



# En *grøn* **reform** af *bilbeskatningen*



# Forord

Danmark har en gammel bilpark med forældet teknologi, og det skyldes i høj grad registreringsafgiften. Registreringsafgiften sætter nemlig en stopper for ny teknologi på de danske veje.

En reform af bilbeskatningen, der er til gavn for klimaet, den enkelte bilkøber, bilforhandlerne og såmænd også statskassen, kræver, at én helt overordnet betingelse bliver opfyldt:

## **Hele registreringsafgiften skal erstattes af en grøn ejerafgift.**

En omlægning af registreringsafgiften er helt nødvendig, fordi Danmark skal have en bilbeskatning, der angriber transportens klima- og miljøudfordringer. DI foreslår, at registreringsafgiften lægges om til en årlig CO<sub>2</sub>-afgift. Det vil sikre, at Danmark får en grøn bilpark.

Politikerne har også et mål om kørselsafgifter, der kan angribe trængslen på de danske veje. Problemet er dog, at et intelligent system for kørselsafgifter, der dækker hele vejnettet og alle køretøjer, fortsat ikke findes.

Det positive er, at vi med en reform af bilbeskatningen kan reducere CO<sub>2</sub>-udslippet nu – og samtidig forberede os på intelligente kørselsafgifter, der kan bidrage til at løse trængslen.

### **Tine Roed**

Direktør  
DI

### **Elly Kjems Hove**

Branchedirektør  
Bilbranchen

### **Bent Mikkelsen**

Adm. direktør  
De Danske Bilimportører



## En årlig CO<sub>2</sub>-afgift

Mange danskere kører i en gammel bil med forældet teknologi. Det skyldes registreringsafgiften, der kun i ringe grad giver danskerne et incitament til at købe nyt og køre grønt.

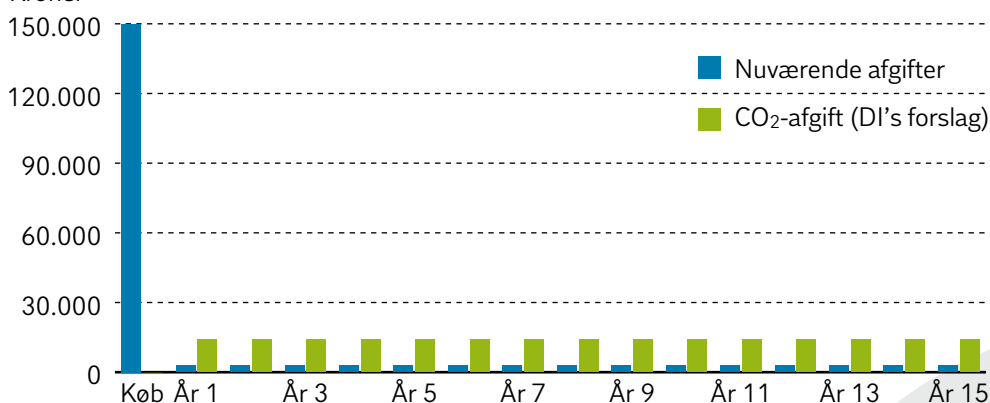
I dag betaler danskerne i snit 150.000 kr. i registreringsafgift, når de køber ny bil og ca. 3.000 kr. i årlig ejerafgift.

Hvis registreringsafgiften helt afskaffes, og afgiften i stedet fordeles ud over bilens levetid via årlige CO<sub>2</sub>-afgifter, bliver det billigere at købe bil, men omvendt dyrere at eje den – især hvis den ikke er miljøvenlig. En årlig CO<sub>2</sub>-afgift vil øge efterspørgslen efter grønne biler inden for alle bilklasser – store som små. Det vil give en grønnere og yngre bilpark.

Den årlige CO<sub>2</sub>-afgift vil i snit blive på 14.000 kr. Den vil blive lavere for grønne biler, men tilsvarende højere for biler med et højt CO<sub>2</sub>-udslip.

### Sådan beskattes køb og ejerskab af bil

Kroner



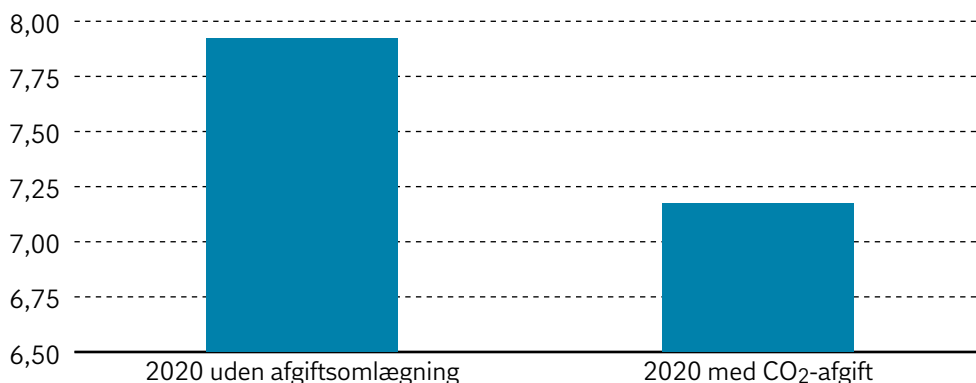
# Stor klimagevinst

En årlig CO<sub>2</sub>-afgift vil umiddelbart reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra personbiler med ca. 10 pct. Men da bilkøberne i nær fremtid vil have flere energieffektive biler at vælge imellem, vil klimagevinsten givet blive væsentligt højere end dette.

---

## Stor klimaeffekt med CO<sub>2</sub>-afgift

Udslip fra personbiler, mio. tons



Kilde: Transportministeriet og egne beregninger

Der er i dag godt to mio. personbiler i Danmark, og de udleder 55 pct. af transportens samlede CO<sub>2</sub>-udslip. Omlægges registreringsafgiften til en årlig CO<sub>2</sub>-afgift, reduceres CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren med 700.000 tons CO<sub>2</sub> om året.

---

## Stor klimaeffekt – derfor!

**Grønne biler** – Energieffektive biler i alle bilklasser bliver væsentligt billigere.

**Yngre biler** – I dag er danske biler i snit 17 år, når de skrottes. Med DI's forslag bliver bilparken mindst to år yngre.

**Færre gamle biler fra udlandet** – Hver gang vi køber tre nye biler i DK, importerer vi en brugt. De brugte biler fra udlandet er oftest gamle og bidrager derfor til en forældet bilpark.

Kilde: Cowi og egne beregninger.

Efter pres fra politikere og forbrugere arbejdes der fra alle sider på at udvikle nye teknologier og optimere de nuværende teknologier for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten. En omlægning af bilafgifterne til en årlig CO<sub>2</sub>-afgift vil fremme udviklingen af nye, miljøvenlige teknologier på markedsvilkår.

## Vejen til en grønnere transport

Regeringen har som pejlemærke fastlagt, at omlægningen af bilbeskatningen skal give en reduktion på mindst 50 pct. af det samlede provenu fra registreringsafgiften. Herudover har regeringen planer om at indføre en grøn kørselsafgift for personbiler fra 2015.

Det er positivt, at regeringen vil omlægge bilafgifterne. Det er imidlertid stærkt problematisk at bibeholde en halv registreringsafgift – ikke mindst hvis den er baseret på værdi som i dag – da afgiftsniveauet i Danmark er så ekstremt højt, at selv den halve afgift vil blokere for udbredelsen af en bred vifte af nye teknologier.

En opretholdelse af værdi som afgiftsgrundlag vil også betyde, at spekulationerne og den uklare prisdannelse for både forhandlere og forbrugere vil fortsætte. Ligeledes vil det være nødvendigt med særskilt og gentagen politisk stillingtagen til evt. særlige favorable afgiftsordninger for hver eneste af de nye miljøvenlige teknologier, der måtte dukke op i nær fremtid.

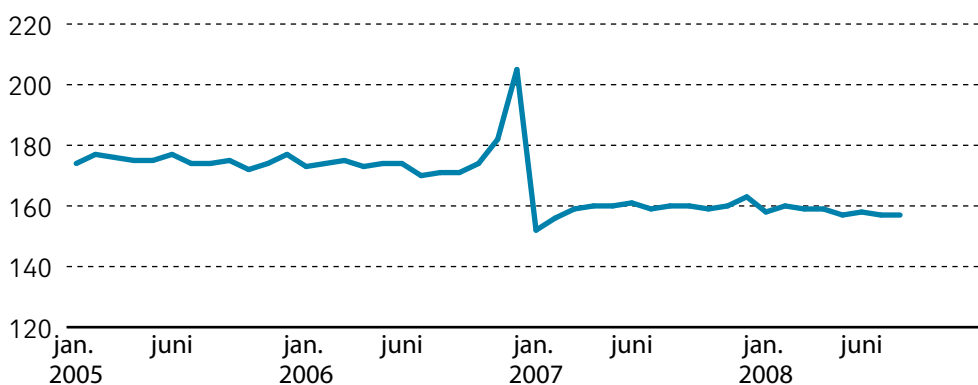
Ønsker politikerne at bibeholde en registreringsafgift ved køb af ny bil, er det derfor afgørende, at afgiftsgrundlaget ændres fra værdi til tekniske kriterier som f.eks. CO<sub>2</sub>.

I Norge har man valgt at omlægge registreringsafgiften, så den i dag ikke afhænger af værdi, men derimod af tekniske kriterier som vægt, motorydelse og CO<sub>2</sub>-udslip. Den norske omlægning har reduceret CO<sub>2</sub>-udslippet markant.

---

### CO<sub>2</sub>-kriterie virker i Norge

Gennemsnit CO<sub>2</sub> g/km for nye biler i Norge



Kilde: Bilimportørenes Landsforening (BIL), Norge

Ved at sammensætte grundlaget for registreringsafgiften ud fra flere tekniske parametre end kun CO<sub>2</sub>, vil ændringerne i bilpriserne som følge af en afgiftsomlægning blive mindre markante.

En registreringsafgift baseret på tekniske kriterier er ikke kun en fordel for klimaet, da f.eks. sikkerhedsudstyr i bilerne også kan fremmes. Samtidig er den lettere at administrere for staten, og bilmarkedet vil være langt mere gennemskueligt for både bilbranche og bilkøbere.





## Tre scenarier for bilbeskatningen

- 1 Halv registreringsafgift baseret på værdi + kørselsafgift**  
Hvis politikerne kun halverer den værdibaserede registreringsafgift og kombinerer den med grønne kørselsafgifter, vil Danmark stadig have en ekstremt høj værdibaseret registreringsafgift, og dermed vil hovedparten af de eksisterende problemer bestå. Især vil det være en hindring for de nye teknologier, som kan give en betydelig CO<sub>2</sub>-reduktion.
- 2 Halv registreringsafgift baseret på tekniske kriterier + kørselsafgift**  
Hvis politikerne fortsat ønsker en købsafgift i Danmark, vil det være hensigtsmæssigt at ændre bilens beskatningsgrundlag fra værdi til tekniske kriterier som f.eks CO<sub>2</sub>, vægt, motorvolumen og sikkerhed. Det vil kunne fjerne hovedparten af problemerne med den eksisterende afgift.
- 3 Ingen registreringsafgift + ny CO<sub>2</sub>-baseret ejerafgift (DI's forslag)**  
Den mest effektive og klimavenlige løsning er helt at fjerne den værdibaserede registreringsafgift og erstatte den med en CO<sub>2</sub>-baseret ejerafgift. Det vil ikke kun komme klimaet, men også forbrugerne, staten og markedet til gode. Og det vil ligeledes være en forudsætning for at kunne indføre trængselsafgifter uden at dobbeltbeskatte bilisterne.

Effekter ved at omlægge bilafgifterne	Halv registreringsafgift baseret på pris + kørselsafgift	Halv registreringsafgift baseret på bl.a. CO <sub>2</sub> + kørselsafgift	Årlig CO <sub>2</sub> -afgift
<b>Moderne teknologi:</b> Vil omlægningen fremme hurtigere indfasning af nyt miljø- og sikkerhedsudstyr i DK?	+	++	++
<b>Yngre bilpark:</b> Vil omlægningen tilskynde bilejerne til at udskifte bilen oftere og dermed føre til en moderne, sikker og miljørigtig bilpark?	+	+	++
<b>CO<sub>2</sub>-effektive biler:</b> Vil omlægningen fremme udbredelsen af CO <sub>2</sub> -effektive biler uafhængigt af teknologier?	-	++	++
<b>Gennemsigtigt bilmarked:</b> Vil omlægningen gøre prisdannelsen på biler mere gennemsigtig og forhindre afgiftsspekulation?	-	++	++
<b>Administrative byrder:</b> Vil omlægningen reducere de omfattende administrative byrder for både staten og branchen?	-	++	++
<b>Robust afgiftssystem:</b> Vil omlægningen sikre et robust afgiftssystem, så nye lappeløsninger undgås?	-	++	++
<b>Dobbeltskatning:</b> Vil omlægningen sikre, at bilejere ikke dobbeltbeskattes, hvis der indføres kørselsafgifter?	+	+	++
<b>Statens provenu:</b> Kan omlægningen gennemføres, så statens provenu sikres på lang sigt?	++	++	++
<b>EU's indre marked:</b> Vil omlægningen sikre, at det bliver lettere for danskere at handle biler i EU?	-	+	++
<b>EF-domstolen:</b> Vil omlægningen sikre, at afgiftssystemet ikke længere udløser sager ved EF-domstolen?	-	+	++

++ I høj grad    + I nogen grad    - Slet ikke

## Det samme provenu med færre ressourcer

Det koster ikke statskassen en krone at ændre grundlaget for registreringsafgiften fra værdi til tekniske kriterier. Og ved en omlægning fra en købsafgift til årlige CO<sub>2</sub>-afgifter vil statskassen også få de samme indtægter som i dag. Den skal blot være mere tålmodig med indkrævningen.

Der vil i indfasningsperioden skulle foretages en investering i omlægning til det nye afgiftssystem. Til gengæld vil årlige CO<sub>2</sub>-afgifter give et mere forudsigeligt provenu i forhold til de nuværende konjunkturfølsomme købsafgifter, og samtidigt vil staten spare ressourcer på at administrere systemet.

## Hvorfor CO<sub>2</sub>-afgift for kørselsafgifter?

Der kommer til at gå en del år, før intelligente kørselsafgifter vil kunne introduceres. Men Danmark behøver ikke vente med at gøre noget ved transportens CO<sub>2</sub>-udslip. Med en omlægning til en CO<sub>2</sub>-afgift kan man starte nu.

En omlægning fra en engangsafgift ved køb af biler til årlige afgifter er desuden en forudsætning for overhovedet at kunne introducere kørselsafgifter på et senere tidspunkt. Går man direkte fra registreringsafgift til landsdækkende kørselsafgifter, dobbeltbeskattes de bilejere, der lige har købt bil. Først betalte de en høj afgift, da de købte bilen, og nu skal de også betale for at køre i den.

Holland er det eneste land – udover Danmark, der har planer om at indføre landsdækkende kørselsafgifter. Hollænderne har været i gang i lang tid og bruger hvert år mange milliarder kr. og utallige årsværk på at udvikle et intelligent system for kørselsafgifter. I disse år er de i fuld gang med at omlægge registreringsafgiften til en årlig ejerafgift. Det gør de over en 10-årig periode. Det samme foreslår DI, at Danmark går i gang med.

Den dag intelligente kørselsafgifter bliver realistiske, er det afgørende, at gevinsten for mobiliteten i form af mindre trængsel til fulde opvejer kørselsafgiften. Ellers vil afgiften ikke kunne betegnes som intelligent.


Først skal en omlægning af bilbeskatningen tage hånd om transportens CO<sub>2</sub>-udfordring – for herefter at kunne indfase kørselsafgifter som en af de mulige løsninger til at kunne tackle de stigende trængselsproblemer i trafikken.

## Hvordan indføres nye afgifter lempeligt?

Når bilafgifterne omlægges, ændres priserne på både nye og brugte biler. Det er derfor afgørende, at afgiftsomlægningen ledsages af overgangsordninger, som sikrer, at nuværende bilejere ikke kommer i klemme, hvis deres bil med ét falder i værdi.

Tilsvarende må værdien af forhandlernes brugtvognslagre sikres. Det kunne f.eks. fastsættes, at biler, der allerede er indregistreret, fortsætter i det nuværende afgiftssystem i en 10-årig periode – herunder ved ejerskifte inden for perioden. Dermed vil brugte biler bevare deres værdi, og ejerne sikres mod at skulle betale mere end den nuværende ejerafgift.

Herudover bør der indføres valgfrihed mellem afgiftsregimer i en overgangsperiode på 6 – 12 måneder, så de, der netop har købt bil, ikke kommer i klemme.

 Se mere på [di.dk](http://di.dk)





**DI**  
1787 København V  
Tlf. 3377 3377  
di@di.dk  
di.dk

**Bilbranchen**  
1787 København V  
Tlf. 3377 3373  
bil@di.dk  
bil.di.dk

**De Danske Bilimportører**  
Rådhuspladsen 16  
1550 København V  
Tlf. 3916 2323  
dbi@bilimp.dk  
bilimp.dk