

# Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

Europaudvalget (2. samling)

KOM (2005) 0261 - Bilag 3

SAU alm. del - bilag 162

Offentligt

København den 11. september 2005

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds gade 28  
1402 København K

## Vedrørende j.nr. 2004-521-0009- høring om forslag til Rådets direktiv om afgifter af personbiler

### Opsummering:

**EU har ingen kompetence på området, men tager alligevel parti for bilfabrikkerne**

Først og fremmest er den danske bilbeskatning et emne, der ligger udenfor EU's kompetenceområde. Derfor finder vi det forkasteligt at EU-kommissionen optræder som talerør for den europæiske bilindustri, der tilsyneladende ønsker at ødelægge det danske bilafgiftssystem, for at få solgt flere biler i Danmark.

I en sag anlagt ved EF-domstolen af EU-kommissionen på foranledning af brancheforeningen, Den Danske Bilbranche, er Danmark den 15. juni 2005 da også blevet frifundet.

### EU-dom blåstempler dansk bilafgift

Danmark er blevet frifundet i en sag ved EF-Domstolen. Danmark kan derfor fortsat kræve registreringsafgift af biler, der indføres til landet.

Kilde: [www.berlingske.dk](http://www.berlingske.dk), den 16. juni 2005

Kommissionen gjorde i nævnte sag gældende, at registreringsafgiften strider mod EUs regler om fri bevægelighed i det indre marked. Men EF-Domstolen havde en anden mening, og Danmark blev derfor frifundet.

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) vil opfordre til, at Danmark fastholder, at EU ikke skal blande sig i, hvordan Danmark indretter sin bilbeskatning.

**Gennemførelse af forslaget vil formentlig øge bilantallet i Danmark med ca. 44 %**

EU-forslaget om afskaffelse af registreringsafgiften er en ren afskrift af bilindustriens ønsker. Resultatet vil formentlig være, at Danmark oversvømmes med 44 % flere biler (se mere nedenfor), som vil skabe kaos, både når de kører på vejene og når de parkeres i vore bysamfund. Hvis der skal skaffes plads til de mange ekstra biler vil det - udover miljøforringelsen - indebære uoverskuelige omkostninger til veje og parkeringspladser.

De mange nye biler vil ofte være bil nr. 2 eller 3 i husstande og vil primært blive brugt i myldretiden og vil ofte erstatte kørsel på cykel eller med kollektive transportmidler.

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har gennemgået forslaget og vil på det kraftigste fraråde gennemførelsen af forslag om at afvikle registreringsafgifter af personbiler. Forslaget om afskaffelse af registreringsafgiften er alene i bilindustrien interesse, idet det vil medføre en voldsom stigning i bilparken.

RBT ønsker, at registreringsafgifter skal fastholdes på et rimeligt højt niveau, og at de lande, der kun har en lille eller ingen registreringsafgift, burde indføre en sådan for at dæmpe bilantallet. Danmark bør gå i front for at overbevise andre lande om dette.

Lande uden bilindustri såsom Finland, Grækenland og Danmark har indtil nu heldigvis kunnet fastholde en pæn registreringsafgift, mens bilindustrien i lande med en sådan industri har kunnet gennemtvinge deres vilje, således at der ikke er nogen eller kun en lille registreringsafgift.

Den danske bilbranche har gennem årtier bekæmpet den danske bilbeskatning og har gennem ACEA, den europæiske bilindustri, fået stor indflydelse på EU-kommissionen.

#### **Bilindustrien har haft afgørende indflydelse på forslaget**

Det foreliggende forslag fra EU-kommissionen er kommet i stand, som der anføres i selve forslaget, under

**"Constant consultation with the car industri (ACEA) and the consumer association (AIT/FIA)"**

Indholdet i forslaget bærer da også præg af en meget ensidig tilgang til problemstillingen, som kun kan tilskrives de nævnte meget stærke interessenter:

**ACEA, the European Automobile Manufacturers Association,  
represents the 13 major European car, truck and bus manufacturers in the EU**



The Eurocouncil of the  
Alliance Internationale de  
Tourisme



Fédération Internationale de  
l'Automobile



Generelt har bilindustrien megen magt i EU. Denne magt blev beskrevet således i "Erhvervsbladet": den 10. oktober 1994 af journalist Jens Bostrup: *"Bilfabrikanterne har i de store EU-lande en lang og rodfast tradition for en særlig lydhørhed i de ledende politiske kredse, og den samme lydhørhed gør sig gældende i EU hvor bilfabrikanternes lobby-kontorer fylder stærkt i landskabet"*.

Det er tydeligt, at EU-kommissionen i denne sag har overtaget bilindustriens synspunkter. Det har gennem mange år været en torn i øjet på bilindustrien, at visse lande har kunnet indføre og fastholde en registreringsafgift på biler. Det er typisk de lande, som ikke har en bilindustri selv. I lande med en bilindustri er det ofte lykkedes denne at forhindre indførelse af en registreringsafgift. Nu ønsker bilindustrien at få indrettet bilbeskatningen i overensstemmelse med egne interesser over hele Europa. Det er ikke rimeligt, at EU skal varetage sådanne snævre erhvervsinteresser.

## **Bilparken i Danmark vil - alt andet lige - stige med 44 %. Biltallet vil stige til niveauet i USA og Tyskland**

*"USA og Tyskland kan betragtes som referenceniveauer for den udvikling, der ville ske i Danmark, hvis registreringsafgiften ophæves, alt andet lige. Denne tilgang giver et interval (470-570 biler pr. 1000 personer) for størrelsen af bilparken. Tyskland omfatter her også det tidligere Østtyskland. I Vesttyskland alene er der omkring 500 biler pr. 1000 indbyggere. Midten af dette interval er 520 biler p. 1000 personer"*

Kilde: Trafikministeriet/COWI, arbejdspapir 11. CO<sub>2</sub>-reduktioner i transportsektoren, 11 marts 1997.

I samme rapport fra skønnede man, at bilparken i 2005 ved afskaffelse af registreringsafgiften i 1997 - alt andet lige - ville være steget med 44%. Denne stigning blev alene tilskrevet en fjernelse af registreringsafgiften. Der er ingen grund til at tvivle på, at en afskaffelse vil have en sådan effekt.

## **Miljøet vil ikke blive forbedret - tværtimod**

Forslag om ændringer i beskatning på transportområdet ledsages ofte af pæne ord om, at det også er til fordel for miljøet. Det påstår man også i denne sag, men det er uden hold i virkeligheden. I det øjeblik det bliver billigere at købe en bil, eksploderer bilsalget og bilerne skal nok blive brugt, når først de er anskaffet. Det vil ske selvom man sætter forbrugsrelaterede afgifter tilsvarende op. Bilbrug er yderst vanedannende, og med en større bilpark og flere bilejere vil det være overordentlig svært at få benzinafgiften op på et niveau, der kan dæmpe kørslen. Den danske benzinafgift er således kun 43 øre højere end for 16 år siden og den siddende regering har siden 2001 fastlåst afgiften i kr. og øre. Alligevel er der nu røster fremme om at sænke den. I samme tidsrum er det også blevet meget billigere at købe bil jfr. nedenfor.

*En splinterny bil har allerede forbrugt 5.000 liter olie og forurenet 922 millioner kubikmeter luft, når den står hos bilhandleren - når man indregner råstofudvinding og produktion. En enkelt bil bruger i sin "levetid" lige så meget energi som en billøs tysker bruger til alle sine fornødenheder på 6 år. En inder vil være 76 år om at bruge samme ressourcemængde som en bil.*

Kilde: Miljø- og prognoseinstitut i Heidelberg.

Produktion af biler er således meget energikrævende. Derfor vil et øget bilsalg udløse stort energiforbrug til produktion af de mange nye biler.

En lavere gennemsnitslevetid for biler, på grund af lavere priser, vil også betyde ekstra energiforbrug til produktion og bortskaffelse af et større antal biler. Man kan så sige, at de nye biler er mere miljøvenlige. Det kan da være rigtig nok, men omvendt kører man langt mere i bil, når man får en ny bil. En miljøvenlig løsning var at udskifte motorene, idet det kun er dem, der bliver mere miljøvenlige. Det er hverken karrosseri, sæder eller vinduer. Udskiftning af motorer er dog ikke interessant for bilindustrien, der vil sælge flest mulige og helst store biler. Det giver mere omsætning.

En hurtig udskiftningstakt for biler, som ønsket af bilindustrien, gør derfor ondt værre. Det gælder tværtimod om at have en så lille bilpark som muligt, sørge for at vedligeholde bilerne bedst muligt (evf. udskifte motorer) og køre mindst muligt i dem. En sådan politik har gavnlige virkninger både for miljø og sundhed og reducerer ressourceforbruget.

Hvis man kigger på de lande, der ikke har så høj registreringsafgift, er det lige så vanskeligt som her, at få forhøjet benzinafgifterne. Der kan man se på UK, hvor der er en massiv lobbyvirksomhed for at få benzinafgifterne yderligere ned.

Man kan lidt provokerende kalde bilindustriens kamp for lavere registreringsafgifter for en "bilpusherstrategi". Hvis først man får flere til at blive bilister skal man nok kunne fastholde dem i bil(mis)brugen.

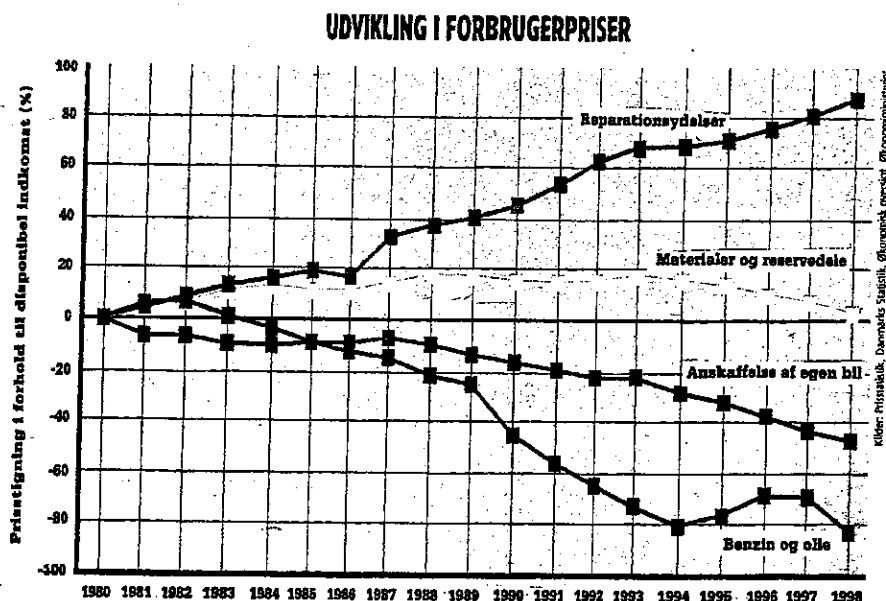
Tilvænningen til større bilbrug og derved større CO<sub>2</sub>-udslip er klart registreret i denne undersøgelse:

*"En person i en én-bilshusstand forårsager 3 gange så stort et CO<sub>2</sub> udslip og en person i en flerbilshusstand 5 gange så stort CO<sub>2</sub> udslip som en person uden bilrådighed".*

Kilde: Bilisme og miljø. Rapport fra Danmarks miljøundersøgelser 1998.

### Biler er blevet meget billigere år for år

Snakken om omlægning af bilafgifterne er en blindgyde. Derved fjernes fokus fra det reelle problem, at både køb og brug af biler er blevet meget billigere gennem de seneste 25 år.



Kilde: Bilmagasinet, februar 1999.

Ifølge nævnte beregning fra Bilmagasinet er bilerne blevet 48 % billigere - set i forhold til danskernes disponible indtægt - alene fra 1980 til 1998. I samme tidsrum er benzinprisen faldet med 82 % udregnet på samme måde.

Bilmagasinet's beregninger er baseret på tal fra Danmarks Statistik og Økonomiministeriet. Bladet har beregnet, at den reelle benzinpris er faldet med ca. 82 % fra 1980 til 1998 og prisen for anskaffelse af bil i samme tidsrum er faldet med ca. 48 %. Kun værkstedernes timepris er steget kraftigt. Beregningen er foretaget sådan, at man har vurderet priserne hvert år og sammenlignet med udviklingen i danskernes disponible indkomst.

Registreringsafgiften pr. bil ville have været ca. 46.000 kr. højere i dag, hvis ikke afgiften var blevet nedsat gang på gang siden 1989. Derfor er der ingen grund til at gøre biler billigere - tværtimod burde afgiftsniveauet genoprettes for at dæmpe trafikbelastningen. Den samlede afgiftslettelse pr. bil i dag set i forhold til bilbeskatningsreglerne fra 1989 er omkring 46.350 kr.

Beløbet fremkommer sådan: 32.250 kr. i generel afgiftslettelse ved forhøjelse af "skalaknækket" samt 9.600 kr. (airbagsstøtte til 4 airbags) + 7.500 kr. (ABS-bremser).

Lempelsen af registreringsafgiften er bl.a. sket ved, at "skalaknækket" (hvor afgiften ændres fra 105 % til 180 %) siden 1989 er ændret fra 19.700 kr. til 62.700 kr. pr. 1. september 2005. Dertil kommer indførelse af ekstra fradrag for forskelligt udstyr. Alle afgiftsnedsettelse er sket efter effektivt lobbyarbejde. For hver krone "skalaknækket" sættes i vejret sænkes registreringsafgiften med ca. 75 øre.

### **EU-kommissionen overdriver beskatningsniveauet i Danmark. Man kan for tiden købe en ny personbil for 99.995 kr. - kun 47 % er registreringsafgift**

I EU-kommissionens baggrundspapirer vedrørende sagen er der alvorlige fejl i beskrivelsen af de danske regler for registreringsafgifter. Man kender tilsyneladende ikke noget til, at beskatningen kun er på 104,06 % når bilens importpris er op til 62.700 kr. Man omtaler kun beskatningstaksten for værdien ud over de 62.700 kr. Derved overdrives beskatningsniveauet i Danmark. Man kender heller ikke de mange fradrag i registreringsafgiften for abs-bremser, air-bags m.v. Ej heller den meget lempelige beskatning af gulpladebiler omtales.

Hovedreglen for beskatning af personbiler på hvide plader er pr. september 2005, ifølge Told & Skat, 104,06 % af bilens pris op til 62.700 kr. og 179,09 % af den del af prisen der ligger over 62.700 kr. Ved at købe små billige biler kan folk altså nøjes med den lave afgift.

Man kan for tiden købe en Chevrolet Matiz til kun 99.995 kr. Registreringsafgiften for denne bil er kun ca. 47.000 svarende til 47 % af købsprisen hos forhandleren. Det kan ikke siges at være dyrt. Efter at have købt den kan man trille ud og bruge veje og parkeringspladser over hele landet. Alene en parkeringsplads i en-parkeringskælder kan koste mange hundrede tusinde kroner, hvis den ligger i et tæt byområde. Det kan f.eks. nævnes, at Rambøl Nyvig har beregnet, at hver parkeringsplads i Københavns Havn ved Skuespilhuset vil koste ca. 1,6 millioner kr.

Med venlig hilsen  
Ivan Lund Pedersen