



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2010-518-0116

Dato: 22. april 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 343 af 6.april.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Nick Hækkerup (S).

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Per Bach Jørgensen

Spørgsmål 343:

Ved fremsættelsen af L 217 den 25. april 2007 var en del af daværende skatteminister Kristian Jensens argumentation for L 217 "at reducere de afgiftsmæssige incitamenter til at anskaffe en større varebil frem for en mindre og mere brændstoføkonomisk varebil". Med udgangspunkt i nedenstående eksempel - opstillet på baggrund af en konkret borgerhenvendelse – bedes ministeren redegøre for logikken bag, at det med ejerafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 217 af 12. marts 2007, er blevet dyrere i afgifter at anskaffe sig en mere brændstoføkonomisk varebil end at beholde en ældre og større varebil, der er mindre brændstoføkonomisk, men hvor der altså kun skal betales vægtafgift? I forlængelse af daværende skatteministers besvarelse af 15. maj 2007 af L 217 - spørgsmål 5 (2006-07) i forbindelse med behandlingen af L 217 bedes ministeren endvidere redegøre for, om det er en tilsigtet eller utilsigtet konsekvens af L 217, at en ældre og mindre miljørigtig varebil under 2.0 tons er afgiftsmæssig billigere end en ny og mere miljøvenlig varebil under 2.0 tons? Eksempel: En borger kører en 12 år gammel varebil af mærket Golf Van på gule plader, hvoraf der betales vægtafgift på kr. 1.850. Borgeren vælger at udskifte den gamle varebil med en ny og mindre varebil af mærket 'Polo Van' der anvendes til privatkørsel og er mere brændstoføkonomisk, da den kører 23,8 km. pr. liter. Da den ny erhvervede varebil vejer under 3.000 kg. betales der, jf. ejerafgiftsloven, et tillæg pr. halvår på kr. 2.520 udover ejerafgiften, der for denne varebil er kr. 980 pr. halvår. Alt i alt betales en samlet afgift på kr. 7.000 årligt på den nye mere brændstoføkonomiske varebil.

Svar:

Jeg vil først og fremmest slå fast, at det ikke er blevet dyrere i afgifter at anskaffe sig en mere brændstoføkonomisk varebil. Det er rigtigt, at de løbende afgifter af mindre varebiler registreret før "Bilpakken" fra 2007 (Lovforslag 217) blev gennemført (Lov 541 af 6. juni 2007), som anvendes privat, gennemgående er lavere end den løbende afgift for mindre varebiler, der registreres efter de aktuelt gældende regler, og anvendes privat.

Det skyldes, at privatanvendelsestillægget for mindre varebiler blev forhøjet med 4.140 kr. årligt fra 900 kr. årligt til 5.040 kr. årligt.

Forhøjelsen af privatanvendelsestillægget kan imidlertid ikke ses isoleret fra de øvrige dele af "Bilpakken", men skal ses i sammenhæng med den omlægning i beregningen af registreringsafgift, der samtidigt blev gennemført.

I omstående tabel er dette illustreret med et eksempel på en VW Polo 1,6 TDI, der har en brændstoføkonomi på 23,8 km pr. liter diesel. Eksemplet er delt i 2 dele. I den første del er det forudsat, at reglerne fra før "Bilpakken" er videreført til i dag. I den anden del vises afgiftsberegningen som den ser ud med de aktuelt gældende regler. Det er dertil forudsat, at bilens pris før afgift ville have været den samme med videreførte regler.

Det fremgår af tabellen, at de ændrede regler har medført et fald i registreringsafgiften af varebilen på hen ved 67.800 kr. fra hen ved 85.000 kr. til godt 17.200 kr.

Dernæst fremgår det, at de årlige afgifter – vægtafgift/ejeravgift og privatanvendelsestillæg er steget med 4.080 kr. årligt fra 2.940 kr. årligt til 7.000 kr. årligt.

Tabel				
Sammenligning Polo 1,6 TDI gule plader	2006/2007-regler		2009/2010-regler	
Beregning af registreringsafgift	Kr.		Kr.	
Pris ekskl. afgift ekskl. moms, kr.		97.560		97.560
Moms, 25 pct.		24.390		24.390
Afgiftspligtig værdi		121.950		121.950
Fradrag i beskattet værdi - kr.				
Radio	ja	1.000	ja	1.000
Partikelnormer	ja	4.000	ja	4.000
Antal airbags antal	8	5.120	8	5.120
ABS	ja	4.165	ja	3.750
ESP	ja	1.300	ja	2.500
Beskattet værdi		106.365		105.580
Afgiftsfri bundgrænse(2010)		16.900		16.900
Afgiftsprocent af værdi over bundgrænse	95 pct.	84.992	50 pct.	44.340
Fradrag/tillæg i afgiften				
- brændstofforbrug 23,8 km pr. liter og drivmiddel	diesel	0		-23.200
- partikelnormer		0		-3.500
- selealarmer, antal	2	0	2	-400
Samlet registreringsafgift		84.991		17.240
Pris på gaden ekskl. leveringsomkostninger		206.941		139.190
Prisforskel 2010, kr.				67.751
Årlige afgifter, kr.				
Løbende afgift (vægtafgift/ejeravgift)		2.040		1.960
Tillæg for privat anvendelse		900		5.040
Samlet løbende afgift		2.940		7.000
Forskel i løbende afgift omregnet til 2010-kr.				
Forskel				4.060
Værdi af forskel - 2010 kr. (levetid 15 år, rente 3 pct. efter skat)				48.468
Besparelse ved "Bilpakken"				19.283

Sidst i tabellen er det beregnet hvad de årlige merudgifter svarer til i dag. Beregningen er foretaget med forudsætning af en rente på 3 pct. efter skat og en levetid for bilen på 15 år.

Med de forudsætninger svarer merudgiften til løbende afgifter på 4.060 kr. årligt til et beløb på hen ved 48.500 kr. i 2010. Den i spørgsmålet omhandlede borger har således sparet hen ved 19.300 kr. ved at anskaffe den brændstoføkonomiske bil efter "Bilpakken" fra 2007 – nemlig forskellen mellem de hen ved 67.800 kr., som registreringsafgiften er faldet, og de hen ved 48.500 kr. som ejerafgift og privatanvendelsestillæg samlet set er steget.

"Bilpakken" fra 2007 gik ud på at tilskynde anskaffelsen af biler mere i retning af biler med høj energieffektivitet, og dermed lavere CO₂-udledning. Spørgsmålets eksempel viser tydeligt, at "Bilpakken" også virker efter hensigten, når det gælder mindre varebiler.