

Omlægning af bilafgifterne

af 21. september 2017

Omlægning af bilafgifterne

Et dynamisk samfund bygger på, at man let og sikkert kan bevæge sig fra sted til sted. Mobilitet er et samfundsgode. Derfor skal det være billigere at bevæge sig for familier med et stort transportbehov. Afgiftssystemet rammer familiebiler uforholdsmæssigt hårdt.

De høje afgifter på nye biler hindrer også en omstilling til sikrere biler, som samtidig anvender den nyeste miljøvenlige teknologi.

I dag er bilerne i Danmark særdeles dyre pga. registreringsafgifter, som trods deres meget høje niveau, kun i begrænset grad hænger sammen med den enkelte bils miljøbelastning.

Afgifterne på biler bidrager til finansiering af den offentlige velfærd. Men i stigende grad oplever man, at leasingbiler kan køre rundt i Danmark til en meget lav afgift eller slet ingen.

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti er enige om en omlægning af bilafgifterne, der nedsætter registreringsafgiften og tilskynder til mere trafik sikre biler. Aftalen indeholder følgende initiativer:

- Registreringsafgiften nedsættes for personbiler og motorcykler.
- Sanering af eksisterende sikkerhedsfradrag i registreringsafgiften.
- Tillægget og grænserne for dårlig brændstoføkonomi i registreringsafgiften forhøjes.
- Stramninger af afgiftsreglerne vedrørende leasing af biler.
- Den grønne ejerafgift forhøjes for nye personbiler.
- Registreringsafgiften nedsættes for autocampere.
- Gradvis forhøjelse af reparationsgrænsen.
- Styrke infrastrukturen og mobiliteten i Danmark.

Nedsættelser af registreringsafgiften samt sanering af sikkerhedsfradrag og ændringerne vedrørende energieffektivitet i registreringsafgiften har virkning fra fremsættelsen af lovforslaget den 3. oktober 2017. Stramninger af afgiftsreglerne vedrørende leasing af biler har ligeledes virkning fra fremsættelsen af lovforslaget. Endelig har forhøjelsen af den grønne ejerafgift virkning for biler indregistreret for første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere, men opkrævningen af den nye højere ejerafgift sker først fra den 1. juli 2018.

Indtil de nødvendige regelændringer er vedtaget og trådt i kraft, vil biler m.v. blive afgiftsberigtiget efter de gældende regler, selvom de nye regler får virkning fra den 3. oktober 2017.

For biler, hvor der bliver behov for efterregulering af registreringsafgiften i perioden fra den 3. oktober 2017, og til de nødvendige regelændringer er vedtaget og trådt i kraft, sker eventuel tilbagebetaling af afgift til de registrerede virksomheder, som efter de almindelige regler har pligt til at afregne afgiften.

Registreringsafgiften nedsættes

Registreringsafgiften er værdibaseret og udgør for personbiler 105 pct. af bilens afgiftspligtige værdi op til 106.600 kr. (2017-niveau) og 150 pct. af værdien derover.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at registreringsafgiften nedsættes, så den lave registreringsafgiftssats fremover udgør 85 pct. Samtidig forhøjes skalaknækket for personbiler til 185.000 kr. (2017-niveau).

For motorcykler udgør afgiften 0 pct. af motorcyklens afgiftspligtige værdi under 9.600 kr., 105 pct. af motorcyklens afgiftspligtige værdi på 9.600-33.600 kr. (2017-niveau), og 150 pct. af værdien derover.

Parterne er enige om, at registreringsafgiften for motorcykler nedsættes, så den lave registreringsafgiftssats fremover udgør 85 pct. Samtidig forhøjes det høje skalaknæk for motorcykler til 58.400 kr. (2017-niveau).

Mere sikre biler og sanering af eksisterende fradrag

Der gives i dag et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 3.750 kr., når bilen er udstyret med blokeringsfri bremses (ABS) og 2.500 kr., når bilen er udstyret med elektronisk stabiliserings system (ESP). Parterne er enige om at afskaffe de to fradrag, da de to typer af sikkerhedsudstyr er lovpligtige i nye biler.

For nye biler, der er forsynet med selealarmer, bliver registreringsafgiften i dag nedsat med 200 kr. pr. selealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for 3 alarmer. Med omlægning af bilafgifterne forhøjes fradraget til 1.000 kr. pr. selealarm op til 3 alarmer.

Der opnås et fradrag i registreringsafgiften på 2.000 kr. for de biler, som har fået mindst 5 stjerner for vurdering af bilers sikkerhed på basis af Euro NCAP. Fradraget har den fordel, at fradraget ikke forældes, da Euro NCAP løbende strammer kravene til at få 5 stjerner. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at forhøje fradraget til 8.000 kr.

Udover forhøjelsen af fradrag for 5 stjerner i Euro NCAP og af fradrag for selealarmer bidrager nedsættelsen af registreringsafgiften også til at reducere den merpris, der er forbundet med at tilvælge ekstra sikkerhedsudstyr for de biler, der ligger under det forhøjede skalaknæk. Samtidig reduceres prisen på større og ofte mere sikre biler. Omlægningen af bilafgifterne øger således tilskyndelsen til at vælge mere trafik sikre biler.

Tillægget og grænserne for dårlig brændstofføkonomi i registreringsafgiften forhøjes

Der opnås fradrag i registreringsafgiften for biler med lavt brændstofforbrug og gives et tillæg for biler med højt brændstofforbrug, der har til formål at forbedre energieffektiviteten for nye biler. Registreringsafgiften nedsættes i dag med 4.000 kr. for hver km/l, bilen tilbagelægger

udover 16 km/l for benzinbiler og 18 km/l for dieslbiler, mens afgiften forhøjes med 1.000 kr. for hver km/l, bilen tilbagelægger mindre end 16 km/l for benzinbiler og 18 km/l for dieslbiler.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at forhøje grænserne for, hvornår der opnås fradrag for god brændstoføkonomi til 20 km/l for benzinbiler og 22 km/l for dieslbiler. Samtidig forhøjes tillægget til registreringsafgiften for dårlig brændstoføkonomi til 6.000 kr. Ændringerne vil tilskynde til, at der vælges mere energieffektive biler.

Parterne er enige om at gøre registreringsafgiften mere robust overfor den teknologiske udvikling. Det skal ske ved at regulere kilometergrænserne for tillæg og fradrag for god brændstoføkonomi i forhold til udviklingen i brændstofforbruget for nye biler. Det vil samtidig fastholde incitamentet til brændstoffektivisering over tid. Den konkrete reguleringsmetode beslutes senere med udgangspunkt i et oplæg fra regeringen.

Stramninger af afgiftsreglerne vedrørende leasing af biler

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at indføre regler om genberegning og efteroprævning af registreringsafgift for alle, der driver virksomhed ved at stille biler til rådighed mod betaling eller andet vederlag, dvs. leasingselskaber, udlejningselskaber, demobiler, værkstedsbiler, mv. Formålet er at etablere et generelt loft over den afgiftsmæssige fordel, der kan opnås som følge af, at fx flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer.

Konkret indføres der regler om, at der for disse virksomheders køretøjer ved videresalg eller senest efter 4 måneder skal ske en genberegning af den afgiftspligtige værdi baseret på handelsværdien af den brugte bil. Den afgiftspligtige værdi skal altid fastsættes efter handelsværdien ved salg til bruger her i landet, uanset bilens værdi som ny. På baggrund af den genberegnete afgiftspligtige værdi, sker der genberegning af den forholdsmæssige registreringsafgift fremadrettet for resten af perioden. For leasingbiler mv., hvor der er betalt fuld registreringsafgift, efteropræves afgift, hvis den genberegnete afgiftspligtige værdi er højere end den oprindeligt fastsatte afgiftspligtige værdi.

Samtidig bortfalder muligheden for, at bilen ved leasingperiodens ophør kan afgiftsberigtiges til restafgift baseret på prisen ved første indregistrering. Endelig udgår reglen om, at den afgiftspligtige værdi for brugte biler ikke kan overstige bilens oprindelige pris som ny.

Det er et krav efter registreringsafgiftsloven om, at der stilles en sikkerhed for registreringsafgiften på mindst 200.000 kr. for at kunne få tildelt rollen som selvanmelder i det digitale motorregister. Parterne er enige om, at minimumssikkerhedsstillelsen forhøjes til 500.000 kr. og at der tilføjes et variabelt element, som vil afhænge af selvanmelderens afgiftstilsvar.

Parterne er desuden enige om, at der indsættes hjemmel i registreringsafgiftsloven til udarbejdelse af standardkontrakter, som vil blive obligatoriske for danske leasingvirksomheder mv. i forbindelse med forholdsmæssig afregning af registreringsafgift,

når de er offentliggjort. Standardkontrakterne udarbejdes af SKAT i samarbejde med leasingbranchen. Endvidere præciseres visse indholdsmæssige krav til leasingkontrakter.

Parterne er opmærksomme på, at der med de aftalte stramninger af afgiftsreglerne vedrørende leasing af biler mv. fortsat er lempelige regler for leasingselskaber de første fire måneder, og at de aftalte stramninger samtidig medfører administrative byrder for erhvervslivet. Der gennemføres derfor en evaluering af stramningerne på leasingområdet i 4. kvartal 2018, ligesom eventuelle yderligere tiltag på området vil blive undersøgt.

Parterne er enige om, at kontrollen med bilafgifterne, herunder leasingområdet, skal forbedres. Der afsættes 5 mio.kr årligt i 2018 og frem.

Den grønne ejerafgift forhøjes for nye biler

Ejerafgiften (brændstofforbrugsafgiften) betales af personbiler registreret fra 1. juli 1997 og af varebiler registreret fra 18. marts 2009. Øvrige køretøjer, som betaler løbende afgifter, betaler vægtafgift. Ejerafgiften afhænger af en bils brændstofforbrug og er differentieret på benzin- og dieslbiler.

Den grønne ejerafgift er ikke forhøjet i takt med forbedringerne af nye bilers brændstoføkonomi. Parterne er enige om at forhøje ejerafgiften samtidig med, at der indføres nye trin. Ejerafgiften forhøjes med 500 kr. årligt på de eksisterende trin. Dog vil forhøjelserne afvige fra 500 kr. for de dieslbiler der i dag betaler 0 kr. i ejerafgift, ligesom de i begrænset omfang vil afvige herfra på de nye trin. Afvigelse vil variere afhængig af brændstoføkonomi og mellem benzin- og dieslbiler.

Forhøjelsen af ejerafgiften har virkning for biler indregistreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere, men opkrævning af den nye højere ejerafgift sker først fra den 1. juli 2018. Der sker ikke forhøjelse af vægtafgiften.

Indførelsen af nye trin i ejerafgiften vil øge incitamentet til at vælge mere energieffektive biler. Forhøjelsen af ejerafgiften vil samtidig bidrage til, at der flyttes mere af bilbeskatningen over mod ejerskab i stedet for bilkøb.

Parterne er enige om at gøre afgiften mere robust overfor den teknologiske udvikling ved at regulere ejerafgiften. Det vil samtidig fastholde incitamentet til brændstoffeffektivisering over tid. Den konkrete reguleringsmetode besluttet senere med udgangspunkt i et oplæg fra regeringen.

Med omlægningen af bilafgifterne vil satserne i ejer-, vægt- og udligningsafgiften herudover blive prisreguleret fra 2021 til 2025, således at afgifternes reale niveau omtrent fastholdes.

I takt med at forhøjelserne af ejerafgiften får virkning på en større og større andel af bilparken, vil ekstra provenuet blive tilbageført til bilisterne via afgiftslempelser efter 2025. Parterne aftaler den konkrete model senest i 2025.

Gradvis forhøjelse af reparationsgrænsen

Reparationsgrænsen er grænsen for, hvor stor en andel af fx en trafikskadet bils værdi, der kan repareres for uden fornyet betaling af registreringsafgift.

Efter gældende regler kan personbiler være skadet for op til 65 pct., uden at der skal betales registreringsafgift. Dertil kan der ved opgørelsen af reparationsudgiften ses bort fra et fast beløb på 5.120 kr., hvis der skal retableres en eller flere airbags. Der gælder desuden en generel bagatelgrænse på 25.000 kr.

Parterne er enige om at forhøje reparationsgrænsen for personbiler til 70 pct. i 2019 og til 75 pct. fra 2020.

Parallelt hermed forhøjes grænsen for, hvornår forsikrings-selskabet skal tilbyde kontant erstatning fra 55 pct. til 60 pct. i 2019 og til 65 pct. fra 2020.

Nedsættelse af registreringsafgiften for autocampere

Bildelen i autocampere afgiftsberigtiges efter samme regler som for personbiler. Boligdelen er afgiftsfri, men autocamperens samlede registreringsafgift skal dog mindst udgøre 60 pct. af dets samlede værdi eksklusive afgift over 12.100 kr.

Reglerne for autocampere betyder, at når registreringsafgiften nedsættes for personbiler, så omfatter dette også autocampere. I praksis betales dog alene minimumsafgiften på 60 pct. for mange autocampere, og disse køretøjer har ikke opnået nogen lempelse i afgiften ved de seneste to nedsættelser af registreringsafgiften.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at nedsætte minimumsafgiften for autocampere til 45 pct.

Kompensation af veteranbiler og varebiler

Veteranbiler har forholds-mæssig dårlig brændstoføkonomi og vil derfor med forhøjelsen af tillægget for dårlig brændstoføkonomi og forhøjelsen af kilometergrænserne få forholdsvis store forhøjelser af registreringsafgiften.

Varebilerne får flere af de samme fradrag og tillæg i registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr som personbilerne, herunder for ABS, ESP og selealarmer, ligesom de mindre varebiler får fradrag og tillæg for brændstoføkonomi efter de samme regler som personbiler. Sanering af eksisterende sikkerhedsfradrag i registreringsafgiften samt forhøjelse af tillægget og grænserne for dårlig brændstoføkonomi i registreringsafgiften medfører umiddelbart en forhøjelse af registreringsafgiften for varebiler.

Parterne er enige om, at reglerne for registreringsafgift for veteranbiler og varebiler justeres, således at bilafgifterne for hhv. veteranbiler og varebiler samlet set holdes uændret. Desuden skal sagsbehandlingstiden for afgiftsberettigelse af veteranbiler nedbringes markant. Konkret model herfor aftales hurtigst muligt pba. oplæg fra regeringen.

Styrke infrastrukturen og mobiliteten i Danmark

Regeringen og Dansk Folkeparti er enig om at styrke infrastrukturen og mobiliteten i Danmark i forbindelse med omlægningen af registreringsafgiften.

Parterne er derfor enige om at udbygge Vestfynske motorvej til 3 spor på strækningen mellem Nr. Aaby og Odense V hurtigst muligt samt en takstnedsættelse på persontransporten over Storebælt på 25 pct.

Takstnedsættelserne vil begynde i 2018 og være fuldt indfaset, når Vestfynske motorvej er fuldt udbygget til 3 spor.

Konkrete modeller for både anlægget af den Vestfynske motorvej til 3 spor og for takstnedsættelsen vil blive fastlagt senere på baggrund af et oplæg fra regeringen.

Regeringen bemærker, at regeringens prioriterede infrastrukturprojekter, som nævnt i regeringsgrundlaget (en ny midtjysk motorvej, en havnetunnel i København, en forlængelse af Hillerød motorvejen og en motorvej til Kalundborg) ikke hermed bliver udskudt eller forsinket.

Administrative konsekvenser for skattevæsenet

De administrative merudgifter skønnes at udgøre omtrent 45 mio. kr. i perioden 2017-2025. Merudgifterne skønnes at udgøre ca. 1 mio. kr. i 2017, 11 mio. kr. i 2018 og ca. 5 mio. kr. årligt i 2019 og frem.

Parterne er enige om, at kontrollen med bilafgifterne, herunder leasingområdet, skal forbedres. Der afsættes 5 mio.kr årligt i 2018 og frem.

De administrative merudgifter finansieres inden for rammerne af aftalen.

Offentlige finanser

Omlægningen af bilafgifterne er samlet set neutral for de offentlige finanser frem mod 2025.

Den aftalte bilomlægning medfører et mindreprovenu opgjort efter tilbageløb og adfærd på 0,6 mia. kr. i 2018 faldende til 0,2 mia. kr. i 2025. Dertil kommer den gradvise forhøjelse af reparationsgrænsen, som fuldt indfaset skønnes at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på knap 0,1 mia. kr. fra 2020.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at finansiere bilafgiftsomlægningen ved at indføre periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler fra 2020. Den resterende finansiering tilvejebringes ved at anvende reserven afsat på finanslovsforslaget for 2018 til Jobreformens fase II og dele af reserven fra Jobreformens fase I med virkning fra 2017, *jf. tabel 1.*

Tabel 1

Finansieringsoversigt

2018-niveau, mia. kr.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
I alt lempelser	0,3	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3
Omlægning af bilafgifterne	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2
Gradvis forhøjelse af reparationsgrænsen	0,0	0,0	0,05	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Nedsættelse af registreringsafgiften for autocampere	0,0	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Administrative omkostninger	0,00	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
I alt finansiering	-0,3	-0,7	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
Periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Reserve fra Jobreformens fase I	-0,3	-0,2	-0,6	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,0
Reserve afsat på FFL18 til Jobreformens fase II	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Balance	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Anm.: Grundet afrundinger kan der være afvigelser mellem summen af delkomponenter og den samlede sum. De provenumæssige konsekvenser er opgjort efter tilbageløb og adfærd.

Set i lyset af den samlede CO₂-udledning fra transport mv. er omlægningen af bilafgifterne omtrent neutral for den samlede udledning af CO₂.

Periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at indføre periodebaserede vejafgifter i Danmark for person- og varebiler. Danske billister kompenseres for vejafgiften. En sådan ny ordning forventes indført med virkning fra 2020. Vejafgiften indrettes således, at den tilvejebringer et provenu opgjort efter tilbageløb og adfærd, samt administrative omkostninger og efter tilbageførsel til danske billister på 0,3 mia. kr. fra 2020 og frem. Regeringen vil udarbejde konkret oplæg hertil.