



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2008-518-0023

Dato: 15. januar 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål 62 af 11. januar 2008
(Alm. del - bilag 41).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

De Danske Bilimportører har fremsendt et brev til Folketingets Skatteudvalg om registreringsafgift m.v. for varebiler. Heri nævnes bl.a.:

Hvad angår afgifter på varebiler står staten over for to generelle hensyn. Det ene er, at registreringsafgiften skal være lav af hensyn til erhvervene. Det andet er, at det ikke skal være alt for attraktivt for private at købe en bil på gule plader med lav registreringsafgift.

Der er gennemført en række ændringer af registreringsafgiften for varebiler, herunder to større omlægninger i 1997 og 2007. I 1997 blev tillægsafgiften for privat benyttelse af en varebil indført. I 2007 blev registreringsafgiften for varebiler sat til 50 procent generelt, bortset fra kassevogne og pick-up'er med en totalvægt over 2,5 tons, hvor den fortsat er 30 procent.

Registreringsafgiften for varebiler er lavere end for personbiler. Når private vælger at købe en bil på gule plader skyldes det, at bilens anskaffelsespris er afgørende i forbindelse med købet, ikke den højere årlige afgift.

Andelen af varebiler indregistreret hos private er steget gennem de senere år, men er faldet efter omlægningen af bilafgifterne i foråret 2007.

Det samlede provenu fra den grønne ejerafgift, vægtafgift og den private tillægsafgift er steget ganske betragteligt siden 1997. Provenuet er 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.

Det konkluderes, at der ikke bør gennemføres flere lappeløsninger på bilområdet. En ændring af registreringsafgiften for varebiler bør ske som led i en samlet reform af bilafgifterne, der bl.a. indeholder en afskaffelse, eller næsten afskaffelse, af registreringsafgiften. De Danske Bilimportører anfører følgende hovedbudskab:

”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.”

Hertil bemærkes, at det uden tvivl er muligt at påvirke salget af varebiler til private gennem ændring af registreringsafgiften for personbiler. Det var bl.a. en af ideerne i omlægningen af bilafgifterne i foråret 2007, der bl.a. bestod i at forøge bilafgifterne på varebiler og reducere afgifterne på personbiler. Formålet var at færre, især private, vil vælge en varebil. Denne effekt skulle ikke alene opnås ved dyrere varebiler eller højere tillægsafgift for privat anvendelse, men også ved billigere personbiler. Det er endnu for tidligt med håndfaste konklusioner, men udviklingen i bilsalgets sammensætning siden da tyder på, at det er lykkedes.

Hvad angår statens provenu fra vægt- og ejerafgifterne, så er statens indtægter steget siden 1997. Figur 1 viser udviklingen i perioden 1993-2006 af dels provenuet, dels provenuet

korrigeret for udviklingen i antallet af motorkøretøjer. Det ses, at selv om der korrigeres for udviklingen i antallet af motorkøretøjer, er statens indtægter steget i perioden. Det gælder også perioden siden 2002, hvor skattestoppet trådte i kraft.

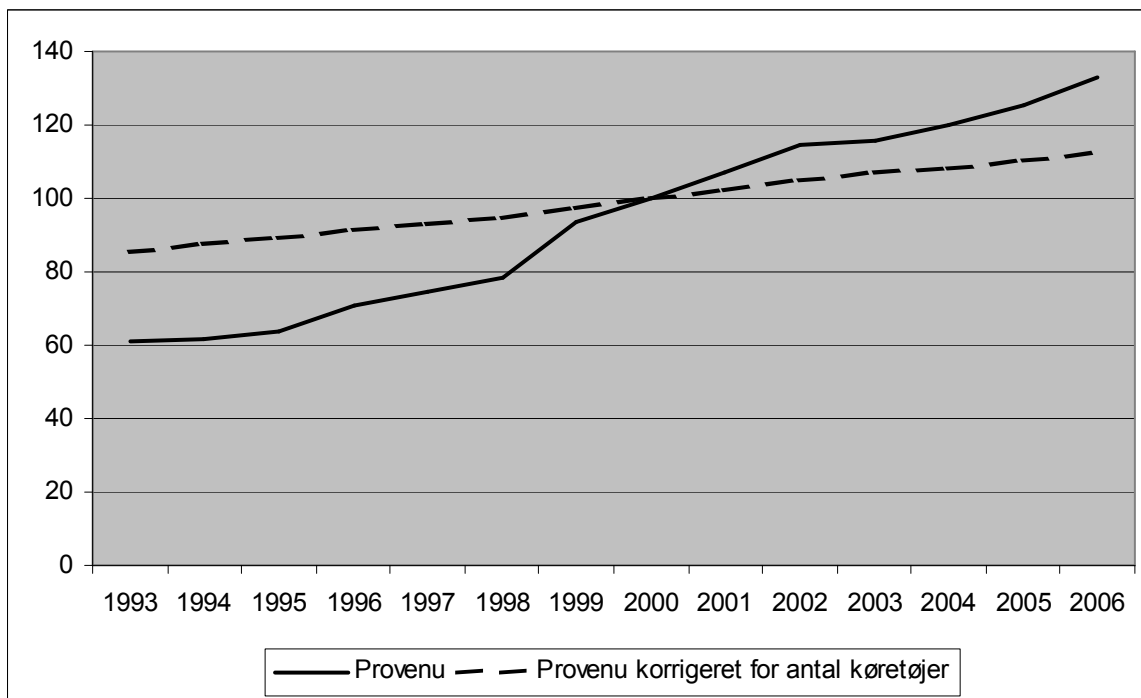
Det skyldes, at der i perioden har været en ændring i motorparkens sammensætning, således at gennemsnitsafgiften pr. køretøj er blevet større. Denne udvikling består af flere elementer.

For det første er andelen af dieslbiler forøget. Dieslbiler betaler udover vægtafgiften en udligningsafgift, der skal udligne den afgiftsmæssige forskel der er mellem benzin og diesellole, der anvendes som motorbrændstof. Med andre ord slipper ejeren af en dieselbil med mindre brændstofafgift, men skal i stedet betale en udligningsafgift som supplement til vægtafgiften eller ejerafgiften. Regnskabsteknisk betyder det, at statens indtægter fra brændstofafgifterne bliver mindre og indtægterne fra vægtafgiften m.v., som også omfatter udligningsafgift, bliver større.

En anden forklaring er, at antallet af varebiler er steget i perioden, herunder især privates varebiler. Da der betales et tillæg for privat anvendelse af en varebil, vil det betyde øgede indtægter på denne konto. Til gengæld reduceres statens indtægter fra registreringsafgiften, da den er lavere for en varebil end for en sammenlignelig personbil.

De to nævnte forskydninger har det til fælles, at de forøger statens indtægter fra vægt- og ejerafgifterne m.v., men reducerer statens indtægter fra andre konti. Det er således ikke relevant alene at betragte sammenhængen mellem bilbestanden og udviklingen i provenuet fra vægt- og ejerafgifterne og konkludere, at indtægterne er steget relativt meget.

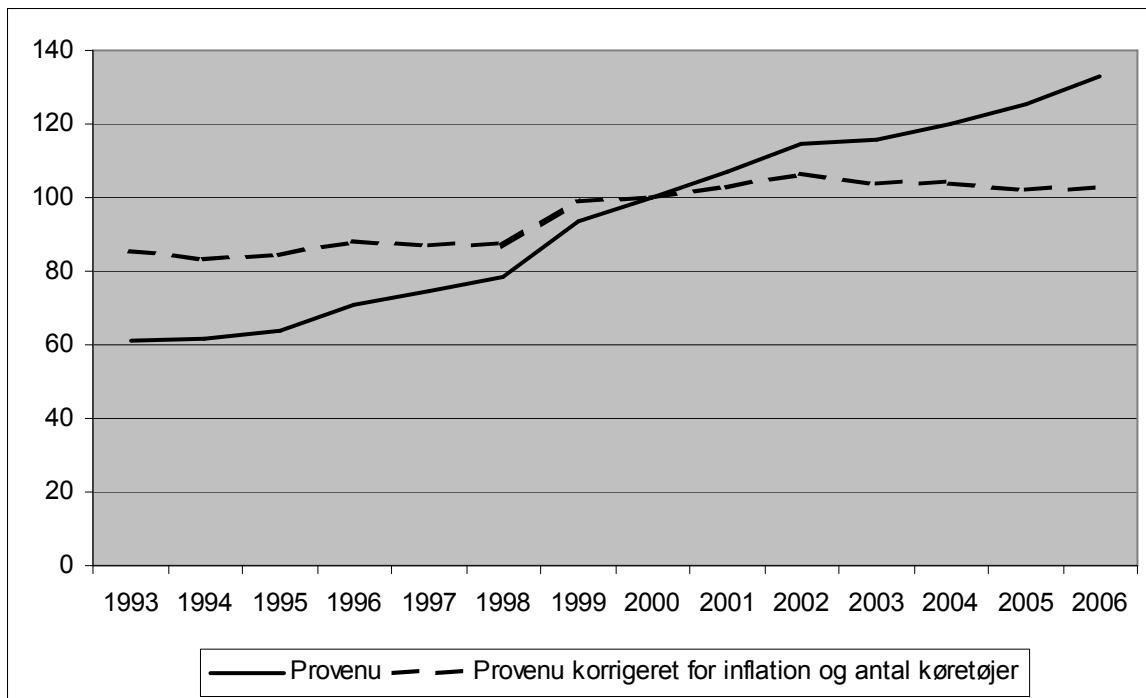
Figur 1. Udviklingen i statens indtægter fra vægt- og ejerafgifterne m.v. (2000=100)



Kilde: Danmarks Statistik samt egne beregninger

I figur 2 vises udviklingen i provenuet, når der både korrigeres for udviklingen i antallet af køretøjer og inflation. Der har set over perioden 1993-2006 som helhed været en stigning statens provenu, men provenuet har været reelt faldende siden 2002, hvor skattestoppet trådte i kraft. Det nominelle skattestop har således mere end opvejet de forskydninger i motorparkens sammensætning, der er nævnt ovenfor.

Figur 2. Udviklingen i statens indtægter fra vægt- og ejerafgifterne mv. (2000=100)



Kilde: Danmarks Statistik samt egne beregninger

Udviklingen i indtægterne fra vægt- og ejerafgifterne mv. har endvidere været påvirket af, at der i perioden 1998-2002 skete en årlig regulering af satserne. Reguleringen skete årligt med udviklingen i lønnen tillagt 1,5 procent. Det medførte isoleret set et merprovenu. Samtidig indførtes en årlig regulering af registreringsafgiften, således at progressionsgrænsen årligt reguleredes opad i takt med udviklingen i lønnen tillagt 1,0 procent. Det medførte isoleret set et mindre provenu. Således skete der en gradvis forskydning af statens indtægter fra registreringsafgiften til vægt- og ejerafgiften. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagene forud for ændringerne, at der blev tilstræbt en provenuneutral omlægning, samt at afgifternes reale – ikke nominelle – virkning fastholdtes.

Ved alene at betragte udviklingen i statens indtægter fra vægt- og ejerafgifterne m.v., som De Danske Bilimportører har gjort, tages der ikke højde for forskydningen af statens indtægter fra registreringsafgift til vægt- og ejerafgifter, som er sket i perioden med årlig indeksregulering.

Jeg skal for en god ordens skyld gøre opmærksom på, at de nuværende regeringspartier ikke i 1997 stemte for den årlige indeksregulering af afgifterne.

Med hensyn til forslaget fra De Danske Bilimportører om, at der laves en afgiftsoplægning, der indebærer at registreringsafgiften på alle køretøjer skal fjernes eller reduceres til et minimum, skal jeg blot bemærke, at regeringen ikke har planer herom.