



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0232726

Dato: 28. maj 2013

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 95 af 31. oktober 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

(Alm. del).

Holger K. Nielsen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Da bilers benzinøkonomi løbende forbedres og 162 bilmodeller i dag kører længere end 20 km/liter, bedes ministeren oplyse, hvorledes det samlede afgiftstab på fradraget i registreringsafgiften, der gives som følge af bedre benzinøkonomi, har udviklet sig (og forventes at udvikle sig) årligt fra 2007-2013. Hvad er begrundelsen for, at fradraget ikke følger udviklingen i bilernes forbedrede benzinøkonomi?

Svar:

Reglerne for fradrag og tillæg i registreringsafgiften er indført i 2007 af den tidligere regering som en del af en omlægning af bilbeskatningen. For benzindrevne person- og varebiler blev registreringsafgiften nedsat med 4.000 kr. for hver km, bilen tilbagelagde ud over 16 km/liter. For dieseldrevne person- og varebiler blev registreringsafgiften nedsat med 4.000 kr. for hver km, bilen tilbagelagde ud over 18 km/liter. Tilsvarende betaltes et tillæg på 1.000 kr. for hver km, bilen tilbagelagde mindre end 16 henholdsvis 18 km pr. liter for benzin- og dieseldrevne biler.

De nævnte fradrag og tillæg gælder for nye biler. For brugte importerede biler nedskrives fradragene og tillæggene med udgangspunkt i bilens aktuelle værdi set i forhold til nyprisen.

De tidligere gældende fradrag i afgiften og afgiftsgrundlaget for dieseldrevne biler med lav partikelemission ophørte i 2010 og 2011 for henholdsvis person- og varebiler i forbindelse med, at partikelfiltre eller tilsvarende emissionsreducerede foranstaltninger blev obligatoriske. Det indgik derfor i omlægningen af bilafgifterne, at dieseldrevne person- og varebiler, der nyregistreredes fra og med henholdsvis 2011 og 2012, som herefter alle var mere miljøvenlige, midlertidigt fik et større fradrag i registreringsafgiften. Grænsen for fradraget blev således reduceret fra 18 km/liter til 16 km/liter. Reduktionen af grænsen aftrappes i perioden 2012-2015.

Grænserne for fradrag og tillæg i de enkelte år for benzin- og dieselbiler fremgår af tabel 1.

På baggrund af oplysninger i motorregistret er summen af fradrag og tillæg i de enkelte år beregnet, jf. tabel 2.

Frdragene og tillæggene er beregnet ud fra oplysninger om bilernes brændstofforbrug. Opgørelsen tager således ikke højde for, at der i enkelte tilfælde kan være tale om, at det beregnede fradrag overstiger den minimale afgift på 20.000 kr. for personbiler, eller den samlede afgift for varebilernes vedkommende. På denne måde kan der være tale om en vis overvurdering af fradragene. Når der ikke tages højde for dette, skyldes det, at oplysninger om den betalte afgift først findes fra og med 2. halvår 2012.

Det skal også bemærkes, at beregningen alene omfatter fradrag og tillæg for nye biler. Det har ikke umiddelbart været muligt at inddrage og beregne samlede fradrag og tillæg for brugte importerede biler.

Tabel 1. Grænser for fradrag og tillæg som følge af brændstofforbrug. Km/liter

Fradrag og tillæg	2007-2010 ^{*)}	2011	2012	2013	2014	2015	2016 og senere
Benzindrevne person- og varebiler							
Fradrag/tillæg	16	16	16	16	16	16	16
Dieseldrevne personbiler							
Fradrag	18	16	16,5	17	17,5	18	18
Tillæg	18	18	18	18	18	18	18
Dieseldrevne varebiler							
Fradrag	18	18	16	16,5	17	17,5	18
Tillæg	18	18	18	18	18	18	18

^{*)} Fra den 25. april 2007

For varebilernes vedkommende er der endvidere ikke data for brændstofforbrug for alle årene. Der er derfor alene beregnet fradrag og tillæg fra 2010 og frem.

Tabel 2. Provenuvirkning af tillæg og fradrag som følge af brændstofforbrug. Mio. kr.

Fradrag og tillæg	2007 ^{*)}	2008	2009	2010	2011	2012
Personbiler						
Fradrag	-560	-1.090	-1.021	-1.796	-2.731	-3.527
Tillæg	162	141	73	61	46	30
Samlet effekt	-398	-949	-948	-1.736	-2.685	-3.497
Varebiler						
Fradrag				-67	-105	-202
Tillæg				56	78	73
Samlet effekt				-11	-27	-128

^{*)} Fra den 25. april 2007

Samlet set har ordningen givet anledning til en reduktion af provenuet fra registreringsafgiften fra personbiler på ca. 400 mio. kr. i 2007 stigende til ca. 3,5 mia. kr. i 2012. For va-

rebilernes vedkommende har der været tale om en reduktion af provenuet på ca. 10 mio. kr. i 2010 stigende til ca. 130 mio. kr. i 2012.

Disse reduktioner i afgiftsprovenuet skal ses i forhold til, at provenuet fra registreringsafgiften i de samme år har ligget på mellem 12,0 mia. kr. (2009) og 24,3 mia. kr. (2007). Det er dog ikke muligt direkte at sammenligne fradragene og tillæggene med det årlige provenu fra registreringsafgiften. Det skal ses i sammenhæng med, at det også for indenlandske leasingbiler har været muligt siden årsskiftet 2008/2009 at betale registreringsafgiften forholdsomt over flere år, afhængig af leasingperiodens længde, mens fradragene og tillæggene beregningsteknisk er opgjort totalt i det år, hvor bilerne er indregistreret. De beregnede fradrag og tillæg har derfor særligt fra 2009 ikke nødvendigvis fuld provenueffekt i opgørelsesåret. Det skal også bemærkes, at de seneste års fald i provenuet fra registreringsafgiften netop hænger sammen med indførelsen af den forholdsommæssige registreringsafgift, idet der herved sker en tidsmæssig forskydning af betalingen af afgiften.

For 2013 budgetteres der ikke isoleret set med en udvikling i det gennemsnitlige fradrag og tillæg pr. bil.

Det skal endelig bemærkes, at de beregnede fradrag og tillæg ikke kan opfattes som et udtryk for den samlede provenueffekt af ordningen, fordi beregningerne ikke tager højde for afledte adfærdsændringer samt tilbageløb til andre skatter og afgifter. Eksempelvis har netto-reduktionen af registreringsafgiften, der følger af fradragene og tillæggene, givetvis været medvirkende årsag til de seneste års høje antal nyregistrerede biler, ligesom den kan have bidraget til et salg af dyrere biler end ellers, når der ses bort fra afgifter. Det vurderes således, at der er solgt flere nye biler, end der ville have været solgt uden ordningen med tillæg og fradrag. Dette mersalg forøger isoleret set provenuet fra registreringsafgiften. Reduktion i en afgift eller en afgiftssats vil desuden føre til en forøgelse af provenuet fra moms og andre afgifter.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorfor fradrag og tillæg ikke følger udviklingen i bilernes brændstoføkonomi, kan det oplyses, at der ikke har været tradition for at indbygge automatiske reguleringsmekanismer for tekniske kriterier i bilbeskatningen. De forskellige fradrag, der ydes og har været ydet for miljø- og sikkerhedsegenskaber samt satser, fradrag og tillæg, der følger bilernes brændstofforbrug, har alle været faste. Ordningerne har bidraget til, at bilkøberne køber mere sikre samt klima- og miljøvenlige biler. Udviklingen følges dog nøje med henblik på løbende at vurdere, om beskatningsreglerne er indrettet i overensstemmelse med regeringens ønsker og mål på området. Den tekniske udvikling på bilmarkedet vil således helt naturligt indgå som væsentlige elementer i forbindelse med regeringens planer om at omlægge bilafgifterne.