og import af brugte biler

De nuværende regler for **eksport** af brugte personbiler tilsikrer, at den danske ejer kan få betalt forholdsvis registreringsafgift tilbage i tilfælde



af, at bilen eksporteres til andre EU-lande. Dog med et fradrag til staten på 15%.

Dette fradrag forekommer D·A·F at være stridende mod EU's regler om varers og arbejdskraftens frie bevægelighed (bilen eksporteres i flere tilfælde som følge af ejers ansættelse i udlandet), hvorfor det foreslås bortfaldet.

Den stigende **brugtbilimport** i Danmark (I 2006 ca. 35.000 enheder, hvilket er 20-25% af nybilsalget) forekommer delvis at være en afgiftsmæssig selvskabt plage, der både rammer statens provenu og den danske autobranches muligheder for konkurrence på lige vilkår.

Det selvskabte består i, at en firmabilbruger eller selvstændig erhvervsdrivende eksempelvis kan spare ca. 200.000 kr. i anskaffelsespris (hvoraf størsteparten er registreringsafgift) ved at importere en lettere brugt større mellemklassebil til Danmark, frem for at købe den som ny her i landet.

D·A·F har to forslag, der kan ændre denne uønskede udvikling. For det første kan firmabilbeskatningen ændres, således at den skattemæssige indkomst alene bliver værdisat for rådighed over bil efter dennes aktuelle værdi, fra skatteår til skatteår. For det andet bør vurderingen af brugte importerede biler ændres således, at kostbart ekstraudstyr i hele bilens levetid indgår som en del af den pågældende bils aktuelle værdiansættelse med afgiftsberigtigelse til følge.

12.

Skrotningspant

Gennem et sindrigt system opkræves alle bilejere et mindre årligt tillægsbeløb via ansvarsforsikringsafgiften. Beløbet administreres af skattemyndighederne, Miljøstyrelsen og del selvejende institution, Miljøordning for Biler, hvis sekretariat beror hos De Danske Bilimportører.

Systemet anser D·A·F for ganske udmærket, men erfaringerne viser, at den nuværende udbetaling på 1.750 kr. ved skrotning ikke er tilstrækkelig motivation til at bringe flere biler til skrotning. Derudover har en række praktiske overdragelsesregler medført, at den sidst registrerede ejer ofte videregiver skrotpanten til sit forsikringselskab ved



totalskader og den pågældende brugtbilhandler/skrothandler ved aflevering af bilen. Derfor foreslår D·A·F panten sat op til et mere attraktivt beløb, eksempelvis 5.000 kr. og reglerne for overdragelse skærpet. Herved vil en del bilejere formentlig blive mere fristede til at aflevere bilen til korrekt skrotning, frem for at hensætte den i grøftekanter.

13. Et-årige syn af mere end 10 år gamle biler

De nuværende regler for periodisk syn, der blev indført i 1998, har ikke vist sig at være stramme nok til den ældste ende af personbilparken, hvorfor der i dag kører 800.000 personbiler over 10 år gamle rundt på gader og veje i Danmark, ligesom denne aldersgruppe fortsat er attraktive at importere som brugte (når de f.eks. på grund af højere lokalafgifter anses for udtjente i Tyskland).

De nuværende regler tilsikrer, at nye personbiler skal til periodisk syn efter 4 år og herefter hvert 2. år. D·A·F foreslår en tillægsbestemmelse, hvorefter personbiler over 10 år gamle skal til periodisk syn hvert år. Herved tilsikres, at biler ude i trafikken formentlig får en bedre vedligeholdelsesstandard for så vidt angår bremses, styretøj,. Rust og miljøbelastning.

14 Afsluttende bemærkninger

Nærværende oplæg er et katalog over nogle af de afgifter, vi i D·A·F ser som objekter for en fornyelse i en mere miljøvenlig retning. Vi står naturligvis gerne til rådighed for eventuelle supplerende bemærkninger eller deltagelse i diverse udvalg om bilafgifter, provenu og miljø.

Vi har ikke anset det som vor opgave at komme med konkrete forslag til forøgelse af de nuværende danske bilafgifter.

D·A·Fs konklusion er ganske klar. I en tidsalder, hvor hensynet til det omliggende miljø, CO-2 udslip m.v. spiller en stadig større rolle, kan det for det danske moderne samfund være hensigtsmæssigt at tage bilbeskatningsområdet op til fornyet overvejelse.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening

