



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0200893

Dato: 18. december 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 930 af 14. september 2012.

(Alm. del).

Holger K. Nielsen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes redegøre specifikt for de japanske regler for beskatning af motorkøretøjer, herunder om de er baseret på motorkøretøjets objektive karakteristika eller værdibaseret, og i hvilket omfang beskatningen også tilgodeser klima- og miljøhensyn. Ministeren bedes ligeledes oplyse, om Japan har indført road pricing eller har politisk vedtagne målsætninger herom, og i givet fald det nærmere indhold heraf.

Svar:

Hermed fremsendes oversigt over bilbeskatning og road pricing i Japan. Oplysningerne vedrørende bilbeskatning er indhentet fra publikationen "ACEA Tax Guide 2012", der er udgivet af den europæiske sammenslutning af bilproducenter ACEA (European Automobile Manufacturers Association). Oplysningerne vedrørende road pricing er indhentet fra OECD's publikation "Greening Growth in Japan" fra 2011 (OECD Environment Working Papers, No. 28). Både for så vidt angår bilbeskatning og road pricing, er der indhentet supplerende oplysninger fra forskellige kilder og kontakter, herunder fra den japanske bilimportørsammenslutning, Japan Automobile Importers Association, JAIA. Oplysningerne fra de forskellige kilder og kontakter er gengivet her i summarisk form, og formidlingen af oplysningerne i denne besvarelse er uden ansvar for eventuelle fejl eller mangler.

Den Japanske beskatning af køretøjer udgøres af en værdibaseret anskaffelsesafgift og to periodiske afgifter efter tekniske kriterier. For alle afgifterne er der fritagelser og reduktioner baseret på tekniske kriterier (drivmiddel, emission og forbrug). Der er tale om en vægtafgift (*Tonnage Tax*), som opkræves nationalt samt en anskaffelsesafgift (*Automobile Acquisition Tax*) og en ejerafgift (*Automobile Tax*), der begge opkræves af de lokale myndigheder. Afgifterne gælder for personbiler, lastbiler og busser. Anskaffelsesafgiften er som nævnt værdibaseret, mens vægtafgiften er baseret på køretøjets vægt og ejerafgiften er baseret på motorstørrelse, totalvægt og passagerkapacitet for hhv. personbiler, lastbiler og busser.

De detaljerede beskrivelser af satser, fritagelser og reduktioner er afgrænset til beskatning af personbiler med plads til 10 personer eller derunder og de små såkaldte Kei-køretøjer. Kei-køretøjer er små biler med maksimum længde, bredde, højde og motorstørrelse på hhv. 3,4 meter, 1,48 meter, 2 meter og en motorstørrelse på max 660cc. Der er således tale om meget små bybiler, der ikke findes tilsvarende på det danske marked. Besvarelsen omfatter ikke regler for VAT, brændstofafgifter samt beskatning af firmaejede biler.

Til omregning fra yen til kr. er brugt gennemsnitskursen for månederne januar-oktober 2012. Denne er 7,32 kr./100 yen.

Besvarelsen beskriver de aktuelt gældende satser mv. I 2012 er gennemført ændringer i skattesystemet, herunder bl.a. flere ændringer i satser mv. i bilafgiftssystemet. Disse ændringer forventes at medføre en reduktion i provenuet fra vægtafgiften på ca. 150 mia. yen svarende til ca. 11 mia. kr.

Vægtafgiften er en national opkrævet afgift. For personbiler er den opgjort ud fra bilens egenvægt, hvorimod den for lastbiler og busser er opgjort ud fra totalvægten. Afgiftsniveauet for en privatejet personbil er 4.100 yen pr. halve ton egenvægt pr. år, som svarer til ca. 300 kr. For Kei-køretøjer og små motorcykler er vægtafgiften ikke afhængig af vægten men er et fast beløb på 7.200 yen om året, som svarer til ca. 527 kr. Fritagelser og reduktioner som følge af lav udledning og lavt brændstofforbrug er vist i tabellen nedenfor.

Fritagelser og reduktioner i vægtafgiften for personbiler

| | Udledning | Brændstofforbrug | Sats |
|----------------|--------------------------|------------------|--|
| Elbil | - | - | Fritaget (50% reduktion ved første fornyelsesinspektion) |
| Brændselscelle | - | - | |
| Naturgas | 2009 + Nox 10% reduktion | - | |
| Plug-in Hybrid | - | - | |
| Diesel | 2009 | - | |
| Benzin | 2005 + 75% reduktion | 2015 + 20% | 75% reduktion |
| | | 2010 + 50% | |
| | | 2015 + 10% | |
| | | 2010 + 38% | |
| | | 2015 | 50% reduktion |
| | | 2010 + 25% | |

Årstallene 2010 og 2015 i kolonnen vedrørende brændstofforbrug refererer til de af det Japanske Land-, Infrastruktur- og Transportministerium vedtagne målsætninger om brændstofforbrug for disse to år. Den efterfølgende procentangivelse angiver den overopfyldelse i forhold til målsætningen for brændstofforbrug, der er nødvendig for at opnå de reducerede satser. Således betyder ”2015 + 20 %”, at målsætningen for 2015 skal være overopfyldt med 20% for at opnå fritagelse for vægtafgiften indtil første syn. Målsætningerne for brændstofforbrug er bestemt af køretøjets vægt, hvor en lavere vægt betyder et højere krav til brændstofforbruget. Som et eksempel, for en personbil der vejer mellem 1.081 kg og 1.196 kg er 2015 standarden 18,7 km/l. De 20 % overopfyldelse betyder, at personbilen skal køre 22,5 km/l for at opfylde kriteriet for brændstofforbrug.

Tilsvarende findes et ”*Low-emission Vehicle Approval System*” udarbejdet af det Japanske Land-, Infrastruktur- og Transportministerium, som køretøjet skal opfylde eller overopfylde for, at der kan opnås fritagelser eller reduktioner. Når et køretøj udleder mindre end 25 pct. af 2005-standard, er ”2005 + 75 % reduktion” således opfyldt. Som det fremgår, opnår elbiler samt plug-in hybridbiler og brændselscellebiler under alle omstændigheder fritagelse indtil første syn.

Der findes tilsvarende fradragssystemer for lastbiler og busser. Fradragssystemet gælder frem til 30. april 2015.

Anskaffelsesafgiften er en lokalt opkrævet afgift der pålægges anskaffelsen af køretøjer. Den er værdibaseret og udgør 5 % af anskaffelsesprisen for private køretøjer og 3 % for erhvervskøretøjer. Anskaffelsesprisen er 90 % af køretøjets pris ekskl. VAT men inkl. inte-

greret udstyr. Anskaffelsesafgiften er også gældende for brugte køretøjer, når disse handles, dog ikke hvis anskaffelsesprisen er 500.000 yen, svarende til ca. 36.600 kr., eller derunder. Satsen er den samme for nye og brugte køretøjer. Fritagelser og reduktioner i anskaffelsesafgiften er vist i tabellen nedenfor.

Systemet for fritagelser og reduktioner svarer til den struktur, der gælder for vægtafgiften, jf. beskrivelsen ovenfor. Der findes tilsvarende fradragssystemer for lastbiler og busser. Fradragssystemet gælder frem til 31. marts 2015.

Fritagelser og reduktioner i anskaffelsesafgiften for personbiler

| | Udledning | Brændselsforbrug | Sats |
|------------------------------|--------------------------|------------------|---------------|
| Elbil | - | - | Fritaget |
| Brændselscelle | - | - | |
| Naturgas | 2009 + NOx 10% reduktion | - | |
| Plug-in Hybrid | - | - | |
| Diesel | 2009 | - | |
| Benzin (inkl. Benzin-hybrid) | 2005 + 75% reduction | 2015 + 20% | 75% reduktion |
| | | 2010 + 50% | |
| | | 2015 + 10% | |
| | | 2010 + 38% | |
| | | 2015 opnået | 50% reduktion |
| 2010 + 25% | | | |

Ejerafgiften er en lokalt opkrævet afgift, som opkræves på ejerskabet af motorkøretøjer. Ejerafgiften bliver fastsat ud fra motorstørrelsen for personbiler, totalvægten for lastbiler og passagerkapacitet for busser. For Kei-køretøjer findes en særlig ejerafgift.

For benzin/LPG køretøjer, der er 13 år og ældre samt diesel køretøjer, der er 11 år og ældre, pålægges en ekstra ejerafgift.

De årlige satser samt regler for fritagelser og reduktioner for henholdsvis Kei-køretøjer og personbiler er vist i tabellerne nedenfor.

Årlige satser for ejerafgiften – Kei-køretøjer

| Køretøj | | Privat | | Erhverv | |
|--------------------------------|-----------------|--------|-----|---------|-----|
| | | Yen | Kr. | Yen | Kr. |
| Kei-køretøjer | Personkøretøjer | 7.200 | 527 | 5.500 | 403 |
| | Lastbiler | 4.000 | 293 | 3.000 | 220 |
| Små motorcykler (op til 251cc) | | 4.000 | 293 | 4.000 | 293 |
| Mini motorcykler (125-250cc) | | 2.400 | 176 | 2.400 | 176 |

Årlige satser for ejerafgiften – Personbiler

| Slagvolumen | Privat brug | | Erhverv | |
|-------------|-------------|-------|---------|-------|
| | Yen | Kr. | Yen | Kr. |
| < 1L | 29.500 | 2.160 | 7.500 | 549 |
| 1L - 1,5L | 34.500 | 2.526 | 8.500 | 622 |
| 1,5L - 2L | 39.500 | 2.893 | 9.500 | 696 |
| 2L - 2,5L | 45.000 | 3.295 | 13.800 | 1.011 |
| 2,5L - 3L | 51.000 | 3.735 | 15.700 | 1.150 |
| 3L - 3,5L | 58.000 | 4.247 | 17.900 | 1.311 |
| 3,5L - 4L | 66.500 | 4.870 | 20.500 | 1.501 |
| 4L - 4,5L | 76.500 | 5.602 | 23.600 | 1.728 |
| 4,5L - 6L | 88.000 | 6.444 | 27.200 | 1.992 |
| > 6L | 111.000 | 8.129 | 40.700 | 2.981 |

Fritagelser og reduktioner i ejerafgiften for personbiler

| | Udledning | Brændselsforbrug | Reduktion rate |
|------------------------------|--------------------------|------------------|-------------------|
| Elbil | - | - | 50%- reduktion |
| Brændselscelle | - | - | |
| Naturgas | 2009 + NOx 10% reduktion | - | |
| Plug-in Hybrid | - | - | |
| Benzin (inkl. Benzin-hybrid) | 2005 + 75% reduktion | 2015 + 20% | |
| | | 2010 + 50% | |
| | | 2015 + 10% | |
| | | 2010 + 38% | |
| | | 2015 opnået | 25%- reduktion |
| | | 2010 + 25% | |

Disse kriterier er fastsat af den centrale regering. De lokale myndigheder kan fastsætte yderligere kriterier for fritagelser og reduktioner. Der findes tilsvarende fradragssystemer for lastbiler og busser. Der foreligger ikke umiddelbart oplysninger om tidsbegrænsninger på fradragssystemet i denne del af bilbeskatningen.

Japan har **road pricing** for benyttelsen af landets knap 9.000 km motorveje. Der er tale om et system baseret på mikrobølgeteknologi (DSRC – Dedicated short range Communication) med portaler over vejene samt enheder (OBU'er – On Board Units) i bilerne svarende til BroBizzen, som vi kender fra de danske faste forbindelser (Storebælt og Øresund). Systemet registrerer således de enkelte køretøjer, når de kører ind på en betalingsstrækning. For en nærmere beskrivelse af forskellige typer af road pricing henvises til besvarelsen af SAU alm. del spørgsmål 929 (2011-2012).

Systemet i Japan er introduceret i 2001 med henblik på at reducere trængsel, forbedre brugervenligheden samt at forbedre miljøet. Systemet virker i hele Japan, hvor der er i alt ca. 1.200 portaler og OBU'er i ca. 34 millioner biler. De nyeste OBU'er kan foruden afgiftsbe-

talingen også anvendes til navigation samt til modtagelse af trafikinformation. Road pricing systemet indebærer, at motorvejssystemet som helhed er selvfinansierende gennem et "toll-pool" system, hvor indtægter fra de mere profitable dele af motorvejsnettet bidrager til dækning af udgifter på de mindre profitable dele af nettet.

Satserne er differentieret i forhold til køretøjstypen, således at bl.a. lette køretøjer og motorcykler betaler lavere satser. Der ydes rabatter på 30 til 50 pct. i weekends, på hverdage uden for myldretiderne samt for lange ture. Med henblik på at undgå sivetrafik fra motorveje til mindre veje gennem beboelsesområder er satserne lavere på nogle af de bynære motorvejsstrækninger.

I forbindelse med en politisk krisepakke i 2008-2009 blev der gennemført yderligere rabatter på motorvejsafgifterne med henblik på at stimulere turisme og rejseaktivitet. I forbindelse med regeringens budget for 2010 øgedes rabatterne yderligere som et forsøg og med henblik på at indlede en gradvis udfasning af afgifterne. Det er således planlagt at udfase afgiftsbetalingen på i alt 37 motorveje, der tilsammen tegner sig for 18 pct. af den samlede længde af motorveje.

I 2000 blev der nedsat en "Road Pricing Examination Commission" med deltagelse fra eksperter, regeringens embedsmænd samt politiet. Her er efter det oplyste drøftet geografiske og tidsmæssige afgrænsninger, køretøjstyper, teknologi, satser mv. I 2005 har de lokale myndigheder for Tokyo området, Tokyo Metropolitan Government, gennemført et studie af effekterne af road pricing i det centrale Tokyo på lokalisering, regional økonomi og transport.

Der er dog, så vidt vides, ikke aktuelt planer om at ændre eller udvide det nuværende road-pricing-system f.eks. med anvendelse af GNSS teknik (Global Navigation Satellite System. GPS, Global Positioning System, der anvendes bl.a. til navigationssystemer, er det amerikanske GNSS-system) eller med afgiftsbetaling på andre typer af veje end motorveje.