



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2006-518-0200

Dato: 19. December 2006

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 93 af 30. november
2006.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes kommentere SAU alm. del – bilag 44, herunder komme med provenuvurderinger samt lave vurderinger af, hvad DAFs forslag vil betyde for de mest almindelige biltyper.

Svar:

Danmarks Automobilforhandler Forening, DAF, har forud for et foretræde for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg udarbejdet en række forslag til ændring af bilafgifterne mv.

DAF forslår følgende:

- a) Gradvis afskaffelse af den danske registreringsafgift for personbiler
- b) En forhøjelse af registreringsafgiftens progressionsgrænse, f.eks. fra de nuværende 64.200 kr. til 80.000 kr. eller ved en fordobling af den årlige regulering af progressionsgrænsen
- c) En afgift på 105 procent på personbiler, der er fremstillet med særligt miljøvenlige motorer, f.eks. hybridbiler, brintbiler og biler, der drives af mere end 80 procent ethanol
- d) Den årlige ejerafgift for person- og varebiler beregnes efter CO₂-belastningen
- e) Registreringsafgiften for små varebiler sænkes fra de nuværende 95 procent for at gøre små varebiler mere konkurrencedygtige med større varebiler
- f) Afskaffelse af frikørselsordningen for hyrevogne
- g) Importen af brugte biler begrænses ved justering af de nuværende vurderingsregler og firmabilbeskatningen
- h) En forhøjelse af skrotpræmien fra 1.750 kr. til 5.000 kr., der alene kan udbetales til den sidst registrerede ejer

Hertil kan bemærkes:

Miljøministeren har kommenteret det skriftlige oplæg fra Danmarks Automobilforhandler Forening, jf. svar på spørgsmål 39 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Jeg kan henholde mig til dette svar og vil i det følgende supplere med de ønskede provenu- og konsekvensanalyser.

Ad. a – afskaffelse af registreringsafgiften

Registreringsafgiften skønnes i 2006 at indbringe ca. 23,9 mia. kr. ved et salg på ca. 158.000 nye biler. Bilsalget er meget konjunkturfølsomt og er i 2006 betydeligt større end langsigtsniveauet, der skønnes i størrelsesordenen 120.000 biler. Et skøn for det langsigtede niveau for indtægterne fra registreringsafgiften er ca. 18,2 mia. kr.

En afskaffelse af registreringsafgiften vil således føre til et umiddelbart tab af indtægter fra registreringsafgiften på ca. 18,2 mia. kr. ved uændret adfærd. En afgiftslempelse vil imidlertid have en række afledte effekter. For det første vil bilsalgets størrelse og sammensætning ændre sig lige som bilparkens størrelse og kørslen vil stige. Det vil påvirke statens indtægter fra bilafgifterne og brændstofafgifterne. For det andet vil en afgiftslempelse på samme måde som en indkomstskattelettelse påvirke arbejdsudbuddet. For det tredje vil der være offentlige merudgifter forbundet med flere ulykker, mere forurening og behov for flere investeringer i veje.

Det er ikke umiddelbart muligt at skønne over de samlede provenumæssige konsekvenser af en afgiftslempelse, men der er ingen tvivl om, at det nævnte provenutab vil blive reduceret, når der tages højde for de afledte effekter.

Tabel 1 viser for de mest solgte biler, hvordan bilpriserne ændres, hvis registreringsafgiften afskaffes. Bilpriserne vil, alt andet lige, falde med 45-60 procent, svarende til registreringsafgiftens andel af nybilprisen. De dyreste biler vil få de største prisfald, både målt i kroner og i procent.

Tabel 1. Eksempler på ændring i bilpriser ved en afskaffelse af registreringsafgiften

Mærke	Model	Variant	Pris, nu (kr.)	Pris, forslag (kr)	Ændring (kr.)	Ændring (pct.)
Kia	Picanto	1,0 LX	99.888	54.286	-45.602	-45,7
Hyundai	Getz	1,1 3 dørs	116.995	62.631	-54.364	-46,5
Skoda	Fabia	Tour Classic, 1,2 54 HK	131.000	69.463	-61.537	-47,0
Suzuki	Swift	1,3 GL-J 5 dørs 4x4, 92 HK	159.990	82.483	-77.507	-48,4
Peugeot	206	S-line 1,6 110 HK 3-D	171.990	86.769	-85.221	-49,6
Toyota	Yaris	1,3 VVT-i Terra 3d	182.533	90.499	-92.034	-50,4
Peugeot	307	1,6 110 HK 5-D	224.990	105.733	-119.257	-53,0
Skoda	Octavia	Classic, 1,6 102 HK	230.000	107.487	-122.513	-53,3
Suzuki	Grand Vitara	2,0 GLS, 5-dørs 140 HK	289.990	128.912	-161.078	-55,5
Peugeot	407	XT 2,2 163 HK	347.990	149.662	-198.328	-57,0
Toyota	Avensis	1,8 Terra Stationcar 5d	348.271	149.762	-198.509	-57,0
VW	Passat	2,0 TDI Trendline	407.899	171.058	-236.841	-58,1

Anm: Tabellen indeholder de mest solgte bilmodeller samt yderligere et par modeller for at sikre variation. For hver model er der udvalgt en variant i den billige og udstyrsfattige ende. Oplysninger er indsamlet på internettet primo december 2006. Der er i visse tilfælde skønnet over omfanget af bilernes sikkerhedsudstyr.

Ad. b – forhøjelse af progressionsgrænsen

Registreringsafgiften beregnes som 105 procent af den del af bilens værdi før afgift, der er under 64.200 kr., og 180 procent af den del af bilens værdi før afgift, der er over 64.200 kr.

Progressionsgrænsen på 64.200 kr. i 2006 reguleres årligt med tilpasningsprocenten tillagt 2,0 procent.

I 2006 forventes ca. 21 procent af bilerne at have en afgiftspligtig værdi under progressionsgrænsen. For disse biler er den marginale registreringsafgift dermed 105 procent. En forhøjelse af progressionsgrænsen fra 64.200 kr. til 80.000 kr. vil med den nuværende sammensætning af bilsalget føre til, at yderligere ca. 21 procent af bilsalget vil komme under progressionsgrænsen. Det vil medføre et langsigtet provenutab på ca. 1,0 mia. kr. årligt før adfærd.

Tabel 2 viser ændringen i bilpriser ved en forhøjelse af progressionsgrænsen. For de billigste biler, der allerede er under progressionsgrænsen, vil der ikke være nogen ændring. For biler med en afgiftspligtig værdi over 80.000 kr. vil registreringsafgiften falde med 11.850 kr.

Tabel 2. Eksempler på ændring i bilpriser ved en forhøjelse af progressionsgrænsen til 80.000 kr.

Mærke	Model	Variant	Pris, nu (kr.)	Pris, forslag (kr)	Ændring (kr.)	Ændring (pct.)
Kia	Picanto	1,0 LX	99.888	99.888	0	0,0
Hyundai	Getz	1,1 3 dørs	116.995	116.995	0	0,0
Skoda	Fabia	Tour Classic, 1,2 54 HK	131.000	131.000	0	0,0
Suzuki	Swift	1,3 GL-J 5 dørs 4x4, 92 HK	159.990	155.491	-4.499	-2,8
Peugeot	206	S-line 1,6 110 HK 3-D	171.990	164.277	-7.713	-4,5
Toyota	Yaris	1,3 VVT-i Terra 3d	182.533	172.023	-10.510	-5,8
Peugeot	307	1,6 110 HK 5-D	224.990	213.140	-11.850	-5,3
Skoda	Octavia	Classic, 1,6 102 HK	230.000	218.150	-11.850	-5,2
Suzuki	Grand Vitara	2,0 GLS, 5-dørs 140 HK	289.990	278.140	-11.850	-4,1
Peugeot	407	XT 2,2 163 HK	347.990	336.140	-11.850	-3,4
Toyota	Avensis	1,8 Terra Stationcar 5d	348.271	336.421	-11.850	-3,4
VW	Passat	2,0 TDI Trendline	407.899	396.049	-11.850	-2,9

Anm: Tabellen indeholder de mest solgte bilmodeller samt yderligere et par modeller for at sikre variation. For hver model er der udvalgt en variant i den billige og udstyrsfattige ende. Oplysninger er indsamlet på internettet primo december 2006. Der er i visse tilfælde skønnet over omfanget af bilernes sikkerhedsudstyr.

Ad. c – nedsættelse af registreringsafgiften for personbiler med særligt miljøvenlige motorer

En afgiftslettelse for hybridbiler vil umiddelbart føre til et begrænset provenutab. Det skyldes, at der nyregistreres et meget begrænset antal hybridbiler i Danmark. Således er der i årets første 10 måneder af 2006 kun nyregistreret 2, begge Toyota Prius. Uanset at det umiddelbare provenutab i givet fald vil være begrænset, vil en afgiftslettelse for hybridbiler ikke være omkostningseffektiv.

Hvad angår brintbiler har jeg i anden sammenhæng tilkendegivet, at jeg er positiv over for nærmere at undersøge, om der kan ske en afgiftsfritagelse for hydrogendrevne køretøjer på samme måde som for eldrevne køretøjer. Det er ikke umiddelbart muligt at skønne over de provenumæssige konsekvenser heraf.

Ad. d – Den årlige ejerafgift for person- og varebiler beregnes efter CO₂-belastning

Ejerafgiften for personbiler er baseret på bilernes brændstofforbrug, der er i fast forhold til CO₂-emissionen. Dette forslag er således allerede indeholdt i gældende regler.

Varebiler betaler ikke ejerafgift, men vægtafgift.

Ad. e – registreringsafgiften for små varebiler under 2.000 kg sænkes fra de nuværende 95 procent

For varebiler under 2 tons totalvægt, samt for visse varebiler mellem 2 tons og 4 tons totalvægt, udgør registreringsafgiften 0 procent af de første 15.500 kr. og 95 procent af resten. For varebiler over 2 tons totalvægt udgør afgiften 0 procent af de første 34.100 kr. og 30 procent af resten.

I rapporten *Omlægning af registreringsafgift*, Skatteministeriet 2003, blev et forslag om at reducere satsen for små varebiler fra 95 procent til 60 procent, kombineret med en forhøjelse af tillægsafgiften for privat anvendelse af varebiler fra 900 kr. til 1.500 kr. årligt, analyseret. Konklusionen var, at en sådan omlægning ville medføre et årligt provenutab på 15 mio. kr. på sigt.

DAF's forslag har til formål at gøre små varebiler mere konkurrencedygtige i forhold til større varebiler. Hertil skal bemærkes, at det ikke alene er et spørgsmål om balancen mellem små og store varebiler, men også om balancen mellem personbiler og varebiler. For begge typer af biler er der sket en stor ændring de senere år. Problemstillingen kræver derfor en nærmere analyse.

Ad. f – afskaffelse af frikørselsordningen for hyrevogne

For hyrevogne udgør afgiften 0 procent af de første 12.100 kr. og 20 procent af resten. Ved omregistrering af hyrevogne skal der ikke betales afgift, hvis køretøjerne har været anvendt i mindst 3 år og har kørt mindst 210.000 km eller hvis køretøjerne har været anvendt i mindst 2 år og har kørt mindst 250.000 km.

Der frikøres årligt ca. 1.500 hyrevogne. En afskaffelse af frikørselsordningen skønnes at medføre et merprovenu på ca. 300 mio. kr.

Det er min opfattelse, at en afskaffelse af frikørselsordningen for hyrevogne vil være en alvorlig forringelse af vilkårene for taxabranche. Det har regeringen ingen planer om.

Ad. g - Importen af brugte biler begrænses ved justering af de nuværende vurderingsregler og firmabilbeskatningen

DAF foreslår, at vurderingsreglerne strammes med det formål at begrænse importen af brugte biler.

Hertil kan bemærkes, at procedurerne ved vurdering af brugte importerede biler er tilrettelagt, så de er i overensstemmelse med EU-retten. I praksis er EU-retten præciseret i en række afgørelser ved EU-domstolen. Det betyder, at der ikke uden videre kan ske ændringer i vurderingsprocedurerne uden at der er en risiko for, at de ikke længere er forenelige med EU-retten.

På den baggrund er det ikke relevant at skønne over de provenumæssige konsekvenser af dette forslag.

DAF foreslår endvidere en lettelse af firmabilbeskatningen. Efter gældende regler sættes den skattepligtige værdi af en fri bil, der er stillet til rådighed af en arbejdsgiver for den skattepligtiges private benyttelse, til en årlig værdi på 25 procent af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 procent af resten. Efter 3 år reduceres den skattepligtige værdi til 75 procent af nyvognsprisen. DAF foreslår, at firmabilbeskatningen ændres, således at den skattemæssige indkomst af fri bil alene bliver værdisat efter bilens aktuelle værdi i det enkelte skatteår.

Der er ca. 80.000 lønmodtagere, der beskattes af værdien af fri bil. Det skønnes med stor usikkerhed, at DAF's forslag vil medføre et offentligt provenutab i form af reducerede skatteindtægter i størrelsesordenen 0,6 mia. kr.

Det skal bemærkes til forslaget om at ændre i firmabilbeskatningen, at værdien af en firmabil er mere end blot køretøjets værdi, f.eks. forsikring, brændstof og reparationer. Det betyder, at skatteværdien af en firmabil principielt bør være større end køretøjets værdi. De gældende regler medtager således på den ene side ikke i fuldt omfang, at værdien af et køretøj ændrer sig hvert år, og på den anden side ikke værdien af fri bil ud over køretøjets værdi. Til gengæld er reglerne forholdsvis enkle at administrere.

Ad. h - forhøjelse af skrotpræmien fra 1.750 kr. til 5.000 kr., der alene kan udbetales til den sidst registrerede ejer

Dette forslag vil ikke have umiddelbare provenumæssige konsekvenser, såfremt den forhøjede skrotpræmie finansieres af en forhøjelse af bilejernes bidrag til skrotpantordningen.

I det omfang en højere skrotpræmie fører til, at der sker en større udskiftning af bilparken, vil der være afledte provenumæssige konsekvenser. Det er ikke umiddelbart muligt at skønne over størrelsen heraf.