

Begrundelse

Beskatningen af bilismen sker dels direkte ved beskatning af bilen på købstidspunktet gennem registreringsafgift og moms, dels efterfølgende gennem diverse forsikringsafgifter, vægtafgift, parkeringsafgifter, miljøafgifter, nummerpladegebyrer osv.

I den offentlige debat hører man ofte, at det høje beskatningsniveau skyldes bilismens omkostninger for samfundet gennem slid på veje, ulykkesberedskab gennem redningsselskaber og sygehuse osv.

Det er derimod spørgerens opfattelse, at man »drypvise« gør bilen dyrere at købe og bruge uden sammenhæng med de omkostninger, som bilismen skaber. Samtidig er det spørgerens opfattelse, at disse skattestigninger søges gennemført gennem så mange forskellige kanaler, at det reelt er svært at få et overblik heraf. Spørgeren ønsker derfor en samlet oversigt over såvel de direkte som indirekte skatter og afgifter for bilismen udarbejdet.

Svar (24/1 96)

Skatteministeren (Carsten Koch):

I vedlagte tabel 1 er vist udviklingen i provenuet fra bilbeskatningen i 1985, 1986, 1995 og 1996. (Ikke optrykt her.)

Indtægterne var i 1986 på i alt henved 25 mia. kr. og forventes i 1996 at blive på godt 33 mia. kr. Siden 1996 er priser og indkomster steget. Sammenlignes med udviklingen i provenuet fra de samlede skatter er disse steget fra 339 mia. kr. til forventet 529 mia. kr. i 1996.

Bilafgifternes andel af skatterne er således faldet fra 7,3 pct. til 6,3 pct. fra 1986 til 1996.

Man kan også sammenligne med udviklingen i den samlede nettoproduktion BNP. I forhold hertil udgjorde motorprovenuet 3,7 pct. i 1986 og 3,3 pct. i 1996.

Det skal bemærkes, at der i 1986 blev solgt usædvanlig mange personbiler, hvorfor registreringsafgiftsprovenuet var usædvanlig højt. Inden for motorbeskatningen er der sket en forskydning af afgiftsbyrden hen imod dieselolie til erhvervsmæssig anvendelse.

Momsen, der i 1986 udgjorde 22 pct. og nu 25 pct., er ikke regnet med i opgørelsen, da der ikke er tale om en speciel bilafgift. I øvrigt er der ikke moms på vægtafgift, vejbenyttelsesafgift og direkte af ansvarsforsikringsafgift, og der beregnes ikke moms af registreringsafgiften.

Udviklingen i provenuerne kan både forklares ved udvikling i satserne og udviklingen i forbruget.

Som nævnt blev der solgt usædvanlig mange biler i 1986, og salget i 1996 forventes at udgøre ca. 80 pct. af 1986-salget. Der er lidt flere biler i 1996 i forhold til 1986. Salget af benzin er steget med over 25 pct. En væsentlig del af salgsfremgangen skyldes ændret grænsehandelsmønster. En del af den benzinafgift, danskerne betalte i 1986, tilfaldt ikke den danske stat, men den tyske og indgår derfor ikke i provenuet for 1986. Salget af dieselolie er også steget.

1986 var således et usædvanligt år, for så vidt angår bilbeskatningen. Derfor er provenuerne for 1985 og 1995 også vist i tabel 1. Det fremgår heraf, at 1986 gav et usædvanlig højt provenu sammenlignet med de øvrige år i tabellen. Betragter man perioden 1985 til 1996 som et hele, ser man, at bilbeskatningen er faldende i forhold til den samlede beskatning, men derimod stigende i forhold til BNP. Faldet i forhold til de samlede skatter skyldes især bruttoificeringen af overførselsindkomsterne fra 1994, der medførte et højere samlet skatteprovenu.

I vedlagte tabel 2 (ikke optrykt her) er udviklingen i afgiftssatserne søgt illustreret ved at se, hvordan en given bil købt i henholdsvis 1986 og 1996 blev belastet med afgift. Bilen, der antages at køre 15.000 km og 12 km/liter, kører på 96 oktan blylet benzin, der består af 50 pct. blyfri 95 oktan og 50 pct. super benzin, der tidligere indeholdt bly, men nu også er blyfri. Ansvarsafgiften antages at være steget proportionalt med provenuet. Ved beregning af registreringsafgiftens belastning i et givet år er registreringsafgiftens afdrag og forrentning sat til 15 pct. i såvel 1986 som 1996, uanset at renten var noget højere i 1986 – modsat var værdien af rentefradraget dog højere i 1986.

Der er taget udgangspunkt i afgiften af samme bil i 1986 og 1996, idet bilens værdi er fremskrevet med nettoprisindekset for biler. Nettoprisindekset viser prisudviklingen rensset for afgifter. Det bemærkes i denne forbindelse, at der ikke herved tages højde for prisstigninger på grund af forbedringer eller ændringer i øvrigt af bilerne. Bilen opnår de samme fradrag i 1996 som i 1986 for sikkerhedsudstyr og antages endvidere i 1996 at få gennemsnitlige fradrag for det udstyr, der først efter 1986 gives fradrag for. Afgiftsbelastningen er tillagt moms. Den gennemsnitlige registreringsafgift er således steget mere end anført, men man har også