

København den 10. september 2017

Til Folketingets partier

Vi vil hermed opfordre partierne til ikke at reducere registreringsafgiften yderligere. Den er i forvejen kun en skygge af sig selv, idet ekstremt dygtigt lobbyarbejde fra bilbranchen har resulteret i gentagne nedsættelser af afgiften således, at det årlige indtægtstab for samfundets fælles kasse nu er på snesevis af milliarder kr. Fra at være et foregangsland med relativt lavere bilbelastning er vi nu på vej mod et samfund med voldsomme trafikskabte belastninger, i form af vejpres, luft- og støjforurening samt kraftig udledning af CO₂. Der er i stedet brug for en hel eller delvis genoprettelse af tidligere bilbeskatningsniveau.

Lyt venligst ikke til LA og Anders Samuelsen's storladne og konstant gentagne historieforkælvning om, at den af LA i 2016 gennemtrumfede store afgiftslettelse for de mest energiforbrugende biler var den første lettelse af registreringsafgiften "i hundrede år".

Her nogle af de vigtigste afgiftslettelser:

EKSEMPEL A: "2007-loven". L 217. Lov om ændring af registreringsloven og vægtafgiftsloven. Her slås et stort hul i statskassen.

Fra 2000 til 2007 havde vi i Danmark den såkaldte "LUPO-Lov", der gav afgiftslettelser for biler der kørte mere end 28,5 km/liter. VW- LUPO 3 L kørte 33 km/l. Det må siges at være en pæn brændstoføkonomi. Det var derfor et rimeligt tiltag.

I 2007 blev "LUPO- loven" i huj og hast erstattet med med en lov, der gav afgiftslettelser for biler, der blot kører mere end 16 km/l (diesel 18 km/l). For hver kilometer, som bilen på papiret kører længere end de nævnte, blev der givet fradrag i selve registreringsafgiften på 4.000 kr. Biler der kørte mindre på literen end de nævnte antal kilometer fik kun en ekstraafgift på 1000 kr. pr. km. de kørte mindre på literen

Denne afgiftslettelse betød et årligt afgiftstab på ca. 10 mia. kr. Kilde side 18 i denne rapport: https://concito.dk/files/dokumenter/artikler/klimavenlige_bilafgifter_rev1_180317.pdf

"Man skal dog være opmærksom på, at afgiftsomlægningen i 2007 kostede næsten 10 mia. kr. mere om året end forventet. Selv avancerede regnemodeller har altså meget vanskeligt ved at vurdere forbrugernes adfærdsændringer, hvilket indikerer nødvendigheden af, at lade løbende justering i forhold til det ønskede provenu være en del af omlægningen".

Nyregistrerede motorkøretøjer efter køretøjstype og tid

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personbiler i alt	162 481	150 663	112 249	153 614	169 794	168 936	180 643	188 409	206 654	222 472

Et salg på 162.481 personbiler i 2007 udløste som nævnt en afgiftstab på ca. 10 mia. kr. Siden da får de fleste biler nedsat afgiften efter disse regler, som ikke justeres efter udviklingen i energiforbruget pr. kilometer.

Samtidig er bilsalget steget med ca. 36 % - fra 162.481 i 2007 til 222.472 i 2016. Et meget forsigtigt bud vil derfor være, at afgiftstabet i 2016 – alt andet lige – mindst udgjorde omkring 13,6 mia kr. i 2016. Dette afgiftstab vedrører alene afgiftslettelsen relateret til brændstofforbrug ifølge de test, som er stærkt kritiseret for slet ikke at afspejle energiforbruget i den virkelige (kørsels)verden. Dertil kommer decideret snyd som bl.a. VW er grebet i.

EKSEMPEL B: Forhøjelse af ”knæpunktet” giver store afgiftslettelser ved alle bilkøb. Pr. bil ca. 65.137 kr.

”Progressionsgrænsen”/”Knæpunktet” der er den grænse, der er mellem en afgiftsprocent på 105 % 180 % (nu nedsat til 150%) var i 1990 på 19.700 kr. og i dag på 106.600 kr. En ændring på 86.850 kr.

Denne ændring i noget, der ser uskyldigt og teknisk ud indebærer en afgiftslettelse på 65.137 kr. pr. bil. (Her beregnet da afgiftssatsen var henholdsvis 105 % og 180%).

Nyregistrerede motorkøretøjer efter køretøjstype og tid

	2014	2015	2016
Personbiler i alt	188 409	206 654	222 472

Kilde: Danmarks Statistik.

Med udgangspunkt i et personbilsalg på 222.472 stk. i 2016 vil der (alt andet lige)være tale om et samlet afgiftstab på ca. 14,4 mia. kr. i 2016. Naturligvis ville bilsalget være mindre på grund af den højere pris, men det kan give en fornemmelse af at der er tale om meget store afgiftslettelser.

”Knæpunktet” reguleres tilmed hvert år med tilpasningsprocenten tillagt 2 procentpoint. Registreringsafgiften udhules derfor år efter år. Bilerne bliver billigere, når andre varer stiger i pris.

EKSEMPEL C: Afgiftsfritagelse for diverse udstyr, der er standardudstyr i alle biler

Det er også lykkedes branchen af få fratrukket store beløb før afgiften beregnes for diverse udstyr, som ellers er standard. Der gives således fradrag i afgiftspligtig pris for udstyr såsom 6 airbags, ABS, ESP, maks NCAP-stjerner - med i alt kr. 13.370 kr. pr. bil. Afgiftslettelsens størrelse afhænger af om den afgiftspligtige værdi er over eller under ”skalaknækket”. Afgiftslettelsen pr. bil var derfor mellem 14.038 kr.(105%) og 24.066 kr.(180% - før sænkelsen til 150%).

Selvom nævnte udstyr er standardudstyr fastholdes afgiftsreduktionen år efter år. Disse fradragsordninger kostede ifølge Skatteministeriet i 2014 staten 7,9 mia. kr.

Kilde: Skatteministeriet og Ingeniøren:

<https://ing.dk/artikel/bilkoeberne-fik-8-milliarder-kr-i-fradrag-almindeligt-udstyr-174920>
"Bilkøberne fik 8 milliarder kr. i fradrag for almindeligt udstyr"

Fra 2014 til 2016 er personbilsalg steget med ca. 18 % fra 188.409 til 222.472 i 2016.

Eftersom alle biler får denne lettelse må det formodes, at afgiftstabet vil være steget til 9,3 mia kr. i 2016.

Yderligere oplysninger

Undertegnede var med Trængselskommissionen og udarbejdede i den forbindelse en redegørelse for de nedsættelser, der er sket af registreringsafgiften siden 1990. De seneste 2 nedsættelser er derfor ikke med.

Redegørelsen ligger her: <http://trafikbogen.dk/Transportbeskatningen%20%20TK%20%202012.pdf>

I forbindelse med finansloven for 2016 blev registreringsafgiften for beløb over ”knæpunktet” sat ned fra 180 pct. til 150 pct. I 2017 hævedes ”knæpunktet” til 106.600 kr.

Den kraftige nedsættelse af beskatningen over ”skalaknækket” fra 180 % til 150 % betød naturligvis en større og større afgiftslettelse jo større og dyrere bilen var. Den seneste afgiftslettelse betød at skalaknækket blev forhøjet til dagens niveau på 106.600 kr.

De store biler har fået nedsat afgiften voldsomt både på grund af hævelse af ”knæpunktet”, fradrag for diverse standard samt ikke mindst sænkelse af afgiften over ”knæpunktet” fra 180 % til 150%

For de mindre brændstoføkonomiske biler er registreringsafgiften nu under en fjerdedel af hvad den ville have været uden afgiftsnedsættelserne siden 1990. For mange små biler betales nu kun den lovbestemte minimumsafgift på kr. 20.000

Her et eksempel fra redegørelsen til Trængselskommissionen:

	Beskatning efter reglerne pr. 28. marts 2012	Beskatning efter reglerne pr. 15. februar 1990
Peugeot 107. Importpris inklusiv moms:	59.696 kr.	59.696 kr.
<i>Frdrag i afgiftspligtig pris for diverse nutidigt standardudstyr</i>	<i>12.370 kr.</i>	
Afgiftspligtig pris	47.326 kr.	59.696 kr.
Registreringsafgift	49.693 kr.	92.639 kr.
<i>Frdrag i registreringsafgift fordi bilen angives at køre 23,3 km pr. liter benzin. 4.000 kr. i afgiftslettelse pr. km for kørsel længere end 16 km./l.</i>	<i>29.400 kr.</i>	
Registreringsafgift	20.293 kr.	92.639 kr.
Bilpris hos forhandler	79.900 kr.	152.335 kr.

Partiformand Anders Samuelson LA begår, som nævnt i indledningen, grov historieforklækning når han gentagne gange de seneste 2 år har postuleret, at "hans" sænkelse af registreringsafgiften var den første i 100 år. I sin landsmødetale den 23. april 2007 gentog han sine urigtige påstande:

"Ved landsmødet for 5 år siden foreslog vi, at man skulle gøre noget ved registreringsafgiften. Hvordan er det gået med registreringsafgiften i danmarkshistorien, kun gået en vej - op og op. Vi har nu i 2 finanslove i træk fået nedsat registreringsafgiften for første gang i danmarkshistorien"

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

NOAH-Trafik

3116 0082