

København 24. november 2011

Til Folketingets Transportudvalg og Skatteudvalg

Analyse af udviklingen i beskatningen af biler og brændstof

Vi retter denne henvendelse for at gøre opmærksom på en miljømæssig og samfundsøkonomisk uheldig udvikling, hvor indkøb og brug af biler er blevet meget billigere gennem de seneste årtier.

Der er eksempelvis sket en kraftig reduktion af registreringsafgiften for personbiler, fordi "skalaknækket" siden 1990 er forhøjet fra 19.700 kr. til 79.000 kr. i 2011. Denne ændring betyder, at registreringsafgiften pr. bil er nedsat med 44.475 kr. i forhold til reglerne i 1990.

Der er tillige indført afgiftslettelser med fradrag i den afgiftspligtige værdi for diverse udstyr. Ved køb af biler, der ifølge fabrikken kører mere end 16 km/l (diesel 18 km/l) og med med det nævnte udstyr er den ekstra afgiftslettelse, hvis en benzinbil f.eks. kører 24 km/l, på mellem ca. 47.000 og 57.000 kr.

Siden 1989 er benzinafgiften kun sat op med 93 øre pr. liter. Hvis benzinafgiften siden 1980 var blevet reguleret så benzinprisen havde fulgt udviklingen i prisen på et "gult klip" ville benzinprisen i dag være ca. 37 kr. pr. liter. Den koster ca 12 kr. pr. liter.

Som man kan se af tabellen nedenfor er den gennemsnitlige importværdi af nye personbiler ikke steget særligt meget siden 1994. I 2004, 2005, 2006 og 2008 var den tilmed lavere end i 2000. Når priserne ikke er steget mere, bliver der flere og flere biler, som kun beskattes med den mindre takst. Selv de største biler bliver kun pålagt den større takst for det beløb som bilens importværdi plus moms overstiger 79.000 kr.

Gennemsnitlig importværdi af nye personbiler 1994-2008:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Importværdi pr. bil. kr.	58651	64017	66118	70420	69564	74093	85782	94159

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Importværdi pr. bil. kr.	72216	78643	81282	81295	85463	90689	80642

Kilde: De Dansk Bilimportører

Nedsættelse af bilafgifterne betyder, at der nu er 10 biler, som kan fås for under 90.000 kr. I Bilag 1 vises et eksempel på en bil til 85.562 kr. hos forhandleren: Af denne pris udgør registreringsafgiften kun 21.562 kr, svarende til ca. 25% af bilprisen hos forhandleren.

Beskatning af biler fra 1990 til 2011

Hvad er ”skalaknækket” og hvilken effekt har det ?

Skalaknækket er benævnelsen for den bilpris (forhandlerpris-brutto plus moms), som udgør grænsen for hvornår der skal betales 105 % i registreringsafgift eller 180 %. Hvor ”skalaknækket” ligger er derfor afgørende for hvor meget der skal betales i registreringsafgift.

I 2011 ligger ”skalaknækket” på 79.000 kr. Hvis bilprisen ligger under 79.000 kr. skal der kun betales 105 % i afgift af bilprisen. Hvis prisen er overstiger 79.000 kr. skal der betales 180 % af det beløb, der overstiger 79.000 kr.

I 1990 lå dette skalaknæk på 19.700 kr. Det betød altså, at der af en bilprisen (forhandlerpris-brutto plus moms) på 19.700 kr. blev betalt 105 % i registreringsafgift. Den del af bilprisen, der oversteg 19.700 kr. blev pålagt en afgift på 180 %.

Når skalaknækket sættes i vejret, *falder* registreringsafgiften for alle biler - store som små. Hver *forhøjelse* af skalaknækket med 1 kr. *nedsætter* bilafgiften med 75 øre. For billobbyen er det af samme grund meget vigtigt at få skalaknækket *hævet*. Og dette er lykkedes til overmål. Ved et meget dygtigt politisk lobbyarbejde er det siden 1990 lykkedes, at få skalaknækket sat i vejret fra de nævnte 19.700 kr. til 79.000 kr. i år.

Fra 1990 til 2011 er skalaknækket altså *sat op med* 59.300 kr. Denne forhøjelse af skalaknækket betyder, at der *betales 44.475 kr. mindre* i registreringsafgift for hver personbil.

Hvis vi f.eks. ser på perioden fra 2002 til 2011 er nedsættelsen af registreringsafgiften på 16.200 kr. pr. bil. I sidstnævnte periode er der tilmed kommet andre afgiftsnedsættelser. Det drejer sig om afgiftslettelser på grund af fradrag i den afgiftspligtig værdi for diverse udstyr (se skema). Man sparer altså afgiften på 105% eller 180 % (alt efter hvor dyr bilen er). Ved køb af benziner, der ifølge fabrikken kører mere end 16 km/l (diesel 18 km/l) og med med det nævnte udstyr er den ekstra afgiftslettelse på mellem ca. 47.000 og 57.000 kr.

Fradrag i beskattet værdi	Kr:
Radio	-1000
Airbags nr. 3 til 6	-5120
ABS-bremser	-3750
ESP-bremser	-2500
Maks. NCAP-stjerner	-2000
Fradrag i selve registreringsafgiften	Kr:
Lavere brændstofforbrug, f.eks. 24 km pr. liter benzin	-32000
Selealarmer 3 stk.	-600

Kilde: Skatteministeriet

For hver 150.000 solgte biler (f.eks i finansåret 2008) er afgiftstabet på grund af forhøjelse af ”skalaknækket” på 6,67 milliarder kr. sammenlignet med 1990-reglerne, og 2,4 milliarder kr. sammenlignet med reglerne i 2002.

De i skemaet nævnte ekstra afgiftslettelser for diverse udstyr og mere energivenlighed giver ved et bilsalg på 150.000 biler en afgiftssænkning på mellem 7 milliarder og 8,5 milliarder kr.

Naturligvis ville højere afgifter give lavere salg, hvilket netop vil gøre miljøet bedre og gøre det nemmere at opfylde vore klimamål.

Udviklingen med stadig billigere biler og stadig billigere benzin har stået på siden 1980. Tidsskriftet ”Bilmagasinet” bragte i februar 1999 en analyse af udviklingen fra 1980 til 1998 (se Bilag 4). Analysen viste, at personbiler i nævnte periode var blevet ca. 48 % billigere og benzinen 82 % billigere set i forhold til udviklingen i danskernes disponible indkomst.

De nævnte afgiftslettelser er oven i købet sket samtidig med, at selve importpriserne for biler som nævnt ikke er steget nævneværdigt gennem mange år. Det skyldes at flere og flere biler importeres fra lavindkomstlande i Østeuropa og Asien. Denne udvikling vil formentlig blive endnu mere udpræget, når Kina for alvor begynder at eksportere biler til Danmark.

Disse importpriser og samtidig nedsættelse af registreringsafgiften har naturligvis betydet en kraftig billigelse af personbiler og deraf afledt en stadig større bilpark. Denne store forøgelse af bilparken (se Bilag 5) har øget trafik- og miljøbelastningen i kraftigt.

Hver ekstra bil udløser som tommelfingerregel også 3 parkeringspladser, én ved hjemmet, én ved arbejdspladsen og én ved butik/biograf/sports- og fitnesscentre/ oplevelsescentre m.m. En parkeringsplads i underjordisk automatisk anlæg koster i København op til 800.000 kr.

Man kan få meget billige biler i Danmark med meget lave afgifter. Nedenfor er en liste med 10 biler, der koster mindre end 90.000 kr. I Bilag 2 er der et eksempel på beskatningen af en bil til 85.562 kr. Registreringsafgift deraf er kun kr. 21.562, svarende til ca. 25%.

HEREFTER ER DER hele 10 biler i Danmark, der koster under 90.000 kr. Her er listen:

1. Chevrolet Spark - 83.900 kr.
2. Fiat Panda Ciao - 84.890 kr.
3. Suzuki Alto - 84.890 kr.
4. Citroën C1 - 84.990 kr.
5. Hyundai i10 - 84.995 kr.
6. Ford Ka - 85.990 kr.
7. Toyota Aygo - 85.995 kr.
8. Kia Picanto - 87.899 kr.
9. Volkswagen up! - 89.900 kr.
10. Peugeot 107 - 89.990 kr.

<http://www.bilzonen.dk/test-og-artikler/nyheder/ta/2011/10/nu-er-der-10-biler-under-90000-kr/>

Kilde: Bilzonen. Flemming Haslund.6. November 2011

Markant udhuling af benzinafgiften siden 1989

I tilgift til billigørelse af biler på grund af afgiftssænkninger og relativt lave importpriser kommer, at benzinafgiften igennem årtier er blevet holdt kraftigt nede. Siden 1989 er benzinafgiften kun sat op med 93 øre pr. liter. Det stimulerer naturligvis til ubetænksom brug af bil i alle situationer.

Hvis eksempelvis benzinafgiften var blevet reguleret, så benzinprisen fra 1980 frem til i dag havde fulgt udviklingen i prisen på et gult klip til den kollektive trafik i Hovedstadsområdet skulle benzinen i dag koste ca. 37 kr. pr. liter. Den koster omkring 12. kr. pr. liter. At bruge bil er således blevet markant meget billigere end at bruge kollektive transportformer. Se mere herom:

<http://noah.dk/trafik/reducer-taksterne-i-den-kollektive-trafik/>

Genopretning af bilbeskatningen ?

Gennem de seneste 20-30 år er det lykkedes den danske billobby, bl.a. FDM, De Dansk Bilimportører og Danmarks Automobilhandler Forening, at få debatten om bilbeskatning til at dreje sig om *nedsættelse* eller evt. *omlægning* af afgifter. Ikke om forhøjelse eller genopretning af afgifterne. En omlægning giver stort set kun mersalg af biler. Miljøet bliver ikke bedre.

Der har gennem mange mange år været utallige undersøgelser og diskussioner vedrørende bilbeskatningen og den er blevet ændret mange gange. Desværre altid efter bilbranchens model, hvor der ikke må komme flere penge i samfundskassen.

Nu tales der igen om en *omlægning* af registreringsafgiften, men det er vores klare vurdering, at hvis trafikbelastningen skal dæmpes må beskatningsniveauet hæves. Ellers opnår man ikke noget positivt med hensyn til at begrænse CO₂-udslippet og trængslen. Bl.a. fordi biler og brug af biler er blevet så billigt er det nu sådan, at gennemsnitsbelægningen på indfaldsvejene mod København i myldretiden kun er på 1,1 person pr. bil.

Et par trafikforskere har også for nylig udtalt følgende om afgiftsproblematikken:

"Hvis de små typisk billige biler bliver endnu billigere, vil de formentlig give flere mulighed for at købe bil, som i dag har fravalgt det. Det vil øge bilkørslen og dermed modvirke effekten fra, at bilerne kører længere på literen," siger Niels Buus Kristensen. Instituddirektør ved DTU. Transport. (Kilde Altinget 7. november 2011)

"Jeg tror, at det er begrænset, hvad de kan få ud af at fintune bilafgifterne. Man kom et godt stykke ad den vej, da man lavede afgiftsomlægningen i 2007, men man kan nok ikke komme meget længere ad den vej. Så den klimamæssige effekt er nok ikke så stor". Siger Susanne Krawack, tidligere direktør for Transportrådet og Tetraplan, nu direktør i Trekantsområdet. (Kilde: Ingeniøren/transport 6. oktober 2011.)

Konklusion

For at dæmpe energiforbruget og CO₂-udslippet og forbedre miljøet det afgørende, at både biler og drivmidler bliver dyrere. Ingen biler må blive billigere end i dag. Hvis det sker, vil antallet af biler og familier med to eller flere biler eksplodere. Der er allerede nu 375.250 husstande med mere end en bil. De ekstra biler vil i stort omfang erstatte brug af cykel og kollektive trafikmidler og vil ofte blive brugt i myldretiden med forøget trafikchaos til følge.

Skalaknækket må sænkes og afgiften derved forhøjes og man må ophøre med at give fradrag i den beskattede værdi for bremsesystemer, radio og airbags m.m. Den slags udstyr skal være påbudt og altså

standardudstyr og ikke give afgiftssænkninger. På samme måde er der ingen rimelighed i at give *fradrag* i registreringsafgiften blot fordi en benzinbil eller dieselbil kører over henholdsvis 16 km/l og 18 km/l. Det er meget kort på literen i forhold til de tekniske muligheder, som bilfabrikerne må presses til at realisere.

“Vi kan ikke løse problemerne med stigende drivhusgasemissioner, støjforurening og fragmentering af landskaber forårsaget af transport uden samtidig at se på trafikstigningen på tværs af hele spektret - på vores veje og jernbaner, i luften og på havet. Tekniske fremskridt såsom renere og mere brændstofeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne.” Professor Jacqueline McGlade, Executive Director of the EEA

Hvis det ikke lykkes at begynde at tæmme trafikken, vil Danmark heller ikke kunne leve op til sine miljømålsætninger

I 1990 stod et stort flertal i Folketinget bag en målsætning om, at der på trafikområdet skulle ske en stabilisering af CO₂-udslippet på 1988-niveau inden år 2005. Frem til år 2030 skulle der ske en reduktion på 25% i forhold til niveauet i 1988. Denne målsætning er desværre for længst opgivet.

Den nye regering har en målsætning om at Danmarks samlede udslip af drivhusgasser i 2020 reduceres med 40% i forhold til niveauet i 1990. I regeringsgrundlaget skrives om transportsektoren:

”Transporten er årsag til en betydelig del af Danmarks samlede CO₂-udledning og en væsentlig del af den CO₂-udledning, der stammer fra ikke-kvote sektoren. Hertil kommer partikler, NO_x'er, og støj, som har sundhedsmæssige og miljøskadelige virkninger. Det er nødvendigt at nedbringe forureningen fra transportsektoren. Det er herunder nødvendigt at lavere CO₂-udslip fra sektoren bidrager markant til at nå klimamålsætningerne”

Vi håber, at Folketinget vil gennemføre en genopretning af beskatningen af personbiler og også gøre det dyrere at bruge bilen. En sådan politik vil få folk til at købe færre og mindre biler samt til at køre mindre og langsommere. Det vil betyde færre ulykker og mindre bilpres og bedre udnyttelse af bilparken. Vi mener, at beskatningen af personbiler skal sættes genoprettes/sættes op for alle biler og i særlig grad for de meget energiforbrugende biltyper. Diskussionen er ofte blevet drejet til at omhandle omlægning og ikke forhøjelse af afgifterne. Det hjælper kun bilbranchen – ikke miljøet.

Benzinafgiften er i dag kun 93 øre højere end den var i 1989. På 22 år er benzinafgiften altså kun sat helt ubetydeligt op. Fra 2002 blev der tilmed indført afgiftsstop. Benzinafgiften er derfor blevet relativt lavere dag for dag, hvilket er med til at stimulere folk til at køre unødigt meget, unødigt stærkt samt til at købe flere biler.

En forhøjelse af benzinafgiften vil omvendt tilskynde folk til at begrænse bilkørslen og køre mere besindigt, købe mindre biler eller vælge kollektiv transport eller cykel. På den måde kan den enkelte bilist tilmed helt eller delvist neutralisere en forhøjelse af benzinafgiften.

Modstandere af forhøjelse af benzinafgiften vil altid afvise et sådant forslag under henvisning til grænsehandelen. I betragtning af, at Danmark næsten er et ø-rige, kun landfast med Tyskland med en smal landegrænse til Tyskland, og med et tyndt befolket område op til Kongeåen. I det område bor kun ca 5% af befolkningen. Derved er risikoen for øget grænsehandel med benzin til at overse.

Folk vil heller ikke betale bropenge for at komme til Sverige eller færgebillet for at sejle til Tyskland for at købe benzin. Afgørende er det også, at benzin må kun indføres i bilens tank og i en reservedunk med kun 10 liter. Man kan altså ikke indkøbe benzin i større mængder og til hele omgangskredsen.

Man skal også bruge benzin til at køre frem og tilbage til Tyskland. En højere benzinpris kunne tilmed få folk til at tænke sig mere om inden de drog mod den tyske grænse. Man kunne evt. give ”braklægningsstøtte” til ramte benzinsælgere nær grænsen. Det vil være billigt i sammenligning med de mange penge der kunne komme i den slunkne samfundskasse og de trafik- og miljøforbedringer der kunne opnås med en højere benzinpris i hele landet.

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen
3116 0082

Bilag 1

I skemaet nedenfor er et eksempel på størrelse af registreringsafgift ved en bilpris hos bilsælgeren på 85.562 kr. Af købsprisen udgør registreringsafgift 21.562 kr., svarende til ca. 25%

Det drejer sig om en benzinbil, der kører 24 km/literen med en pris (forhandler-brutto) på 52.000 kr. og en udsalgspris hos forhandleren på 85.562 kr.

For udstyr, der kan ses af skemaet, er der i alt er et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 14.370 kr. Dertil kommer et fradrag i selve registreringsafgiften på kr. 32.600 kr. fordi bilen – ifølge fabrikken - kører 24 km/literen.

Af udsalgsprisen udgør registreringsafgiften kr. 21.562 kr. svarende til ca. 25%.

Prisberegning	
Beregning af fradrag i værdi og i afgift	
A - Fradrag (evt. tillæg) i den afgiftspligtige værdi	
Blokeringsfri bremseser	3.750
ESP-system	2.500
Partikelfilter	0
Sikkerhedspuder, antal	6
- fradrag	5.120
- tillæg	0
Radioanlæg	1.000
Euro NCAP - 5 stjerner eller derover	2.000
Integrerede barnesæder, antal	0
- fradrag	0
I alt	14.370
B - Fradrag i registreringsafgiften	
Brændstøfekonomi	32.000
Selealarm, antal	3
- fradrag	600
Partikelfilter	0
I alt	32.600
Beregning af standardpris (afgiftspligtig værdi) mv.	
Totalpris (forhandlerpris-brutto)	52.000
Moms	13.000
Listepris	65.000
A Fradrag/tillæg i værdi	14.370
Standardpris (afgiftspligtig værdi)	50.630
Registreringsafgift	53.162
B Fradrag i afgift	32.600
Udsalgspris	85.562

Kilde: Skatteministeriet

Bilag 2

Her et eksempel på størrelse af registreringsafgift ved en større bil.

Pris hos bilsælger: 162.284 kr. Af salgsprisen udgør registreringsafgiften 62.284 kr., svarende til ca. 38 %

Det drejer sig om en benzinbil, der kører 24 km/literen med en pris (forhandler-brutto) på 80.000 kr. og en udsalgspris hos forhandleren på 162.284 kr.

Det udstyr, som kan ses af skemaet, giver et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 14.370 kr. Dertil kommer et fradrag i selve registreringsafgiften på 32.600 kr. for selealarmer og for at køre 24 km/literen.

Af salgsprisen udgør registreringsafgiften 62.284 kr. svarende til ca. 38 %.

Prisberegning	
Beregning af fradrag i værdi og i afgift	
A - Fradrag (evt. tillæg) i den afgiftspligtige værdi	
Blokeringsfri bremser	3.750
ESP-system	2.500
Partikelfilter	0
Sikkerhedspuder, antal	6
- fradrag	5.120
- tillæg	0
Radioanlæg	1.000
Euro NCAP - 5 stjerner eller derover	2.000
Integreerede barnesæder, antal	0
- fradrag	0
I alt	14.370
B - Fradrag i registreringsafgiften	
Brændstoføkonomi	32.000
Selealarm, antal	3
- fradrag	600
Partikelfilter	0
I alt	32.600
Beregning af standardpris (afgiftspligtig værdi) mv.	
Totalpris (forhandlerpris-brutto)	80.000
Moms	20.000
Listepris	100.000
A Fradrag/tillæg i værdi	14.370
Standardpris (afgiftspligtig værdi)	85.630
Registreringsafgift	94.884
B Fradrag i afgift	32.600
Udsalgspris	162.284

Bilag 3

Antal nyregistrerede personbiler

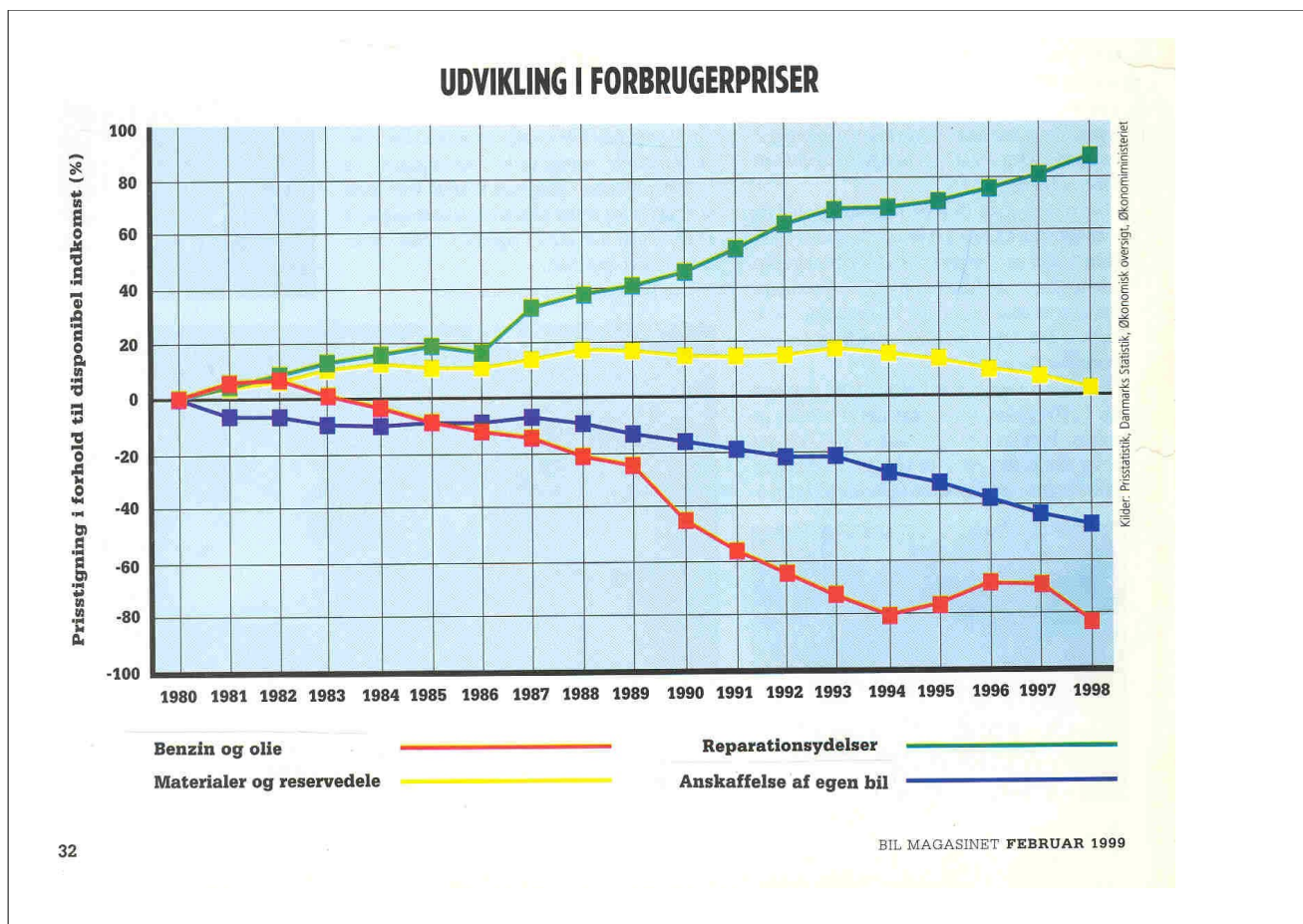
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
80193	84146	85385	83758	139620	135749	142470	152752	162565	144562

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
113896	96383	112125	96757	122721	148819	156936	162685	150196	112454	153857

Kilde: De Dansk Bilimportører

Bilag 4

Sammenligningen mellem udviklingen i bilpriser, benzinpriser, reparations- og reservedelspriser og danskernes disponible indkomst fra 1980 til 1998



32

Kilde: Bilmagasinet februar 1999

Bilag 5

Bestand af personbiler:

	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Antal personbiler	408000	744000	1390000	1588000	1684000	1848000	1880000	1895000	1900000

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antal personbiler	1922000	1971000	2026000	2075000	2105000	2126000

Kilde: De Dansk Bilimportører