



DE DANSKE BILIMPORTØRER

DBI 08:002

Folketingets Skatteudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

10. januar 2008  
BM/ach

#### Vedr.: Foretræde for Folketingets Skatteudvalg

De Danske Bilimportører har foretræde for Folketingets Skatteudvalg onsdag den 16. januar 2008, hvor vi gerne vil gøre rede for, hvilke overvejelser vi mener, er relevante i relation til registreringsafgift m.v. for varebiler.

Vores hovedbudskab vil være følgende:

*Registreringsafgiften for varebiler er blevet ændret af flere omgange, men på trods heraf vælger en del private fortsat at købe en bil på gule plader. Man ændrer ikke på dette forhold gennem endnu en række større eller mindre ændringer af registreringsafgiften for varebiler, men derimod gennem en omlægning af registreringsafgiften for personbiler.*

Debatten om varebilsbeskatning omhandler udover de privates køb af varebiler på gule plader også beskatningsforholdene for de varebiler, der er registreret hos erhverv, men som anvendes af medarbejderne. Sidstnævnte er dog ikke et tema, som vi vil fokusere på.

#### **Udfordringer på varebilsområdet**

Staten står over for to generelle hensyn hvad angår varebilsområdet. På den ene side skal registreringsafgiften for varebiler være lav af hensyn til virksomhederne, som skal kunne konkurrere med virksomheder i udlandet, hvor der som regel ikke skal betales registreringsafgift ved køb af en varebil. På den anden side ønsker man ikke, at det skal være alt for attraktivt for private at købe en bil på gule plader med lav registreringsafgift.

Historisk har det vist sig at være vanskeligt at sikre disse to hensyn på en og samme tid. Flere metoder har været taget i anvendelse for at sikre, at det ikke er alt for attraktivt for private at købe en varebil på gule plader. Der er således gennemført en række ændringer af registreringsafgiften, herunder to større omlægninger i henholdsvis 1997 og 2007.

I en årrække har en af metoderne til at definere køretøjets erhvervsmæssige karakter været køretøjets totalvægt.

Fra 1997 og frem til foråret 2007 var registreringsafgiften således 30 % for varebiler over 2 tons og 95 % for varebiler under 2 tons.

I foråret 2007 gennemførtes en større omlægning af registreringsafgiften. Her ophævede man blandt andet vægtgrænsen på de 2 tons således, at registreringsafgiften på varebiler generelt er 50 %. Det gælder dog ikke kassevogne og pick-up's, der vejer mere end 2,5 tons. Her kan man nøjes med 30 % i registreringsafgift.

Metoden, hvor man tager udgangspunkt i køretøjets vægt, har ikke vist sig hensigtsmæssig og har ikke afholdt private fra at købe en varebil på gule plader. Som det fremgår nedenfor har private dog hovedsagligt købt de mindre varebiler.

En anden metode til at sikre, at det ikke er alt for attraktivt for private at købe en varebil på gule plader har været den såkaldte tillægsafgift for privat benyttelse, som blev indført i 1997. For nye biler, der indregistreres efter 25. april 2007, er det årlige tillæg for privat anvendelse 5.040 kr. For biler over 3 tons er det årlige tillæg for privat anvendelse dog 15.000 kr. Det er også lovligt at købe en bil på gule plader til delvis privat og erhvervsmæssig anvendelse. I givet fald skal der betales halv privatbenyttelsesafgift.

Den private tillægsafgift har dog heller ikke afholdt private fra at købe biler på gule plader.

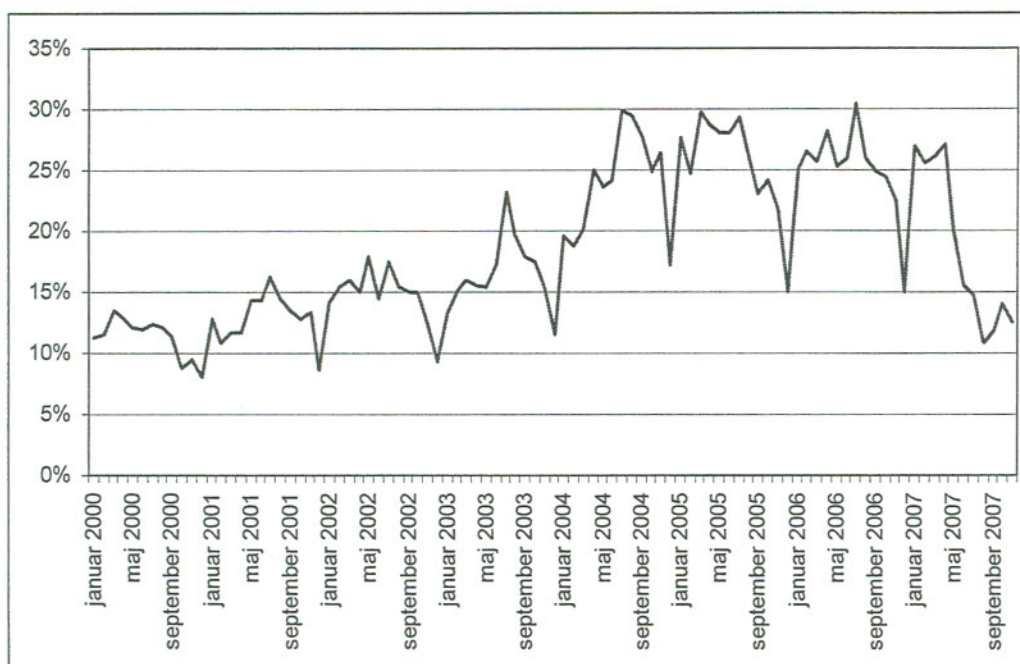
### **Privates køb af biler på gule plader**

Når private vælger at købe en bil på gule plader, er det som regel, fordi de dermed kan nøjes med at betale 30 eller 50 % i registreringsafgift i stedet for de 105 %/180 %, som betales for biler på hvide plader.

Det er dermed bilens anskaffelsespris, der er afgørende i forbindelse med købet, og ikke det forhold, at man skal betale en højere årlig afgift for at eje bilen.

På figur 1 illustreres udviklingen i andelen af nye varebiler, som er indregistreret hos private i perioden januar 2000 – november 2007. Som det fremgår, har der de senere år været en stigning i andelen af nye varebiler, som indregistreres hos private. Efter forårets omlægning af bilafgifterne er andelen af private dog faldet, og har de seneste måneder ligget på ca. 12 %.

Figur 1 Andel af varebiler indregistreret hos private



Der er en klar sammenhæng mellem størrelsen på en varebil og andelen af private ejere. Desto større bilen er, desto mindre er andelen af private, jf. tabel 1. Som det fremgår af tabellen, var den private andel høj for nye varebiler i intervallet 2,0 – 2,5 tons i 2006. Efter afgiftsomlægningen i foråret 2007 er den private andel i dette vægtinterval faldet, men til gengæld er flere private nu begyndt at købe en varebil under 2 tons.

I oktober og november 2007 udgjorde varebiler under 2 tons 8 % af det samlede salg af varebiler. Det er usikkert, hvordan markedet for gulplade biler under 2 tons vil udvikle sig fremover, men det må forventes, at der vil ske en stigning.

Tabel 1. Andel af varebiler indregistreret hos private efter vægt

	2006	Aug. – Nov. 2007
Under 2 tons	-	40 %
2,0 – 2,5 tons	40 %	23 %
Over 2,5 tons	6 %	5 %
I alt	25 %	12 %

### Provenu

Når private køber en varebil på gule plader i stedet for en bil på hvide plader, giver det umiddelbart et provenutab for staten, da der kun betales 30 % eller 50 % i registreringsafgift og ikke 105 %/180 % som for biler på hvide plader.

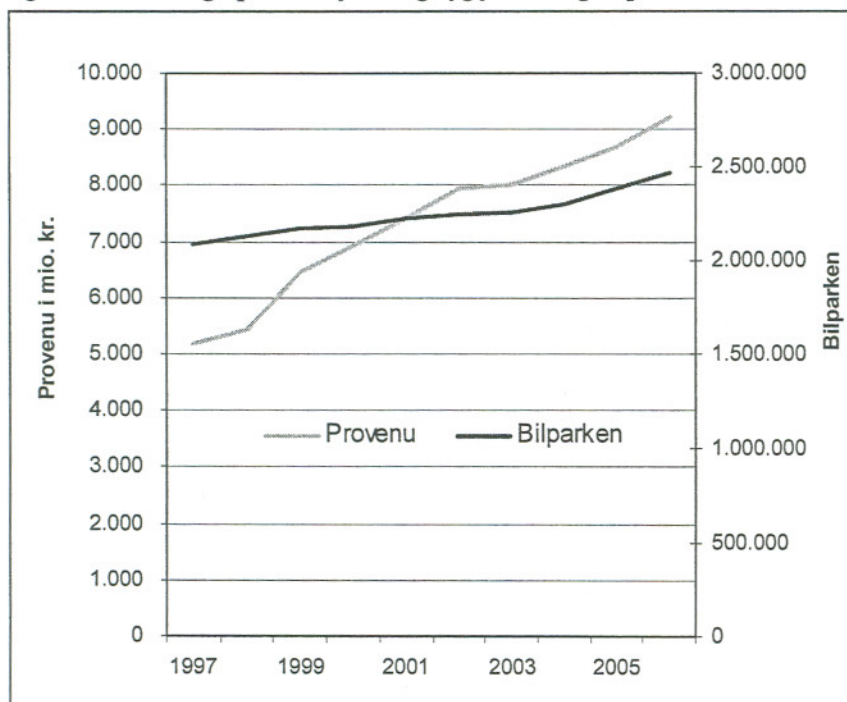
Over tid opvejes dette provenutab dog helt eller delvist af det årlige provenu fra den private tillægsafgift samt af det provenu fra vægtafgiften for varebilen, som ligger ud over det provenu som skulle være betalt i grøn ejerafgift for en personbil.

Det samlede provenu fra den grønne ejerafgift, vægtafgiften og den private tillægsafgift er steget ganske betragteligt siden den første større omlægning af registreringsafgiften for varebiler i 1997.

Stigningen i provenuet kan selvfølgelig både tilskrives inflation og en voksende bilpark, men selv når der er taget højde herfor, indbringer disse bilafgifter i dag et større provenu end tidligere, jf. figur 2.

Som det fremgår af figuren er provenuet fra vægtafgift m.v. i perioden steget med 78 %, mens bilparken i samme periode er steget med 19 %. Provenuet fra vægtafgift m.v. er således steget med næsten 60 % procentpoint mere end bilparken, hvilket er væsentlig mere end inflationen, der i samme periode har været på 21 %. Det samlede provenu fra vægtafgift m.v. er således steget med et par mia. kr. mere end hvad stigningen i bilparken og inflationen tilsiger. Dette på trods af at et stort set enigt Folketing i 1997 lovede, at omlægningen ikke ville føre til en merbeskatning af de danske bilister.

Figur 2 Udvikling i provenu fra vægtafgift m.v. og bilparken, 1997-2006



Udover provenuet fra vægtafgift m.v. indbringes årligt 17-25 mia. kr. i provenu fra registreringsafgiften. Dertil kommer provenu fra moms og benzinafgifter m.v., således at det samlede provenu fra bilområdet er på i størrelsesordenen 50 mia. kr. Set i lyset af at de samlede bilafgifter i Danmark har en betydelig størrelse samt at den løbende beskatning af bilisterne siden 1997 er steget ganske betydeligt, gøres det gældende, at vi i Danmark har et betydeligt råderum til at foretage en tiltrængt omlægning af bilafgifterne.

## Konklusion

I relation til registreringsafgiften vil vi gerne understrege følgende:

- Der bør ikke gennemføres flere lappeløsninger på varebilsområdet. Der kan gå nogen tid, før man kan konstatere, om de ændringer, der blev gennemført i foråret 2007, virker efter hensigten. Omlægningen i foråret 2007 gav betydelige økonomiske tab for branchen, som naturligvis ikke ønsker en gentagelse af denne situation
- Behovet for at ændre på registreringsafgiften for nye biler, herunder varebiler, må gennemføres som led i en samlet reform af bilafgifterne.
- En sådan reform skal indeholde følgende elementer:
  - Registreringsafgiften på alle køretøjer skal fjernes eller reduceres til et minimum.
  - Statens indtægter skal komme fra årlige CO<sub>2</sub>-baserede afgifter – evt. kombineret med andre former for afgifter, der er neutrale i forhold til købet af bilen.

Hvis bilafgifterne omlægges i henhold til ovenstående principper, vil man kunne opnå, at biler købes efter transportbehov og ikke efter spekulation i afgiftssystemet.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis udvalget ønsker yderligere informationer.

Med venlig hilsen

  
Bent Mikkelsen  
Adm. direktør