



Skatteministeriet

11. november 2015
J.nr. 15-3049308

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 38 af 23. oktober 2015 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 23. oktober 2015 fra AutoBranchen Danmark vedrørende foretræde om registreringsafgift, jf. SAU alm. del – bilag 15.

Svar

AutoBranchen Danmark ønsker foretræde for udvalget, som følge af den manglende fokus på en omlægning af bilafgifterne, og at reparationsgrænsen sænkes fra 75 pct. til 65 pct. fra 1. januar 2016.

Omlægning af bilafgifterne

AutoBranchen Danmark foreslår at fjerne den værdibaserede registreringsafgift og i stedet for indføre en grøn teknologineutral teknisk baseret afgift.

AutoBranchen Danmark anfører, at en sådan omlægning vil være provenuneutral, skabe større gennemsigtighed på bilmarkedet og mindre usikkerhed om provenuet. Desuden vil de administrative byrder reduceres.

AutoBranchen Danmark anfører endvidere, at Danmark – på grund af den nuværende registreringsafgift – har en gammel bilpark med en forældet teknologi, idet afgiften ikke skaber det rette incitament til at købe en miljøvenlig og sikker bil, da ny miljøforbedrende teknologi bliver straffet. Listen over fradragsberettiget sikkerhedsudstyr bør herudover opdateres.

Hertil bemærkes

En omlægning af registreringsafgiften til en afgift alene baseret på tekniske parametre er en gennemgribende omlægning. En sådan omlægning er forbundet med en række udfordringer, og den kan få store økonomiske konsekvenser for staten og de nuværende bilejere.

En teknisk afgift må således forventes at øge bilproducenternes og bilforhandlernes avancer. Med værdiafgiften lægges der (også) afgift på avancer, og derfor indebærer værdiafgiften et nedadgående pres på avancerne. Dette er ikke tilfældet med en teknisk afgift. En omlægning vil derfor alt andet lige indebære dyrere biler for de danske forbrugere og medføre omfordeling fra danske bilkøbere til udenlandske bilproducenter og danske bilforhandlere. Omfordeling til udenlandske bilproducenter medfører lavere velfærd herhjemme.

Herudover må en teknisk afgift forventes at medføre betydelige prisændringer på konkrete biler, for såvel nye som brugte biler. Særligt de bilejere, som lige har købt bil, kan opleve, at værdien af deres bil enten falder eller stiger markant.

Provenuvirkningerne ved en omlægning til en teknisk afgift vil endvidere være særdeles usikre, da der er tale om en gennemgribende omlægning. Samtidig vil en teknisk baseret registreringsafgift være mindre robust overfor den teknologiske udvikling og dermed være mere sårbar over for udhuling af afgiftsgrundlaget over tid end en værdibaseret registre-

ringsafgift. Med en teknisk afgift må der således forventes at ske et skifte i bilparken mod biltyper, som i mindre grad rammes af den tekniske afgift, jf. også den udhuling af registreringsafgiften der pågår som følge af indførelsen af fradrag for god brændstoføkonomi. For at opretholde provenuet vil det derfor være nødvendigt at fastsætte reguleringsmekanismer eller løbende ændre lovgivningen.

I forhold til klima og miljø, så tilskynder den nuværende registreringsafgift i høj grad til at købe bil med god brændstoføkonomi og lav CO₂-udledning. I 2007 blev der indført fradrag i registreringsafgiften for god brændstoføkonomi. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km/l, som bilen kan køre mere end 16 km/l for benzindrevne biler og 18 km/l for dieseldrevne biler. Kører bilen færre end 16 km/l hhv. 18 km/l, bliver afgiften omvendt tillagt 1.000 kr. pr km/l. Nye bilers CO₂-udledning er også reduceret markant siden 2007.

Regeringen har endvidere indgået aftale med Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselsceller. Med aftalen sikres elbiler en lempeligere overgang til fuld registreringsafgift i 2020, mens afgiftsfritagelsen for brintbiler forlænges med 3 år og udvides til at gælde alle typer brændselsceller.

Forhøjelse af reparationsgrænsen

AutoBranchen Danmark anbefaler, at den værdibaserede reparationsgrænse afskaffes. På den korte bane arbejder autobranchen for at få gjort den midlertidige forhøjelse af reparationsgrænsen fra 65 til 75 pct. permanent.

AutoBranchen Danmark anfører således, at den midlertidige forhøjelse af reparationsgrænsen i 2014 og 2015 har været en succes. Forhøjelsen har skabt ekstra job, flere lærlingepladser og gavnet miljøet, idet der er skrottet færre biler, der sikkerhedsmæssigt forsvarligt kunne repareres og sendes tilbage på vejene. Samtidig har provenuet fra nedsættelsen af reparationsgrænsen fra 75 til 65 pct. i 2010, vist sig at være væsentligt mindre end oprindeligt estimeret.

Hertil bemærkes

Forhøjelsen skønnes ikke at have gavnet miljøet, men derimod at have medført en øget udledning af CO₂ og en højere udledning af skadelige stoffer end ellers. Der er dog tale om en yderst beskedne effekt. Forhøjelsen reducerer således de løbende omkostninger ved at holde bil marginalt, hvilket vil tendere mod en lidt større bilpark. Bilernes levetid må endvidere antages at blive marginalt længere.

I forhold til skabelse af job og lærlingepladser, så må den midlertidige forhøjelse isoleret set forventes at have ført til en øget beskæftigelse hos autoværkstederne. Den midlertidige forhøjelse har imidlertid også medført, at der er repareret flere biler end ellers, som det samfundsøkonomisk ikke kan betale sig at reparere. Den høje danske registreringsafgift medfører således, at det privatøkonomisk kan betale sig at reparere biler, selvom det samfundsøkonomisk giver et tab, jf. svar på SAU alm. del spørgsmål 7 (2015-16) af 2. november 2015.

Samfundsøkonomisk er der et tab ved at bruge arbejdskraft og andre ressourcer på arbejdsopgaver hos autoværkstederne, som udelukkende baserer sig på, at afgiftsreglerne gør det gunstigt at gennemføre uhensigtsmæssige reparationer. I stedet kunne arbejdskraften udnyttes i brancher eller til arbejdsopgaver, hvor den samfundsøkonomiske værdi af arbejdet er større.

Den faldende arbejdsløshed mindsker endvidere behovet for kortsigtede beskæftigelsestiltag.

Det blev ved nedsættelsen af reparationsgrænsen fra 75 til 65 pct., gældende fra 2011, skønnet, at nedsættelsen ville medføre et varigt provenutab efter tilbageløb og adfærd på 130 mio. kr. (2011-niveau). Det skønnes nu, at en permanent forhøjelse af reparationsgrænsen til 75 pct., medfører et varigt provenutab efter tilbageløb og adfærd på ca. 120 mio. kr. (2016-niveau).