

BEDRE BILER PÅ DE DANSKE VEJE

Principper for nye og fremtidssikrede
bilafgifter i Danmark



DE DANSKE BILIMPORTØRER



en del af DI



Dansk Industri



FDM er med 239.000 husstande som medlemmer
Danmarks største forbruger- og interesseorganisation.

DE DANSKE BILIMPORTØRER

De Danske Bilimportører repræsenterer importørerne bag de fleste bilmærker på det danske marked og mere end 99 pct. af importen af nye personbiler, varebiler, lastbiler og busser til Danmark.

BILBRANCHEN

en del af DI

Bilbranchen er en del af DI og repræsenterer knap 600 bilforhandlere med cirka 13.000 medarbejdere og mere end 85 pct. af landets nyvognssalg.



Dansk Industri

DI repræsenterer knap 11.000 medlemsvirksomheder inden for fremstilling, transport, service og handel med til sammen mere end 500.000 medarbejdere i Danmark.

Omslag: MOTOR fra 1924, registreringsafgiften fodes

Tryk: Kailow Graphic A/S

400.03.16

ISBN: 978-87-7144-057-7

D. K.
1923
Hastigh

A/S

FORORD

Sidste år fyldte registreringsafgiften 90 år. Den blev indført som en værdibaseret afgift ved indregistrering af biler for at beskytte valutareserven og det hjemlige erhvervsliv mod udenlandske luksusvarer. I dag er bilen ikke luksus, men en nødvendighed for de fleste familier. Alligevel fastholdes ”luksusafgiften”, der i mellemtiden har nået et niveau, der gør Danmark til det ubetinget dyreste land i Europa at anskaffe sig en bil i.

Den transportpolitiske virkelighed handler i dag ikke om valutareserver, men om klima, miljø, sikkerhed og fremkommelighed. Registreringsafgiften virker i dag i højere grad hindrende og ikke fremmende for de politiske mål – især fordi den beregnes af bilens værdi (pris).

Det har aftalen om sænkelse af den høje registreringsafgiftssats fra 180 til 150 pct. ikke ændret grundlæggende ved, men nedsættelsen har ikke desto mindre gjort det lettere at lave en grundlæggende reform. Aftalen om gradvist at indføre registreringsafgifter på elbiler og ikke mindst at reducere fradraget for god brændstoføkonomi for plug-in hybridbiler vil helt klart forsinke indførelsen af de mest miljørigtige biler i Danmark.

Set i det lys er behovet for en afskaffelse af den værdibaserede registreringsafgift endnu mere påtrængende end før.

Tiden er kommet til at opgive værdielementet i registreringsafgiften. Moderne miljø- og sikkerhedsteknologi koster ekstra, men der er ingen logik i at beskatte det således at det ender med at forbrugeren betaler mere end den dobbelte pris med vores værdibaserede afgifter.

Løsningen er en bilafgift baseret på tekniske kriterier, og som i langt højere grad tilgodeser sikre og miljørigtige biler. Hvis samfundet skal opnå de største gevinster ved en sådan omlægning, bør registreringsafgiften samtidig omlægges til en løbende afgift, og det generelle afgiftsniveau for biler sænkes.

Det er ønsket med denne publikation at forklare og underbygge de principper, som en fremtidig bilbeskatning bør være baseret på. Det er ikke intentionen at levere en konkret afgiftsmodel, da en ny bilbeskatning under alle omstændigheder kræver politisk enighed i Folketinget.

Men vi håber, at vi med publikationen kan være med til at gentænke bilafgifterne, inden de samfundsmæssige omkostninger for en over 90 år gammel afgift bliver større end de allerede er i dag.

Med venlig hilsen

Adm. direktør
Thomas Møller Thomsen
FDM

Branchedirektør
Thomas Møller Sørensen
Bilbranchen i DI

Adm. direktør
Gunn Mikkelsen
De Danske Bilimportører

Vicedirektør
Kent Damsgaard
Dansk Industri

**”DET VAR IKKE
HENSIGTEN** med dem
at skaffe Statskassen
forøgede Indtægter, dertil
var satserne for høje,
det havde til Hensigt at
nedbringe Luksusforbruget,
som Hr. Neergaard kaldte
det, og derved at genrejse
Erhvervslivets Sundhed.”

INDHOLD

4 FORBRUGERNE OG BRANCHEN ENIGE OM EN REFORM AF BILAFGIFTERNE

8 FORDELE VED EN NY AFGIFTSMODEL

- 8 Fordele for samfundet
- 11 Fordele for forbrugeren
- 13 Fordele for bilbranchen og SKAT

15 ULEMPERNE VED DEN NUVÆRENDE AFGIFTSMODEL

- 15 Samfundsøkonomisk giver bilafgifterne ikke mening
- 18 Todeling af markedet og tabet for forbrugerne
- 22 Bilparkens alder som konsekvens af registreringsafgiften
- 22 Konsekvenser for klima og miljø
- 25 Konsekvenser for trafikikkerheden
- 26 Registreringsafgiften er administrativ tung
- 26 Den nuværende værdibeskatning kan ikke begrundes

28 OVERGANGSORDNINGER OG FINANSPOLITISK EFFEKT

33 BILAG 1: BILAFGIFTER I ANDRE LANDE

38 BILAG 2: DANSKERRABATTEN

FORBRUGERNE OG BRANCHEN ENIGE OM EN REFORM AF BILAFGIFTERNE

Biler er fundamentet for mobiliteten i Danmark

Biler udgør fundamentet i danskernes mobilitet. 77 pct. af persontransporten sker i bil. De vilkår og rammebetingelser, der er knyttet til transport i bil, har derfor stor betydning for den samlede mobilitet i Danmark og betingelserne for økonomisk fremgang for såvel den enkelte, virksomhederne og samfundet generelt. Den måde, hvorpå vi beskatter biler og bilisme, er en afgørende del af rammebetingelserne.

Beskatning af biler afspejler ikke omkostninger ved bilisme

Ud over de positive effekter ved mobilitet, påvirker transport i bil også den enkelte og samfundet negativt, eksempelvis i form af trængsel, trafikulykker, vejslid samt belastning af klima og miljø. Det er derfor et overordnet hensyn for samfundet og den enkelte, at bilister motiveres til at købe sikre biler med lav miljø- og klimapåvirkning. Det bør afspejles i beskatningen af biler i Danmark, men det er desværre ikke i tilstrækkelig grad tilfældet i dag.

Beskatningen af biler er ekstrem høj i Danmark

Historisk set har beskatning af personbiler været en væsentlig indtægtskilde for staten. Set i forhold til andre lande har Danmark en meget høj beskatning af bilkøb såvel som ejerskab. Navnlig afgiften ved indregistrering af en ny bil er blandt de absolut højeste i verden. Danske bilister lagde samlet set ca. 45 milliarder kroner i statskassen i 2014, heraf 16 mia. kr. i registreringsafgift. De danske bilafgifter betyder, at det danske bilmarked og danskernes forbrugsmuligheder er markant anderledes end i resten af Europa.

Det forvrider forbrugernes bilvalg ...

Registreringsafgiften på nye personbiler har sammen med den øvrige bilbeskatning stor betydning for danskernes bilvalg. Vi har markant færre biler, vi har mange små biler og bilerne er mindre sikre og miljørigtige end vore nabolandes. Det skyldes netop, at registreringsafgiften er værdibaseret og desuden meget høj.

... og de politiske målsætninger

I praksis modarbejder den værdibaserede registreringsafgift mobiliteten, færdselssikkerheden og hensynet til såvel klima som miljø. Med sin nuværende udformning er de danske bilafgifter derfor i virkeligheden mere en hæmsko end en katalysator for de politiske målsætninger.

Problemerne er accelereret de seneste år

Problemerne med afgiftssystemet er accelereret de seneste år, hvor der er sket en revolution i bilers sikkerheds- og miljøteknologi, som i stor stil er gået uden om Danmark. For al ny teknologi inklusive moms pålægges registreringsafgift i det nuværende afgiftssystem.

Af samme grund konkluderede Det Miljøøkonomiske Råd:

”Afgifter på bilkøbet, dvs. registreringsafgifter, vurderes som ringere end afgifter på bilejerskab. Afgifter på bilkøbet vil give tilskyndelse til at beholde ældre biler. Langsom udskiftning af bilparken betyder, at teknologiske forbedringer af bilerne indføres langsomt. Det gælder både forbedringer, som mindsker eksternaliteter ved transport (sikrere biler, mindre luftforurening og CO₂-udledning), og forbedringer, som er til gavn for bilisten (intern sikkerhed, komfort mv.)”¹.

Værdielementet i registreringsafgiften medfører også, at forbrugere og små bilforhandlere betaler mere for nye, større biler end storkunder, da registreringsafgiften forstærker storkunders rabat. Forbrugerne vil derfor opleve et langt højere værditab, når de efterfølgende sælger deres bil på brugt-vognsmarkedet, mens små bilforhandlere kan forvente lavere avancer og ulig konkurrenceforhold. Prisdannelsen er tilsvarende uigennemsigtig for SKAT, som skal sørge for, at lovgivningen overholdes. Det gør det uklart og omkostningsfuldt at administrere regelsættet, og undergraver i sidste ende legitimiteten i lovgivningen.

Værdielementet rammer forbrugere, små forhandlere og legitimiteten i lovgivningen

PROBLEMERNE MED DET NUVÆRENDE AFGIFTSSYSTEM ER:

- Værdielementet i registreringsafgiften straffer ny teknologi i biler, da prisen for ny teknologi for mange biler mere end fordobles.
- Samfundet får ikke tilstrækkelig glæde af ny miljøteknologi i biler.
- Samfundet får heller ikke tilstrækkelig glæde af udviklingen i sikkerhedsudstyr til biler.
- Danske forbrugere kan i for ringe grad købe en ny, sikker og miljørigtig bil efter behov, der tilgodeser nuværende såvel som fremtidig teknologi.
- En urimelig forskelsbehandling af købere afhængigt af, om de er forbrugere, små bilforhandlere eller storkunder.
- Et administrativt tungt og uklart regelsæt, som har store administrative omkostninger.

¹ Økonomi og Miljø, 2013

FDM og bilbranchen er enige om at registreringsafgiften bør fjernes og erstattes med en bilafgift med følgende egenskaber:

- **EN BILAFGIFT UDEN NOGET VÆRDIELEMENT**, som alene er baseret på tekniske kriterier, der tilgodeser sikre og miljørigtige biler, uanset teknologi og bilstørrelse. Bilbeskatningen bør være baseret på få, men relevante tekniske kriterier. Det kunne være CO₂-udledning og vægt. Det vil være med til at fremme de biler, som har de bedste sikkerheds- og miljøegenskaber, uanset drivmiddel eller bilstørrelse. Dermed vil behovet for særordninger for udvalgte bilteknologier forsvinde og forbrugerne vil i højere grad vælge den bilteknologi og bilstørrelse, som passer til deres behov. Det vil også sikre, at alle der køber en bil skal betale det samme i afgift for den samme bil. Det vil øge gennemsigtigheden på bilmarkedet til gavn for bilbranchen, forbrugerne og SKAT, som skal håndhæve reglerne.
- **BILAFGIFTEN BØR GØRES LØBENDE** i stedet for den nuværende registreringsafgift, der betales i forbindelse med første indregistrering af bilen i Danmark. En løbende afgift sikrer en hurtigere udskiftning af forældede biler og dermed en mere moderne bilpark samt lavere låne- og forsikringsomkostninger for forbrugerne. En løbende opkrævning af bilafgiften vil samtidig gøre bilbeskatningen klar til den dag, hvor kørselsafgifter er en realistisk mulighed og vil blive anset for ønskeligt. Endelig foreskriver EU-regler, at importerede biler ikke må forskelsbehandles afgiftsmæssigt. Det betyder i praksis, at en teknisk baseret bilafgift må opkræves løbende for at få den fulde effekt.
- **EN LAVERE BILBESKATNING**, der i højere grad afspejler de samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved bilisme. Bilafgifterne bør ideelt set sænkes, da det i dag kun er muligt at forsvare ca. en tredjedel af det samlede afgiftstryk.

En omlægning giver udfordringer ...

Der vil i en overgang fra beskatning ved indregistrering af bilen til en løbende bilafgift være udfordringer for både brugtvoغنsmarkedet og statens budgetter i enkeltår. I forhold til en overgang fra betaling ved første indregistrering til løbende afgiftsbetaling, vil statens provenu påvirkes markant i en overgangsperiode, som det også kunne ses ved indførslen af forholdsvis afgift for leasingbiler. Det skal imidlertid understreges, at det er en udvikling, der i forvejen pågår og er i vækst i takt med at leasing bliver stadig mere populært. Da den danske leasingandel i dag er markant lavere end i nabolande, er vækstpotentialet derfor stort. Privatleasingandelen i Danmark er eksempelvis steget kraftigt det seneste år, og må forventes at stige yderligere de kommende år. Det vil betyde større tidsmæssig spredning af indbetalingen af registreringsafgiften og et generelt lavere afgiftsniveau pga. storkunderabatter til leasingbiler.

En omlægning af den nuværende registreringsafgift til en løbende afgift baseret på tekniske kriterier vil alt andet lige reducere afgiftsbelastningen for nyere biler. Det betyder omvendt, at det vil være mere attraktivt at have en nyere bil på nye regler end en nyere bil på gamle regler. Derfor vil værdien af nyere biler på gamle regler – som udgangspunkt – falde. De forbrugere og virksomheder, som har indregistreret biler for få år siden, vil derfor opleve et øget værditab i forbindelse med, at nye biler bliver markant billigere at købe.

... for nye biler på gamle regler

Af denne grund er FDM og bilbranchen enige om, at de nuværende bilejere bør have mulighed for at omregistrere helt nye biler på nye regler. Samtidig bør lidt ældre biler i en overgangsperiode også have mulighed for at omregistrere bilen og lade den overgå på nye regler efter reglerne for eksport af brugte biler.

De bør derfor kompenseres ...

Disse overgangsregler vil i praksis betyde, at staten i forbindelse med omlægningen må udbetale registreringsafgift til de bilejere, der ønsker at overgå på nye regler med det samme. Det vil forværre statens finanser i de første år efter en omlægning, mens den finanspolitiske holdbarhed kun i begrænset omfang vil blive påvirket. Provenutabet ved en omlægning er beskrevet i afsnittet vedrørende overgangsordninger og finanspolitisk effekt (side 28).

... hvilket forværrer statens saldo

Men selvom, der er udfordringer ved en omlægning af bilafgifterne kan og skal de løses med ovennævnte principper, da den nuværende situation koster både forbrugerne, branchen og det danske samfund store velfærdstab – hvert eneste år.

Men der skal handles for samfundet taber stort

Tidspunktet for en grundlæggende omlægning til en løbende bilafgift er i disse år tilmed optimalt. Efter en længere årrække med stort salg af små biler og mange større leasingbiler, der betaler registreringsafgiften forholds-mæssigt i forhold til leasingperioden, er afgiftsandelen som andel af BNP historisk lav. Det gør den økonomiske risiko for den enkelte bilejer ved en ny afgiftsmodel tilsvarende mindre. Et hurtigt skifte til en løbende bilafgift er derfor en mulighed med færre gener for både forbrugere og bilbranchen end nogensinde før.

Og tidspunktet for en omlægning er optimal

FORDELE VED EN NY AFGIFTSMODEL

Behov for en ny afgiftsmodel

Danmark er et af de få lande, der fastholder en bilafgiftsmodel, der grundlæggende er baseret på bilens værdi, og vi er det eneste land, der har så højt et afgiftsniveau knyttet til værdien. Registreringsafgiften giver en enestående høj beskatning af biler i Danmark, idet biler belægges med en afgift på 105 pct. af bilens værdi op til 82.800 kr. og med 150 pct. af værdien derover. Det er værd at bemærke, at der oven i købet beregnes registreringsafgift af momsen.

Danskerne har behov for en helt ny bilafgiftsmodel, der er enklere at forstå og administrere, og i langt højere grad sikrer mobiliteten med biler, som har bedre miljø- og sikkerhedsegenskaber end i dag.

Fordele for samfundet

Lavere bilafgifter øger fordelene ved en afgiftsomlægning

En teknisk baseret, løbende bilafgift vil give flere fordele på samfundsniveau. Fordelene vil øges, hvis bilafgifterne samtidig sættes ned.

En teknisk bilafgift vil mere konsistent fremme salget af sikre biler med lav miljøpåvirkning. En teknisk bilafgift vil tilgodese de mest miljørigtige biler, uanset teknologi, og konsistent belønne dem ud fra effekten på miljø og klima. Dermed vil bl.a. elbiler, brintbiler og hybridbiler (plug-in) også på en mere hensigtsmæssig måde blive en del af bilbeskatningen end tilfældet er med elbilaftalen fra efteråret 2015.

Det eliminerer behovet for særlige afgiftsfritagelser for udvalgte teknologier, som de sidste 30 år har været med til at skabe usikkerhed for både forbrugere og ikke mindst rammevilkårene for aktørerne på markedet, som skal investere i infrastruktur. Miljøvenlige biler vil med en teknisk afgift i langt højere grad blive tilgodeset end ved elbilaftalen fra efteråret 2015, der medfører, at både elbiler og specielt plug-in hybridbiler bliver så dyre, at salget kan gå i stå de kommende år. Indfasningen af registreringsafgift for disse type biler vil gøre de mest miljøvenlige alternativer væsentligt dyrere, hvilket er en uholdbar situation.

Der er særligt behov for, at plug-in hybridbiler ikke udelukkes som følge af en høj værdibaseret registreringsafgift. Hybridteknologien er grundlæggende dyrere end konventionel teknologi, men den rummer også vigtige miljøgevinster, som vi vil gå glip af, hvis registreringsafgiften hæmmer udbredelsen i Danmark. Det er derfor en uheldig sideeffekt ved indfasningen af registreringsafgiften på elbiler, at afgiften på plug-in hybridbiler samtidig stiger.

Ny sikkerhedsteknologi vil ikke blive pålagt registreringsafgift ved en teknisk bilafgift. Det er i dag tilfældet med registreringsafgiften, som er baseret på bilens værdi, og som dermed for mange biler mere end fordobler prisen på nyt sikkerhedsudstyr. Udbredelsen af nyt sikkerhedsudstyr vil være en vigtig kilde til yderligere reduktion af antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Den nuværende positivliste for miljø- og sikkerhedsudstyr har generelt vist sig alt for rigid til at opfange de mange aktive sikkerhedssystemer, som er standardudstyr i andre Europæiske lande, men som pga. registreringsafgiften ofte holdes ude af de biler, som sælges i Danmark.

En teknisk bilafgift rammer forurenende biler, men ikke sikkerhedsudstyr

Samlet set vil en sikrere bilpark reducere eksternaliteterne ved bilisme, hvor specielt uheldsomkostningerne udgør en stor andel. De af DTU beregnede enhedsomkostninger for et trafikuheld er 5,2 mio. kr. og en trafikdræbt koster 18,9 mio. kr., når velfærdstabet medregnes.

For statskassen opnås et mere stabilt provenu, idet årlige konjunkturudsving og pludselige forskydninger i sammensætningen af nyregistrerede biler ikke vil slå igennem på samme måde, som det har været tilfældet med den eksisterende registreringsafgift. Eksempelvis blev det årlige provenu fra registreringsafgiften halveret fra 24 til 12 mia. kr. fra 2007 til 2009. Faldet skyldes især forbrugernes fokus på mindre og billigere biler både pga. finanskrisen og omlægningen af registreringsafgiften i 2007.

Stabilt provenu til statskassen

En stigende andel af især privatleasede biler har også været med til at udhule indtægterne fra registreringsafgiften i enkeltår. Den stigende andel udhuler ikke i sig selv indtægterne fra registreringsafgiften, men som følge af reglerne for betaling af forholdsmæssig registreringsafgift betyder leasingen, at kun den forholdsmæssige registreringsafgift betales for disse biler. De leasede biler bliver efter endt leasingperiode erstattet med nye leasingbiler eller med tilsvarende andre biler. Hvis leasingen betyder en øget fornyelse af bilparken og måske også en segmentforskydning mod lidt dyrere biler, kan det på sigt øge provenuet, og gøre omstillingen til løbende afgifter lettere.

Samtidig har lovændringer på leasingområdet gjort, at hovedparten af firmabilerne og mange familiebiler nu leases på forholdsmæssig afgiftsbetaling af registreringsafgiften og derfor kun betaler en mindre andel af registreringsafgiften ved indregistrering². Så det er et naturligt skridt at forsætte denne udvikling og gøre bilbeskatningen løbende.

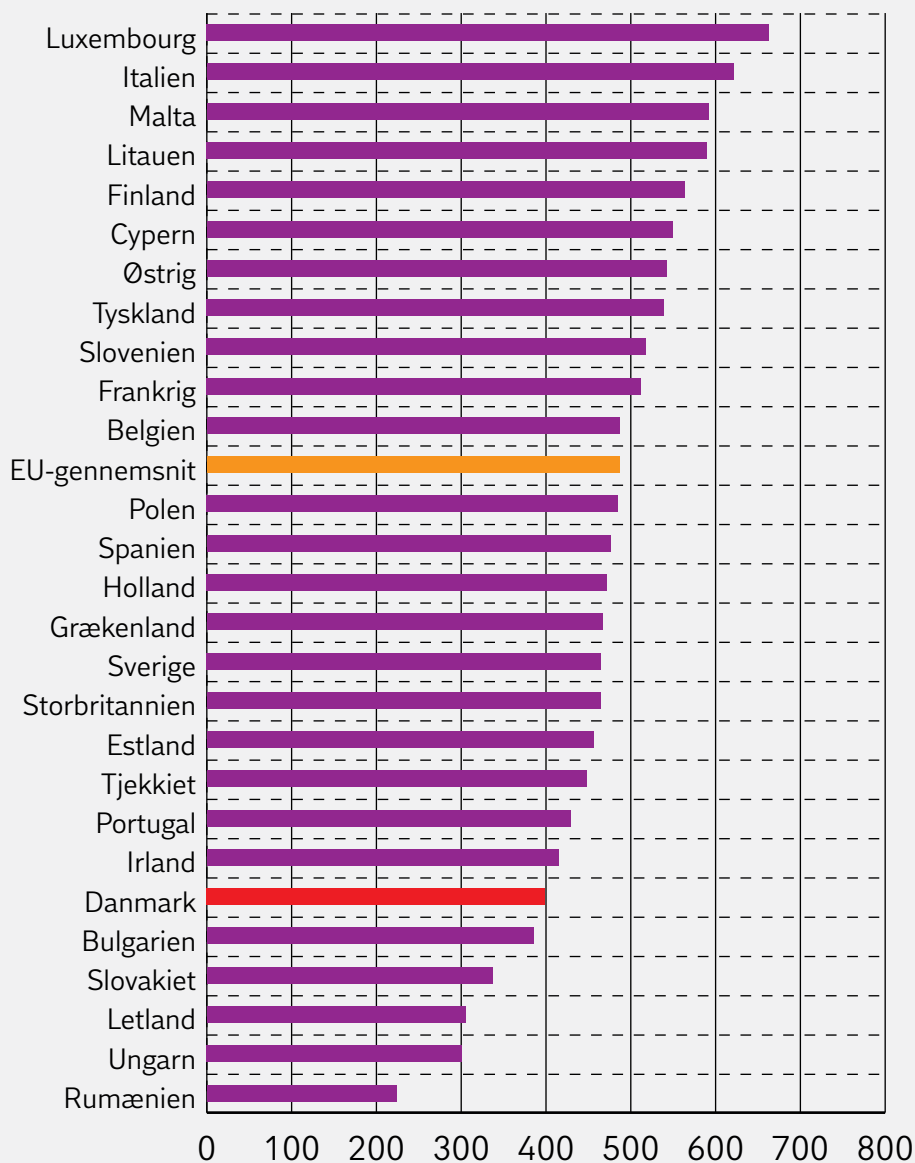
Løbende betaling af registreringsafgiften findes i praksis for leasingbiler

Danskernes rådighed over personbiler er markant lavere end i sammenlignelige lande, jf. figur 3.1. En lavere bilafgift vil give flere familier mulighed for at købe den eller de biler, der opfylder deres transportbehov afhængigt af geografi og livssituation. Det vil få positiv effekt for familiernes forbrugs- og beskæftigelsesmuligheder, for arbejdsudbuddet, for skattegrundlaget og dermed samfundsøkonomien lokalt, regionalt og nationalt.

Vi har færre biler pr. indbygger end andre EU-lande

² Leasingbiler på forholdsmæssig afgiftsbetaling betaler to pct. af registreringsafgiften for de første tre måneder, en pct. for de efterfølgende 33 måneder og en halv pct. for efterfølgende måneder. Hertil kommer en forrentning af den resterende afgift.

**Figur 3.1 PERSONBILER
PR. 1.000 INDBYGGERE
I EU-LANDENE, 2012**



Anm.: Figuren tager alene udgangspunkt i ejerskabet af personbiler, og der er således ikke korrigeret for antallet af varevogne som anvendes privat. I 2015 blev der indregistreret 3952 varebiler til private i Danmark. Antallet af varebiler påvirker derfor ikke det samlede billede. Ved udgangen af 2015 var antallet af personbiler pr. 1000 indbyggere i Danmark 422.

Kilde: acea.be

Privatbilisme er stadig klart den største transportform i Danmark, så biler er forudsætningen for en betydelig del af den økonomiske vækst i samfundet. Bilen er med andre ord en nødvendighed for et samfund med høj mobilitet, lave varepriser og høje lønninger.

Privatbilisme er alligevel den største transportform

Der er en klar historisk sammenhæng mellem mobilitet og økonomisk vækst, selvom kausaliteten sandsynligvis går begge veje, jf. figur 3.2. De gennemsnitlige vækstrater i BNP og i trafikarbejdet for personbiler ligger forholdsvis tæt i de fleste perioder, og er stort set 1:1 på langt sigt.

I forhold til niveauet for bilbeskatningen bør det ideelt set være på niveau med de negative effekter eller eksternaliteterne, der er ved bilisme. Argumentet om at have højere bilafgifter for at sikre et højt skatteprovenu, giver ikke samfundsøkonomisk mening. Samfundet får en velfærdsgevinst ved at gå fra en for høj beskatning af ét gode til en bredere skattebase. En velfærdsgevinst, der kan forøges yderligere, hvis finansieringen findes uden for skattesystemet. Bilafgifterne bør derfor sænkes, da de er væsentligt højere end eksternaliteterne, og dermed skaber store forvridninger med tilhørende velfærdstab for både forbrugerne og samfundet generelt.

Samfundet får en gevinst ved at sænke bilafgifterne, som er for høje

På langt sigt er kørselsafgifter en optimal beskatningsmodel for bilisme, men teknologien er ikke færdigudviklet og ikke mindst omkostningerne forbundet med administrationen tilsiger, at der skal findes alternativer på kort og mellemlang sigt. For at undgå dobbeltbeskatning er en omlægning fra en registreringsafgift til en løbende bilafgift derfor nødvendig, idet kørselsafgifter pr. definition er løbende afgifter.

Der er også fordele for erhvervslivet ved en omlægning og nedsættelse af bilafgifterne. En lavere og teknisk baseret bilbeskatning vil give pendlere mulighed for i højere grad at vælge bil efter transportbehov, hvilket er vigtigt, hvis man vil sikre en høj grad af mobilitet på arbejdsmarkedet. Det koster konkurrenceevne for virksomhederne, hvis de ikke kan tiltrække de rigtige medarbejdere.

Bilen spiller en helt afgørende rolle for mange pendlere. 82 pct. af pendlingen til og fra arbejde sker i bil. Bilen er især vigtig på de længere pendlerture. Mange pendlere har i dag væsentligt længere til arbejde end de havde for 15–20 år siden. Den gennemsnitlige pendlingsafstand ligger i dag på 20 km, og den er steget med 70 pct. siden begyndelsen af 1980'erne.

Fordele for forbrugeren

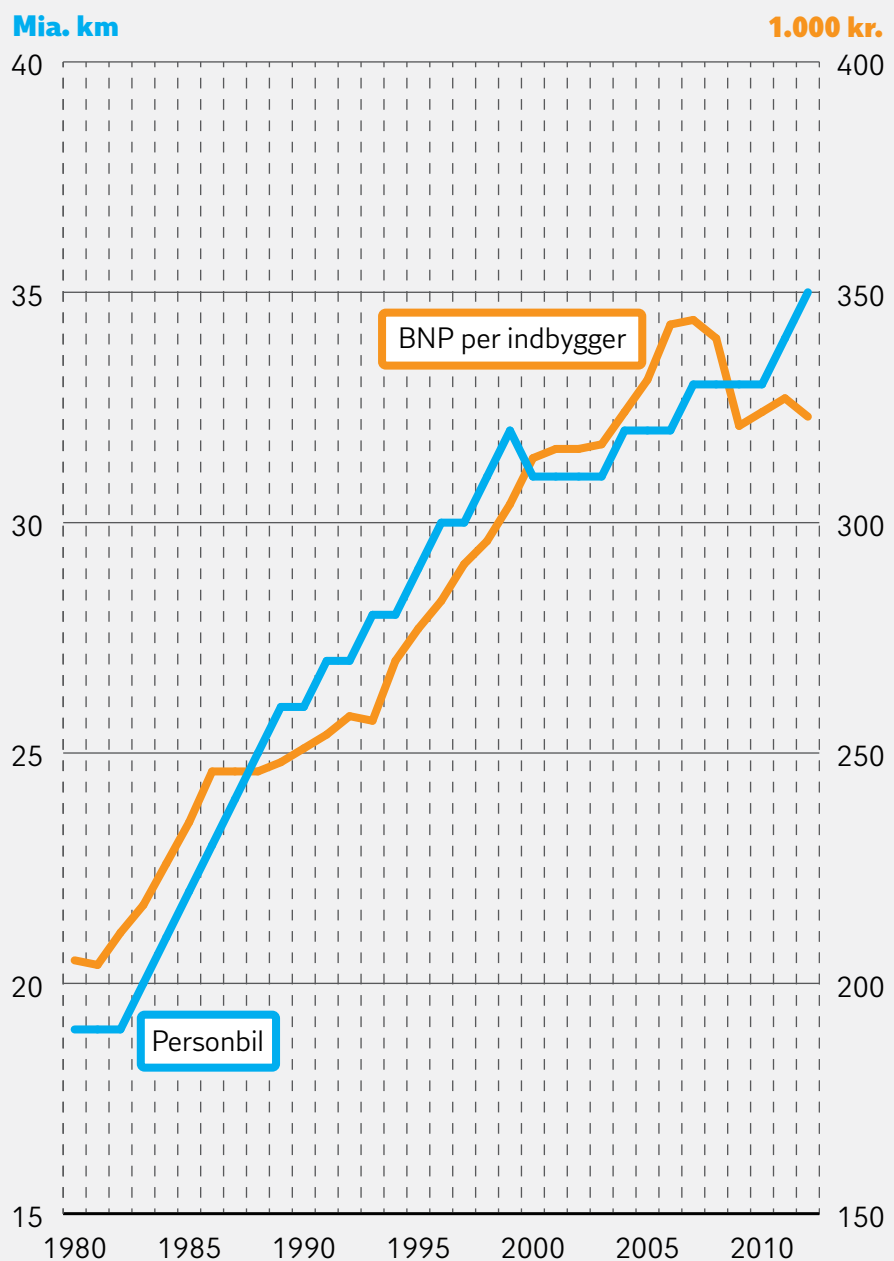
En lavere bilbeskatning med en teknisk baseret, løbende bilafgift vil i højere grad end i dag give forbrugerne mulighed for at vælge bil efter behov. Den nuværende værdibaserede registreringsafgift virker næsten som en prohibitiv skat, hvis en familie ønsker en ny, sikker, miljørigtig og rummelig bilmodel.

Registreringsafgiften er en prohibitiv skat for større familiebiler

Med en teknisk bilafgift vil forbrugerne opleve en gennemgribende ændring af bilmarkedet, så det i højere grad afspejler andre landes bilmarkeder, hvor en større del af bilfabrikanternes modeller og teknologier udbydes til forbrugerne.

Udvalget af biler normaliseres med en teknisk afgift

Figur 3.2 UDVIKLINGEN I BNP PR. INDBYGGER OG TRAFIKARBEJDET FOR PERSONBILER (1980–2012)



Kilde: Statistikbanken NAN1 og VEI20

Ved at gå væk fra beskatning på basis af bilens værdi sikres samtidigt, at alle vil opleve et mere enkelt og fair bilmarked, hvor der er samme afgift på en given bil, uanset om den købes af en forbruger eller en virksomhed. I dag har en forbruger et langt højere værditab på en ny bil end storkunder som eksempelvis leasing- og udlejningsselskaber. Disse har typisk mulighed for at indkøbe bilen billigere og indregistrere dem på forholdsmæssig afgiftsbetaling.

Alle bilkøbere bliver behandlet ens ved tekniske afgifter

Overgang til en løbende afgiftsbetaling vil endvidere give forbrugerne lavere omkostninger til finansiering og forsikring, idet registreringsafgiften ikke længere kunstigt vil forhøje købsprisen på bilen. Det vil frigøre ressourcer til andet forbrug. Det vil også være nemmere for forbrugerne at sammenligne priserne på biler i Danmark med andre lande uden registreringsafgifter.

Forbrugerne sparer penge på billån og forsikring ved en løbende afgift

Lavere afgifter vil sikre, at bilkøbere kan købe en både nyere og større bil. Begge dele forbedrer trafiksikkerheden. Nye biler er generelt markant sikrere end ældre biler på grund af udviklingen i både aktivt og passivt sikkerhedsudstyr. Større biler er mere sikre for chaufføren og passagerer dels grundet den fysiske konstruktion, og dels fordi nyt sikkerhedsudstyr hurtigst finder vej til de større og dyrere bilmodeller. En del af dette sikkerhedsudstyr er elektronisk og forhindrer aktivt ulykker i overhovedet at opstå ved eksempelvis at nødbremse eller advare bilisten ved uopmærksomhed.

Lavere bilafgifter giver forbrugerne mulighed for at købe sikrere biler

Fordele for bilbranchen og SKAT

En afgiftsmodel baseret på tekniske kriterier, hvor afgiften betales direkte af bilejeren fremfor af forhandleren ved registreringen, vil friholde bilbranchen for omfattende administrationsomkostninger.

Det er værdielementet i det nuværende afgiftssystem, der har skabt de konflikter, som branchen har haft med SKAT angående overflytning af avancer fra nye biler til eftermonteret ekstraudstyr, byttebil eller tillægsydelse. Med tekniske kriterier vil retstilstanden være klar, og der vil ikke være incitamenter til at bøje eller bryde lovgivningen for at opnå størst mulig gevinst.

En beskatning, der alene baserer sig på tekniske kriterier, vil – uanset om afgiften betales ved køb eller løbende af forbrugeren – også forbedre konkurrencesituationen mellem små og store bilforhandlere. Afgiften følger i dag prisen på bilen. Større forhandlere og storkunder kan få bedre priser på biler, hvilket forstærkes yderligere af registreringsafgiften.

Tekniske afgifter forbedrer konkurrencesituationen mellem bilforhandlerne ...

Spekulation i afgifter og den af skattesystemet skabte ulige konkurrence mellem forhandlere vil forsvinde med en teknisk afgift. Større forhandlere vil stadig have nemmere ved at få rabat, men skattesystemet vil ikke gearere fordelene. Det vil skabe en langt mere retfærdig branche med ens muligheder for alle, som tilmed er nem at administrere for SKAT. Dermed vil der være langt mindre behov for kontrol, og den uheldige udvikling vi har set de seneste år, hvor legitimiteten af lovgivningen er blevet undergravet, kan fremadrettet undgås.

... og genskaber lovgivningens legitimitet

En afskaffelse af den værdibaserede registreringsafgift vil også befri SKAT for ganske betydelige administrative byrder. Det fremgår af et svar fra skatteminister, Karsten Lauritzen, til Folketingets Skatteudvalg. Ministeren blev bedt om at oplyse, hvor mange ansatte i SKAT, der beskæftiger sig med værdiansættelse af biler. Ministeren blev samtidig bedt om at oplyse, hvor mange der beskæftiger sig med værdiansættelse af biler i Sverige. Ministeren kunne således oplyse, at der er ca. 130 ansatte i SKAT, som primært beskæftiger sig med værdiansættelse af biler, mens Det Svenske Finansdepartement oplyste, at de ikke anvender ressourcer til værdiansættelse af biler. I svaret forklares forskellen udtrykkeligt med det forhold, at der ikke er registreringsafgift i Sverige.

**En løbende afgift kan spare
SKAT omkostninger til
administration**

Hvis man samtidig ønsker at reducere de omkostninger, som SKAT har i forbindelse med administrationen af import eller eksport af brugte biler, er det afgørende, at registreringsafgiften omlægges til en løbende afgiftsbetaling. Det hænger sammen med, at EU-Domstolen tidligere har fastslået, at afgiftsnedsættelsen af en brugt bil i henhold til en national lovgivning skal være direkte proportional med værdiforringelsen af køretøjet, så længe afgiften opkræves up-front ved indregistrering til landet³.

EU-Domstolens krav er motiveret af hensynet til, at afgiftsbyrden ved et importeret køretøj – end ikke i enkelte tilfælde – må overstige afgiftsbyrden på et lignende indenlandsk køretøj, idet det vil diskriminere salg af importerede brugte biler i forhold til salg af indenlandske brugte biler⁴.

Så længe afgiften opkræves som en registreringsafgift, vil SKAT derfor i forbindelse med afgiftsberigtigelsen af brugte biler skulle anslå, hvor meget en given bil har tabt i værdi over sin levetid. Det gælder, også selvom registreringsafgiften omlægges, så den for helt nye biler alene fastsættes efter tekniske kriterier. Det er således først i det tilfælde, hvor den tekniske afgift opkræves som en løbende afgift, at SKAT helt kan undlade, at værdiansætte importerede brugte biler.

³ Svar af 23. oktober 2015 til Folketinget – Skatteudvalget på spørgsmål nr. 151 af 25. september 2015 (alm. del) stillet efter ønske fra Mette Riisager (LA).

⁴ Jf. EU-dommen C-393/98 (Ministerio Publico og Antonio Gomes Valente mod Fazenda Publico).

ULEMPERNE VED DEN NUVÆRENDE AFGIFTSMODEL

Omsætningsafgiften for automobiler – forløberen for den nuværende registreringsafgift – blev indført i 1924 som en beskatning af luksusprodukter for at beskytte valutareserven. Siden blev satserne hævet ad flere omgange også pga. hensynet til betalingsbalancen. I gennem en længere årrække har der været afgiftsnedsettelse på udvalgt sikkerhedsudstyr og siden 2007 har der været fradrag for lavt brændstofforbrug. Senest er registreringsafgiftens øverste sats i 2015 blevet sænket fra 180 til 150 pct. Trods dette har registreringsafgiften altid i bund og grund været baseret på værdien af bilen, og dermed ikke de eksternaliteter, som er forbundet med bilisme.

Der er en lang række problemer forbundet med den nuværende værdibaserede registreringsafgift. I det følgende ses i detaljer nærmere på følgende områder.

Samfundsøkonomisk giver bilafgifterne ikke mening

Igennem de seneste år er der kommet stigende fokus på de samfundsøkonomiske konsekvenser ved de danske bilafgifter – både af Det Miljøøkonomiske Råd og folketingssvar fra økonomiske ministerier. Det er en gennemgående konklusion, at den nuværende bilafgiftsmodel og det høje afgiftsniveau ikke kan forsvares ud fra samfundsøkonomiske eksternaliteter alene.

Bilafgifterne består ud over registreringsafgiften af ejerafgifter, herunder udligningsafgiften for dieslbiler, afgift på ansvarsforsikring og brændstofafgifter. Indtægterne fra registreringsafgifterne er faldet med knap 9 mia. kr. siden højkonjunktoren i 2006–2007 fra 24 mia. kr. til cirka 16 mia. kr. i 2014. Både omlægningen af registreringsafgifterne i 2007, priskonkurrencen og forbrugernes købelyst til især helt små biler efter finanskrisen har bidraget til at sænke forbrugerpriserne og provenuet fra registreringsafgifterne. En stigende leasingandel har også været med til at forskyde en del af afgiftsbetalingen til senere år. Samlet set udgør bilafgifterne i dag ca. 45 mia. kr. eller 2,3 pct. af BNP jf. figur 4.1⁵.

Ifølge økonomisk teori bør ”forurenere betale”, så samfundet kan blive kompenseret for de negative eksternaliteter, som bilister påfører andre bor-

Værdibeskatning af biler siden 1924

Bilafgifterne består ikke en kritisk økonomisk gennemgang

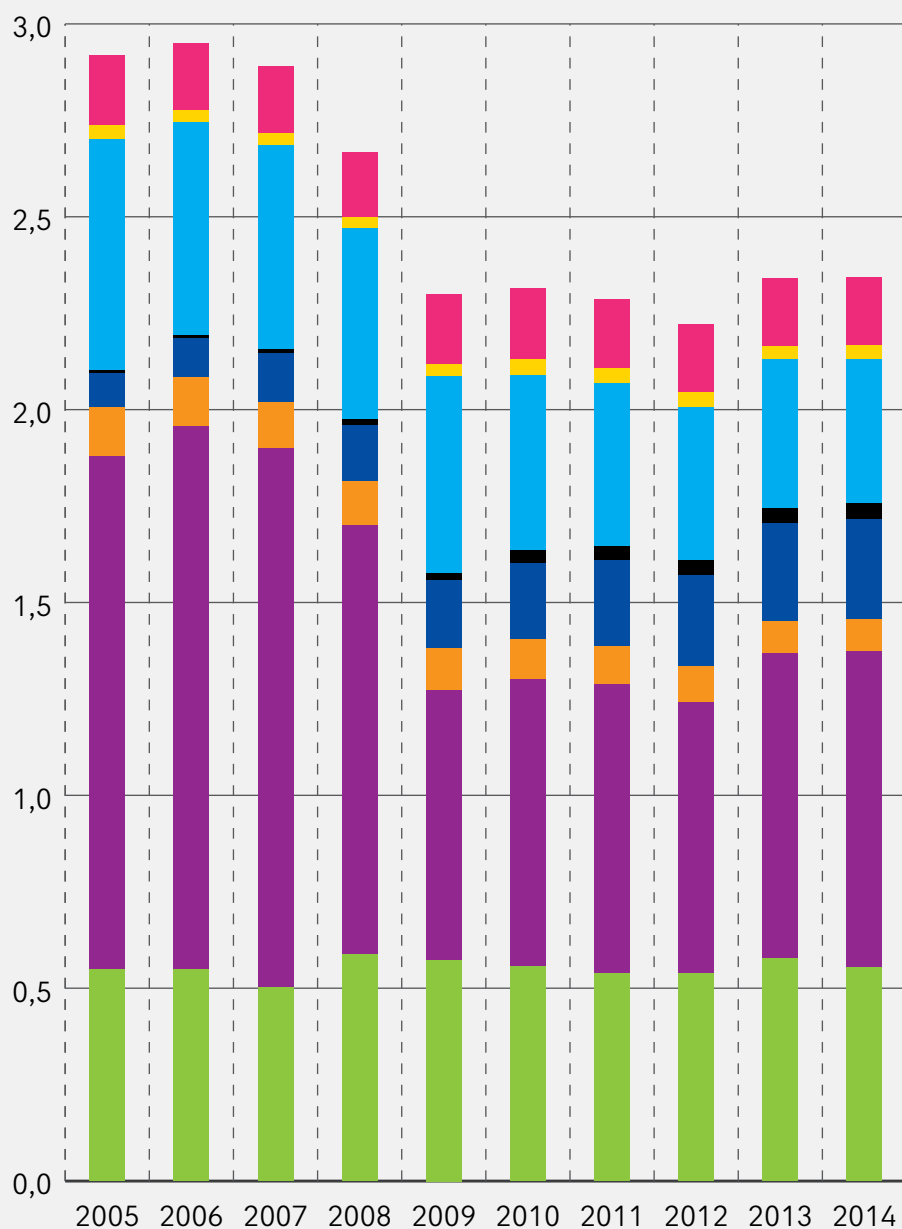
Bilafgifterne udgør samlet set ca. 45 mia. kr. pr. år og kommer fra flere poster

Beskatningen bør være på niveau med eksternaliteterne

⁵ Der er ikke i beregningerne fratrukket grænsehandel. Lastbiler, varevogne og arbejdsmaskiner betaler også en stor andel af afgifterne på olieprodukter. Men ifølge Energi- og Olieforum betaler personbiler lidt over halvdelen af de samlede indtægter på afgiftskontoen

Figur 4.1 UDVIKLINGEN I BILAFGIFTERNE, 2005 – 2014, PCT.

- Moms af brændstofafgifter (estimat)
 - Benzinafgifter
 - Dieselaugifter (estimat)
 - Registreringsafgift
- CO₂-afgifter fra benzin
 - CO₂-afgifter fra diesel (estimat)
 - Ansvarsforsikring
 - Vægtafgift (grøn ejerafgift)



Kilde: Skatteministeriet og egne beregninger

gere. Omvendt bør bilbeskatningen ikke overstige eksternaliteterne, da det vil give et samfundsøkonomisk tab, primært pga. velfærdstab for forbrugere.

Det Miljøøkonomiske Råd har beregnet, hvad eksternaliteterne er ved bilisme, hvor trængsel og ulykker udgør de største omkostninger jf. tabel 4.1.

MARGINALE EKSTERNE OMKOSTNINGER FOR BENZINBILER

KR. PR. KM (2012-PRISER)	BY	LAND	GENNEMSNI
Trængsel (hele døgnet)	0,38	0,11	0,18
Ulykker	0,31	0,04	0,09
CO ₂ -udledning	0,05	0,05	0,05
Støjgener	0,07	0,00	0,03
Slitage af veje	0,01	0,01	0,01
Luftforurening	0,01	0,01	0,01
Samlet	0,83	0,22	0,37

Kilde: Det Miljøøkonomiske Råd, Økonomi og Miljø 2013

Tabel 4.1

De samlede eksternaliteter ved bilisme kan på denne baggrund beregnes ved at sammenholde den gennemsnitlige eksternalitet på 37 øre pr. km med trafikarbejdet. Det var ifølge Danmarks Statistik i 2013 35,4 mia. km for personbiler, 7,4 mia. km for varevogne samt 0,5 mia. km for motorcykler. Det giver samlede eksterne omkostninger i størrelsesordenen 13–16 mia. kr. pr. år, afhængigt af, om også varevogne skal medtages i bilbeskatningen fremover, som de delvist er i dag. De marginale eksterne omkostninger for luftforurening og CO₂ er opgjort for nyere personbiler, hvorfor omkostninger er en anelse højere for hele bilparken.

Selvom der ikke findes historiske opgørelser af eksternaliteterne, er det rimeligt at antage, at de samlede eksternaliteter er faldet i takt med, at biler er blevet både meget mere sikre og miljørigtige. En ting som indførelse af katalysatorer i slut-80'erne, udfasning af blyholdig benzin og indførelsen af partikelfiltre på dieslbiler, har eksempelvis haft en positiv effekt på folkesundheden.

Fremadrettet vil eksternaliteterne også ændre sig. Antallet af ulykker vil falde yderligere i trafikken pga. aktivt sikkerhedsudstyr eller deciderede selvkørende biler. Selvkørende biler vil også kunne modvirke den øgede trængsel, som der forventes med de nuværende trafikmodeller og være med til at øge andelen af biler, der kører på alternative drivmidler. Det mindsker også støjen. Under alle omstændigheder står de 13–16 mia. kr. i skærende kontrast til de ca. 45 mia. kr., som der indkræves i bilafgifter.

Omkostninger ved bilisme er i gennemsnit 37 øre pr. km

Eksternaliteterne er sandsynligvis faldet gennem mange år

Flere eksternaliteter vil falde yderligere

Road pricing bedste teoretiske løsning. Ejerafgifter er bedre end registreringsafgifter

Det Miljøøkonomiske Råd har også et bud på de enkelte beskatningsmuligheder og effekten på eksternaliteterne, jf. tabel 4.2. Bilkøb er et rigtigt dårligt instrument ift. at målrette beskatningen eksternaliteterne. Hvis der ikke indføres kørselsafgifter, er deres anbefaling, at registreringsafgiften i stedet omlægges til løbende ejerafgifter.

Tabel 4.2

MÅLRETTETHED AF FORSKELLIGE INSTRUMENTER IFT. EKSTERNE EFFEKTER

	KØBS- AFGIFT	EJER AFGIFT	BRÆND STOF	SIMPLE KM-TAKST	ROAD PRICING
Trængsel	+	+	++	+++	+++++
Ulykker	+	++	+++	++++	+++++
CO ₂ -udledning	+	++	+++++	+++	+++
Støjgener	+	++	+++	++++	+++++
Slitage af veje	+	++	+++	++++	+++++
Luftforurening	+	+	+++	+++++	+++++

Kilde: Det Miljøøkonomiske Råd, Økonomi og Miljø 2013

Registreringsafgiften er en af de mest forvridende afgifter

Finansministeriet har også beregnet effekterne ved at sænke en lang række skatter og afgifter, herunder registreringsafgiften⁶. Registreringsafgiften kan ifølge beregningerne sænkes med knap 12 mia. kr. til en endelig regning for statskassen på fem mia. kr. efter tilbageløb og adfærd⁷. Registreringsafgiften er dermed en af de samfundsøkonomisk mest forvridende afgifter.

Todeling af markedet og tabet for forbrugerne

En anden ulempe ved den nuværende afgiftsmodel er, at det er forbrugerne som taber. Den høje beskatning ved køb af ny bil har afgørende indflydelse på det danske bilmarked. Bilproducenterne leverer en lang række forskellige bilmodeller, som kan opdeles i bilsegmenter afhængig af størrelse eller anvendelse, jf. tabel 4.3.

Små biler købes af forbrugerne og store biler leases

Bilmarkedet i Danmark er mere eller mindre segmentopdelt mellem et marked til forbrugere og et marked til storkunder. Sidstnævnte omfatter store virksomheder, som ønsker deres egen bilflåde, og især udlejnings- og leasingselskaber, som primært berigtiger biler med forholdsmæssig registreringsafgiftsbetaling.

⁶ <http://www.ft.dk/samling/20131/lovforslag/l201/spm/38/svar/1167873/1415832.pdf>

⁷ Beregningen blev foretaget inden registreringsafgiftens progressive sats blev nedsat i forbindelse med finansloven for 2016. Dette vurderes imidlertid ikke at have en væsentlig betydning for resultatet.

BILSEGMENTER OG EKSEMPLER PÅ BILMODELLER

Tabel 4.3

SEGMENT	EKSEMPEL PÅ BILMODEL
A: Mikro	Volkswagen Up!, Toyota Aygo, Peugeot 108
B: Lille	Peugeot 208, Volkswagen Polo, Toyota Yaris
C: Mellem	Peugeot 308, Volkswagen Golf, Skoda Octavia
D: Stor	Volkswagen Passat, Mercedes-Benz C-Klasse, BMW 3'er
E: Premium	Audi A6, Mercedes-Benz E-klasse, BMW 5'er
F: Luksus	Jaguar XF, Mercedes-Benz CLS, Mercedes-Benz S-klasse
J: SUV	Suzuki Vitara, Mitsubishi Asx, Suzuki Sx4
M: MPV	Citroen Grand C4 Picasso, Nissan Note, Volkswagen Touran
Sport	Mazda MX-5, Audi TT, Ford Mustang

Note: De tre mest solgte modeller pr. segment de seneste 12 måneder (pr. 31 december 2015).

Kilde: De Danske Bilimportører.

Næsten trefjerdedele af bilerne i D-segmentet blev i 2015 leaset, mens det kun var tilfældet for under hver ottende af mikrobilerne, jf. tabel 4.4.

ANDEL AF NYREGISTREREDE LEASINGBILER PR. SEGMENT, 2013 – 2015

Tabel 4.4

SEGMENT	2013	2014	2015
A: Mikro	7,4 pct.	11,9 pct.	17,8 pct.
B: Lille	21,4 pct.	28,1 pct.	31,2 pct.
C: Mellem	37,1 pct.	46,7 pct.	51,6 pct.
D: Stor	67,2 pct.	73,6 pct.	73,4 pct.
E: Premium	56,7 pct.	53,5 pct.	38,4 pct.
F: Luksus	36,0 pct.	48,6 pct.	71,3 pct.
J: SUV	29,5 pct.	38,0 pct.	37,4 pct.
M: MPV	39,7 pct.	50,6 pct.	51,2 pct.
S: Sport	26,7 pct.	47,6 pct.	56,6 pct.
Øvrige	15,9 pct.	25,9 pct.	33,9 pct.
Total	25,6 pct.	34,0 pct.	38,1 pct.

Kilde: De Danske Bilimportører

Store leasingbiler finder først vej til forbrugerne som brugte biler

Forbrugerne køber primært mindre biler, hvor både afgiften i kroner og afgiftsandelen er mindre pga. fradrag for god brændstoføkonomi og sikkerhedsudstyr fra positivlisten⁸. Storkunder køber primært større biler som herefter erhvervsleases som firmabiler eller privatleases som familiebiler. De finder ofte vej som brugte biler til den private forbruger efter tre år og typisk 50 – 100.000 km.

De værdibaserede registreringsafgifter forstærker de rabatforskelle som flådejere får fra fabrikken, når de køber stort ind. Der er eksempelvis ofte 100 – 150.000 kroners forskel i listepriisen på en D-klasse bil (f.eks. Ford Mondeo, Toyota Avensis eller Opel Insignia) og beskatningsgrundlaget ved leasing, som er lidt mere end leasingselskabets indkøbspris.

I vore nabolande købes nye biler i alle bilsegmenter

Det danske bilmarked er derfor markant anderledes end andre lande. I vore nabolande Tyskland og Sverige, som ikke har nogen registreringsafgifter fordeler nybilsalget sig forholdsvist jævnt over bilstørrelser, jf. figur 4.2. Og det gør det faktisk også i Norge, som har høje, men teknisk baserede bilafgifter.

Så selvom høje bilafgifter altid forvrider forbruget af biler, er forvridningen mellem segmenter større i Danmark, hvor den er baseret på bilens værdi og ikke bilens miljø- og sikkerhedsegenskaber⁹.

Mest solgte bil i Europa er en Golf, mens det er en Up! i Danmark

Det er en effekt som også kan genfindes i salgsstatistikkerne. Den mest solgte bil i Sverige i 2015 var Volvo V70, mens den mest solgte bil i både Tyskland, Norge og i Europa var VW Golf. Den progressive beskatning på bilkøb gør både mindre men især større familiebiler markant dyrere i Danmark end i vores nabolande.

Af samme grund er den mest solgte bil i Danmark ikke Golf, end ikke den mindre Polo, men Up! – den absolut mindste bil i VW-familien og to klasser under den mest solgte bil i Europa. Den anvendes primært i de større Europæiske byer, men i Danmark også til almindelig pendling på bl.a. motorvejen. Hertil kommer at de enkelte bilmodeller oftest er med højere udstyrsniveau i udlandet, hvilket i realiteten gør forskellen endnu større.

Bilkøbere har forskellige behov

Forbrugere har forskellige behov. Enlige og par, specielt i byerne, kan ofte nøjes med en mindre bil. Børnefamilier har derimod behov for stationcars eller MPV'er med vægt på rummelighed og sikkerhed. Folk med firmabil har ofte behov for driftssikre biler af høj kvalitet, da bilen tit gør det ud for rullende kontor.

Stort forbrugertab, da afgiftsforskellen ikke kan forklares med eksternaliteter

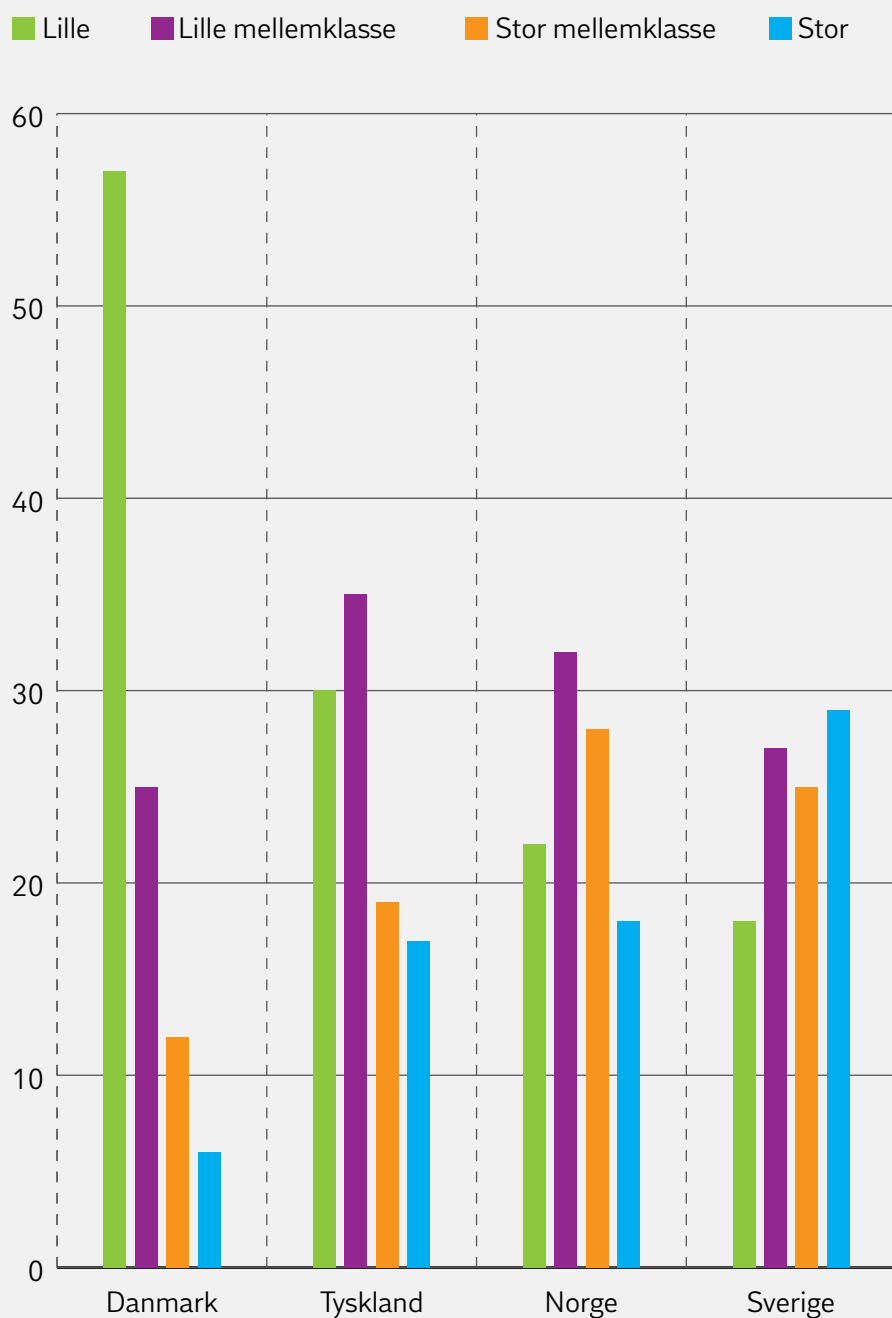
Desværre ansporer den danske registreringsafgift, som både er værdibaseret og progressiv med et skalaknæk med 105/150 pct. registreringsafgift oveni momsen, til at købe de allerbilligste og dermed også allermindste biler på markedet. De markante afgiftsforskelle mellem små og store biler kan ikke

⁸ I en årrække har man i Danmark opereret med en liste over specifikt miljø- og sikkerhedsudstyr, der giver fradrag i registreringsafgiften.

⁹ Nedsættelsen af registreringsafgiftens højeste sats fra 180 pct. til 150 pct. vil reducere men langt fra fjerne problemet

SALG AF NYE BILER I DANMARK, TYSKLAND, NORGE OG SVERIGE, 2014, PCT.

Figur 4.2



Kilde: acea.be

forklares ud fra forskelle i eksternaliteterne. Dermed er der et stort forbrugertab ved at forbrugerne køber mindre biler end de reelt har behov for.

Bilparkens alder som konsekvens af registreringsafgiften

Danske biler er i gennemsnit kun lidt ældre end andre landes, for i Danmark sælges en bil, hvis den ikke anvendes

Den danske bilpark har en gennemsnitsalder på 9,1 år, hvilket ikke er markant over EU-gennemsnittet¹⁰. Det er der flere grunde til. For det første skal man tage i betragtning, at de biler, der er indregistreret i Danmark, er biler, der anvendes regelmæssigt, mens det ikke nødvendigvis er tilfældet i andre lande. Det skyldes, at Danmark generelt også har de højeste løbende bilafgifter i EU. Grundet den høje restværdi på biler og de høje løbende ejerafgifter sælges bilen typisk i Danmark, hvis den ikke anvendes regelmæssigt. I lande med lav bilbeskatning ses ofte, at den gamle familiebil forbliver i husstanden, selvom den kun anvendes meget sporadisk til lejlighedsvis pendling eller fritidsbrug.

Familier er typisk henvist til brugtbilmarkedet

For det andet dækker gennemsnitsalderen på 9,1 år for den samlede danske bilpark over store forskydninger mellem de forskellige bilsegmenter. Mange familier er tvunget til at købe en brugt bil, hvis deres behov ikke kan dækkes af en lille model. Når gennemsnitsalderen har været svagt faldende de seneste år, skyldes det et rekordsalg af små biler, som er blevet væsentligt billigere de seneste år, jf. figur 4.3.

Derfor er den faktisk anvendte familiebil typisk ældre i Danmark

Der er derfor mange små 0–3-årige personbiler i den danske bilpark, som især er blevet købt som bil nr. to. Men der er også rigtig mange ældre biler, som typisk er lidt større familiebiler. En tredjedel af bilerne i bilparken er således over 10 år gamle. Dermed vil den familiebil, som en dansk husstand rent faktisk bruger til daglig, typisk være ældre og have mindre sikkerheds- og ekstraudstyr end i de europæiske lande vi normalt sammenligner os med.

Konsekvenser for klima og miljø

Danmark fører en ambitiøs energipolitik. Det langsigtede mål for regeringen er fossil uafhængighed i 2050 og på den mellemlange bane forventes energiaftalen at lede til en 40 pct. reduktion i udledningen af drivhusgasser i 2020. Der blev kort før jul indgået en politisk aftale om, at man senest i 2017 skal drøfte en indsats frem mod 2030.

Stor udledning af CO₂ fra biler, men er nu afkoblet transportarbejdet

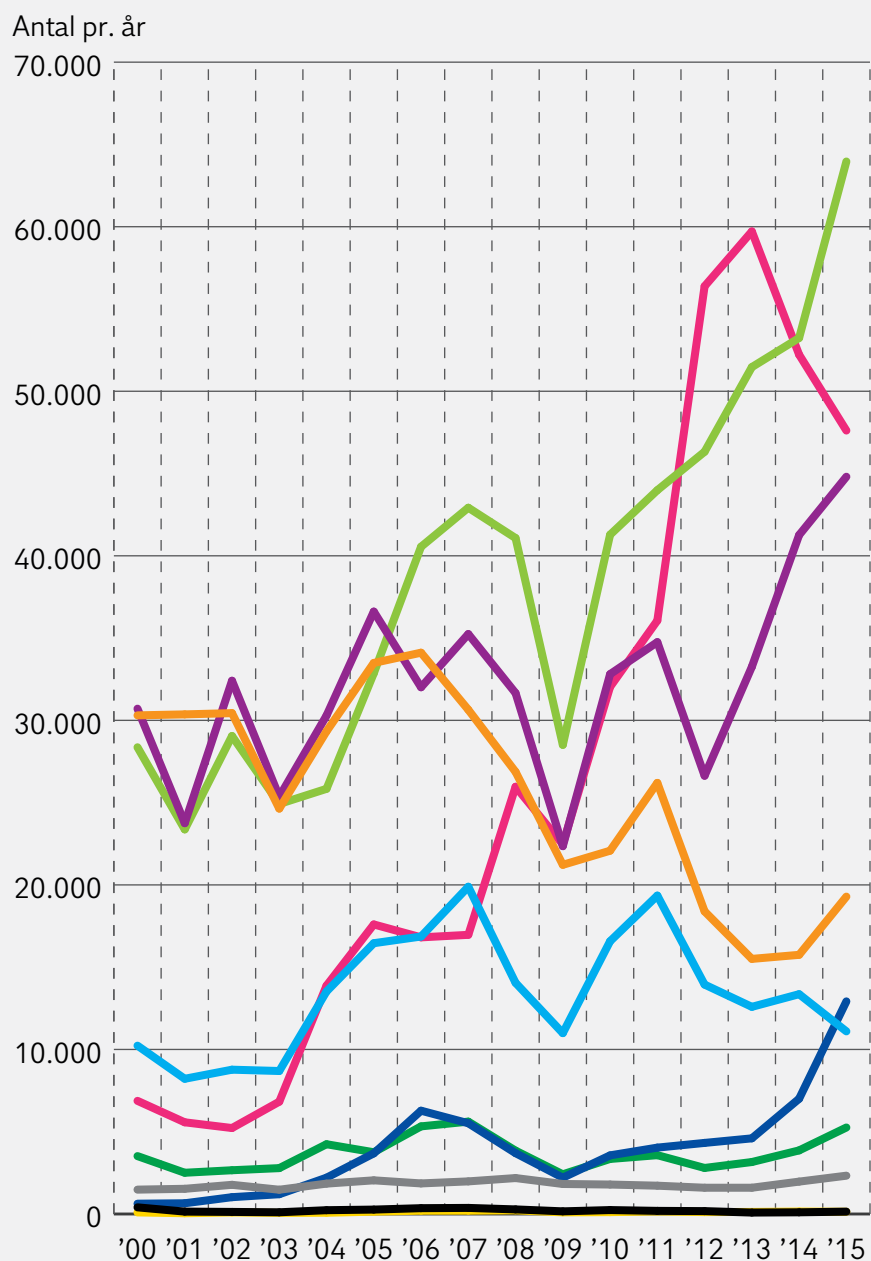
Vejtransporten udgør en fjerdedel af den samlede CO₂-udledning og heraf udgør persontransport i personbiler cirka halvdelen. I de seneste år er det lykkedes at afkoble udledning af klimagasser fra personbiler fra væksten i transportarbejdet. I Energistyrelsens seneste basisfremskrivning er det forventningen, at det fortsat vil være muligt at øge trafikarbejdet uden, at energiforbruget øges. Det skyldes udviklingen af stadig mere energieffektive personbiler, der igen er drevet af EU-krav om at bilernes gennemsnitlige CO₂-udledning ikke må overstige 130g/km i 2015 og 95g/km i 2021.

¹⁰ acea.be og Danmarks Statistik, Statistikbanken, BIL:8

NYREGISTREREDE BILER SEGMENTOPDELT, 2000 – 2015

Figur 4.3

■ A: Mikro ■ B: Lille ■ C: Mellem ■ D: Stor ■ E: Premium
■ F: Luksus ■ J: SUV ■ M: MPV ■ S: Sport ■ Øvrige



Kilde: De Danske Bilimportører

Salget af mindre biler har indtil nu bidraget positivt til nedbringelsen af CO₂

Forudsætningen for basisfremskrivningen er, at de danske forbrugere løbende udskifter deres bil med den nyeste teknologi. I de forgående år har forbrugernes valg af mikro- og minibiler bidraget til at sikre en lav CO₂-udledning fra nye biler. Interessant bliver om forbrugeren også i de højere markedssegmenter vil vælge de mest energieffektive modeller. Dette er ikke sandsynligt, idet brændstoffradraget slår markant mere igennem på prisen, desto mindre og dermed billigere bil, der er tale om. Incitamentet til at vælge de mest energieffektive varianter i mellem- og firmabilsklassen er således markant mindre end i mikro- og minibilsklassen. Det er imidlertid i de lidt højere segmenter, at de mest brændstoføkonomiske biler findes allerede i dag, hvor potentialet i mikrobilerne er ved at være udtømt.

Men der er et fortsat stort potentiale for yderligere nedbringelse

Som tabel 4.1 illustrerer findes der i både i B, C og D-segmenterne modeller, der er mere brændstoføkonomiske end den mest solgte bil i Danmark – nemlig VW Up – der befinder sig i A-segmentet. Det er samtidig værd at bemærke, at den mest solgte bil i Sverige, Volvo V70, findes i en variant, der kører ligeså langt pr. liter diesel som VW Up på benzin.

Tabel 4.1

”BEST-IN-CLASS” PR. SEGMENT

MODEL	BEMÆRKNINGER	EMISSION CO ₂ /G	FORBRUG KM/L
A-segment (mikro): VW UP (benzin)	Mest solgte i Danmark	95	24,4
B-segment (lille): Citroen C3 Blue HDI (diesel)	Mest brændstoføkonomiske alternativ i B-segmentet.	79	33,3
C-Segment (mellem): Peugeot 308 1.6 Blue e-HDI, 120 HK (diesel)	Mest brændstoføkonomiske alternativ i C-segmentet.	82	32,3
D-segment (stor): Ford Mondeo 1.5 TDCi Econetic (diesel)	Mest brændstoføkonomiske alternativ i D-segmentet.	94	27,8
E-segment (premium): Volvo V70 D2 (diesel)	Volvo V70 er Sveriges mest solgte bil. Den mest brændstoføkonomiske variant er model ”D2” (diesel).	108	24,4

Note: Der er set bort fra plug-in hybrider (PHEV), som i flere tilfælde kan tilbyde endnu bedre alternativer. Kilde: Baseret på gennemgang af tal fra bilviden.dk

Fremover sker forbedringer i miljøteknologi i større biler

Det kan forventes, at forbedringer i brændstofforbruget fremadrettet kun i begrænset omfang vil omfatte mindre biler. Set fra bilproducenternes side er der kun et marked for de nye og dyrere miljøteknologier i de større segmenter. Det er et mindre problem i andre lande, hvor der enten er lave eller slet ingen registreringsafgifter. I Danmark derimod kan registreringsafgiften komme til at stå i vejen for et bedre valg af biler hos forbrugerne – både med

hensyn til miljø og transportbehov. Fremadrettet vil der i praksis være en risiko for, at registreringsafgiften vil modarbejde klimamålsætningerne.

Den værdibaserede registreringsafgift er gennem tiden blevet forsøgt justeret med en række fradrag og tillæg for på denne vis at fremme bilers miljø- og sikkerhedsegenskaber. Det virker imidlertid ikke. En mikrobil, der udleder omkring 95 g CO₂/km har en typisk registreringsafgift på 25.000 kr. En familiebil i C-segmentet med dieselmotor, der udleder 90 g CO₂/km, skal typisk af med 125.000 kr. i registreringsafgift. Vælges samme familiebil i en plug-in hybrid version, der udleder 35 g CO₂/km, vil registreringsafgiften være hele 135.000 kr. Det vil sige at en plug-in hybridbil i familiestørrelse, har en CO₂-udledning der er omtrent en tredjedel af mikrobilen, men betaler fem gange mere i registreringsafgift¹¹. Denne problemstilling vil blive yderligere forværret i de kommende år som følge af L61, der forhøjer de skattemæssige brændstofforbrugstal for plug-in hybridbiler.

Men reelt ingen sammenhæng mellem CO₂-udledning og registreringsafgift

Lovforslaget om indfasning af elbiler mv. i registreringsafgiften fra efteråret 2015 forstærker denne problematik, fordi lovforslaget øger beskatningen af plug-in hybridbilerne ved at omregne elforbruget i bilerne til benzinforbrug og lægge det oven i det eksisterende kombinerede forbrug.

Konsekvenser for trafikikkerheden

Danmark er det femte mest sikre land at køre bil i, hvis der ses på risikoen for at blive dræbt i en trafikulykke. Det er et resultat af en god køreuddannelse, målrettede kampagner og en udvikling, hvor vejene er blevet mere sikre. Men det store fald i antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken skal især findes i udviklingen af bilens aktive og passive sikkerhed.

Flere bilister overlever trafikuheld i nye biler

En omfattende undersøgelse af alvorlige trafikuheld i Danmark viste med al tydelighed værdien af at køre i en ny bil, når det handler om trafikikkerhed. Hvis alle bilførere, der i 2010 blev dræbt i trafikken, havde siddet i en bil af årgang 2010, ville halvdelen have overlevet. Antallet er alvorligt tilskadedkomne ville samtidig være reduceret med knap en tredjedel¹². På trods af forbedringen af bilernes passive sikkerhed, er der altså et uudnyttet potentiale i en yngre bilpark – et potentiale som hæmmes af registreringsafgiften.

Ud over den passive sikkerhed, der er forbundet med selve bilens konstruktion og udstyr, der mindsker konsekvensen af en ulykke, kommer den mere skjulte værdi af det aktive sikkerhedsudstyr, der grundlæggende mindsker risikoen for i det hele taget at havne i en trafikulykke. Sammen er de en vigtig forklaring på den positive udvikling i ulykkestallene. Alene i årene 2000–2012 er antallet af personskader faldet med 61 pct. Ud over de sparede menneskelige omkostninger har det også sparet samfundet for 71 mia. kr. i direkte målbare omkostninger¹³.

Aktivt sikkerhedsudstyr forhindrer ulykker i overhovedet at opstå

¹¹ Eksempel: hhv. VW UP 95 g 27.573 kr., VW GOLF 1,6 TDI BlueMotion 89 g 128.212 kr. og VW Golf GTE 35 g 136.850 kr.

¹² Hels, T., et al, 2012, Udviklingen i bilers passive sikkerhed, DTU Transport

¹³ Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013–2020

Men er ikke på positivlisten og derfor belagt med registreringsafgifter

Sikkerhedsudstyr i biler er som udgangspunkt afgiftsbelagt på samme niveau som bilen i øvrigt. Det mere end fordobler prisen for mange biler på sikkerhedsudstyr. Og den særlige positivliste over udstyr, der udløser et fradrag i den afgiftspligtige værdi, fungerer, som allerede nævnt, ikke efter hensigten. Den vil altid blive forældet lige så hurtigt, som den kan opdateres.

Derfor holdes det ofte ude af danske biler, selvom der er langt færre skader

En undersøgelse fra Thatcham Reseach Center påviser værdien af det nye aktive sikkerhedsudstyr. En udvalgt bilmodel, der udelukkende markedsføres i Storbritannien med den fulde sikkerhedsudstyrs pakke, har således 45 pct. færre skader end biler fra kontrolgruppen¹⁴. Desværre er en del af de sikkerhedssystemer, som nu er standard i udlandet, ekstraudstyr i Danmark pga. de værdibaserede registreringsafgifter, og forbrugerne køber dem ikke.

Store administrative omkostninger ved registreringsafgiften for både branchen og SKAT

Registreringsafgiften er administrativ tung

Den nuværende værdibaserede registreringsafgift medfører store administrationsomkostninger for både bilbranchen og SKAT. Det er ikke bilbranchens opfattelse, at disse omkostninger er dækket af de officielle AMVAB-målinger, som anvendes til at måle de administrative byrder for virksomheder forbundet ved at efterleve konkrete lovkrav. Hvor hårdt enkelte virksomheder i bilbranchen samlet set rammes af lovgivningen afhænger af, i hvilket led virksomheden befinder sig i, og hvor stort forhandlingspillerum, der er over for bilproducenten om priserne før afgifter.

Det er generelt bilforhandlerne, der over for SKAT skal redegøre for de konkrete handelspriser, og som derfor vil få den største fordel ved, at der kommer en mere gennemsigtig prisstruktur. Men alle i bilbranchen og i SKAT vil opleve en langt mere retfærdig og gennemsigtig prisdannelse ved, at værdielementet i registreringsafgiften blev fjernet.

Den nuværende værdibeskatning kan ikke begrundes

To argumenter for en værdibeskatning af biler i Danmark

I økonomiske fagkredse har der været fremført to argumenter for fortsat at værdibeskatte biler i Danmark – lejeværdiargumentet og danskerrabatten.

Men de kan ikke begrunde det nuværende afgiftsniveau

Ingen af argumenterne kan imidlertid begrunde niveauet for den nuværende registreringsafgift og skal under alle omstændigheder sammenholdes med de ulemper i form af administrative omkostninger, ugenomsigtig prisdannelse og manglende konkurrence, som den nuværende værdiafgift giver anledning til.

Lejeværdiargumentet

Skattesystemet skal være neutralt

Udgangspunktet for dette argument er, at der er bedst, hvis skattesystemet ikke påvirker selve sammensætningen af det private forbrug. Dvs. skattesystemet bør – som udgangspunkt – hverken gøre nogle forbrugsgoder dyrere eller billigere i forhold til andre forbrugsgoder.

¹⁴ <http://www.thatcham.com>

I forhold til denne målsætning udgør kapitalbeskatningen, dvs. beskatningen af afkastet fra opsparing, et selvstændigt problem i relation til husholdningernes bilkøb. Det skyldes, at kapitalbeskatningen reducerer det afkast, bilejeren alternativt ville have opnået, hvis denne ikke havde bundet en del af sin formue i sin bil. Tilsvarende reducerer rentefradraget udgifterne ved at lånefinansiere bilen. Begge dele forvrider forbruget hen imod bilkøb frem for opsparing.

Kapitalbeskatningen reducerer bilomkostningerne

Dette ræsonnement kan begrunde, at værdien af bilen pålægges en vis afgift. Bilens værdi afspejler jo netop de midler, der er bundet i bilen. Det er i princippet det samme argument, der ligger bag beskatning af værdien af ejerboliger – heraf betegnelsen lejeværdiargumentet.

Kan begrunde et værdielement i bilbeskatningen

Lejeværdiargumentet kan dog på ingen måde begrunde det nuværende niveau for registreringsafgiften. Ud fra lejeværdiargumentet, viser beregninger fra FDM og bilbranchen, at registreringsafgiften allerhøjest bør udgøre godt 10 pct. af bilens værdi, når der tages hensyn til, at bilen afskrives over tid. Og værdielementet skal sandsynligvis være væsentligt mindre. Hertil kommer, at der ikke er en lejeværdiafgift på andre varige forbrugsgoder så som køleskabe, fjernsyn osv. Det er i dag alene ejerboliger, der via ejendomsværdiskatten beskattes "af lejeværdien", og for mange ejerboliger følger ejendomsværdibeskatningen – på grund af skattestoppet – slet ikke dette princip.

Dog højst 10 pct. ved en registreringsafgift

Under alle omstændigheder skal det gavnlige ved at neutralisere effekterne af kapitalbeskatningen med en værdiafgift på maksimalt godt 10 pct. af bilens købsværdi holdes op i mod de administrative omkostninger, der er forbundet med at bevare et værdielement i bilbeskatningen.

Skal holdes op imod administrative omkostninger

"Danskerrabatten"?

Det har endvidere været fremført, at danske forbrugere og dermed det danske samfund – på grund af selve værdielementet i afgiften – opnår en rabat på importprisen på biler. Rabatten betegnes ofte i fagøkonomiske kredse som "danskerrabatten".

Er der en rabat på biler i Danmark – før afgifter?

Da Europakommissionen i 2011 offentliggjorde den sidste prisstatistik på biler antydede tallene en danskerrabat på ca. 10 pct. ift. EU15-landene. Det er imidlertid vanskeligt at opgøre og kan skyldes, at der i EU Kommissionens rapport hverken er korrigeret for leveringsomkostninger eller udstyrsniveau.

Opgørelser er ikke korrigeret

Der er desuden eksempler på, at rabatten gives til bilmodeller, hvor registreringsafgiften i princippet fungerer som en stykafgift, idet bilen alene er pålagt minimumsafgiften. Det afmonterer argumentet om, at danskerrabatten alene kan eksistere, hvis registreringsafgiften er værdibaseret, jf. bilag 2. For det viser, at rabatten på biler ikke er afhængig af værdielementet, men også fremkommer, når beskatningen reelt er en stykafgift. Det er altså bredere afsætningshensyn, der er med til at bestemme rabatten på biler i Danmark, og ikke nødvendigvis værdibeskatningen i sig selv – i det omfang, der overhovedet er en rabat.

Rabatten på biler findes også ved en stykafgift, og kan dermed ikke forklares alene ud fra værdielementet

OVERGANGSORDNINGER OG FINANSPOLITISK EFFEKT

En ny bilafgift supplerer eller tillægges den eksisterende ejerafgift

FDM og bilbranchen foreslår: 1) at der sker en overgang til et teknisk baseret afgiftssystem, hvor bilens værdi ikke indgår i afgiftsberegningen samt 2) at registreringsafgiften fjernes, og at afgiftsbetalingen fremadrettet opkræves løbende som et tillæg til eller sammenlægges med de eksisterende ejerafgifter.

Ingen skal dobbeltbeskattes

FDM og bilbranchen er enige om, at det som udgangspunkt alene skal være biler, indregistreret til Danmark efter tidspunktet for omlægningen, der vil skulle betale den nye løbende årlige afgift. Det hænger sammen med, at de nuværende bilejere ellers – i princippet – vil blive dobbeltbeskattet. På trods af dette vil omlægningen alligevel påvirke brugtvoغنsmarkedet og dermed potentielt kunne give nogle danske familier et formuetab.

Bilen er som oftest den næststørste investering danske familier foretager kun overgået af investeringen i fast ejendom. Derfor finder FDM og bilbranchen det helt nødvendigt, at afgiftsomlægningen ledsages af en overgangsordning, som sikrer, at de nuværende bilejere ikke kommer i klemme, hvis deres bil med ét falder markant i værdi. Tilsvarende må der tages hensyn til værdien af forhandlernes brugtvoغنslagre og flådeejeres biler. FDM og bilbranchen vurderer, at overgangsreglerne skitseret i boks 5.1, sikrer dette.

Boks 5.1

Brugte biler kan fortsætte i den nuværende ordning

— **OVERORDNET SET FORESLÅS**, at biler, der allerede er indregistreret på omlægningstidspunktet, fortsætter i det nuværende afgiftssystem i en 10-årig periode – herunder ved ejerskifte inden for perioden. Efter fem år foreslås alle biler, der er femten år eller derover dog at overgå på det nye afgiftssystem.

Periode med valgfrihed mellem afgiftssystemer

— **HERUDOVER BØR ALLE BILER**, der er handlet indenfor 6–12 måneder inden omlægningens ikrafttræden, kunne omregistreres til ny ordning for ejeren med refusion af registreringsafgiften. Og der bør i en periode på 6–12 måneder være valgfrihed for bilforhandlere mellem det nye og det gamle system i forhold til at indregistrere nye biler, der allerede er bestilt hjem på omlægningstidspunktet.

— **DE BILKØBERE**, som har handlet bil for længere tid siden end den fastsatte skæringsdato (inden for 6–12 måneder inden omlægningens ikrafttræden), vil umiddelbart efter omlægningen kunne omregistrere deres bil på samme vilkår, som der i dag gælder for eksport af biler. Det vil sige med refusion af den tilbageværende registreringsafgift minus 15 pct.

Overgangsreglerne er udformet med et særligt fokus på nyere biler. Med de nuværende regler "betaler" (afskriver) danske bilister reelt den største andel af registreringsafgiften i bilens første leveår. Det hænger sammen med, at den nuværende registreringsafgift betales på én gang og efterfølgende indgår i bilens værdi. Dermed afskrives registreringsafgiften også i takt med det værditab, der opstår, når bilen "ældes".

I dag "betales" afgiften særligt i de første år

Da bilen særligt afskrives i de første år af dens "levetid", falder registreringsafgiften tilknyttet bilen særligt i bilens første leveår. En løbende og teknisk baseret afgift vil derimod som udgangspunkt ikke indgå i bilens værdi – og således ikke afhænge af bilens alder. Kun såfremt bilens tekniske egenskaber afviger fra gennemsnittet i bilparken, vil afgiftsbelastningen afvige fra den gennemsnitlige afgiftsbelastning.

En løbende afgift afhænger ikke af bilens alder

På den måde vil en provenuneutral omlægning af den nuværende registreringsafgift til en løbende afgift baseret på tekniske kriterier alt andet lige reducere afgiftsbelastningen for nyere biler. Det betyder omvendt, at det vil være mere attraktivt at have en nyere bil på nye regler end en nyere bil på gamle regler. Derfor vil værdien af nyere biler på gamle regler – som udgangspunkt – falde.

Nyere biler vil falde i værdi

Af denne grund er det væsentligt, at de nuværende bilejere får mulighed for at omregistrere helt nye biler på nye regler. Samtidig skal lidt ældre biler i en overgangsperiode have mulighed for at omregistrere bilen, og lade den overgå på nye regler efter reglerne for eksport af brugte biler.

Særligt fokus på nyere biler

Disse overgangsregler vil i praksis betyde, at staten i forbindelse med omlægningen må udbetale registreringsafgift til de bilejere, der ønsker at overgå på nye regler med det samme.

Overgangsregler er helt nødvendige

Det er imidlertid langt fra alle bilejere, der vil ønske at omregistrere deres bil til de nye regler. Beregninger fra FDM og bilbranchen peger således på, at omregistrering primært vil være relevant for biler, der er tre år eller yngre. For langt de fleste, især ældre biler, vil den tilbageværende registreringsafgift være så beskedent, at omregistrering ikke vil kunne betale sig. Ikke desto mindre vil en udbetaling af registreringsafgiften i forbindelse med omregistrering udgøre et betydeligt dræn på de offentlige finanser.

Langt fra alle vil ønske at omlægge

Så længe der på de danske veje kører bilårgange indregistreret på gamle regler, er det af hensyn til EU-regler nødvendigt at tillade, at importerede biler fra samme årgang også kan indregistreres på gamle regler. Derfor og af hensyn til minimering af det kortsigtede provenutab foreslås, at alle biler over 15 år automatisk overgår på nye regler senest fem år efter omlægningen. Alle andre biler overgår på nye regler senest ti år efter omlægningen¹⁵.

Provenu genoprettes på sigt

¹⁵ Egentlige veteranbiler kan muligvis underlægges særlige regler. Selvom disse overgangsregler reducerer fordelagtigheden af at blive på gamle regler vurderes det stadig alene at være biler, der er tre år eller der under, der ønsker at overgå til nye regler med det samme.

Dermed vil provenuet være genoprettet efter ti år, såfremt den nye løbende afgift netop fastsættes med dette sigte.

Med en årlig afgift på ca. 7.500 kr. i 2015 niveau vurderer FDM og bilbranchen, at den nye afgift på sigt vil indbringe et provenu, der svarer til provenuet fra den nuværende registreringsafgift¹⁶. I overgangsperioden vil provenuet fra den nye afgift imidlertid være mindre. Lægges hertil den føromtaltede godtgørelse af registreringsafgift i forbindelse med omregistrering, anslås provenutabet især det første år at være betydeligt, om end det allerede året efter vil falde betragteligt. I takt med, at hele bilparken gradvist overgår på de nye regler, vil provenuet fra registreringsafgiften blive genoprettet.

Påvirker den finanspolitiske holdbarhed med godt 1 mia. kr.

Under de opstillede forudsætninger – herunder omregistrering af biler, der er tre år eller yngre, og udbetaling af den tilbageværende registreringsafgift – vurderes reformen at ville belaste den finanspolitiske holdbarhed med godt 1 mia. kr. Den varige virkning er opgjort som det umiddelbare provenutab. Nettobelastningen efter adfærd og tilbageløb er således mindre. Tabet stiger, såfremt bilafgifterne generelt sættes ned i forbindelse med omlægningen.

En kontomodel vil reducere saldotrækket

For at afbøde den kortsigtede saldpåvirkning anbefaler FDM og bilbranchen at afsøge mulighederne for, at omregistrering foretaget af privatpersoner ikke fører til en egentlig udbetaling af den registreringsafgift, der på omregistreringstidspunktet er tilbage i bilen. I stedet indeholdes pengene på en "afgiftskonto", hvorfra den nye, løbende bilafgift trækkes. Det vil i givet fald reducere saldotrækket første år betydeligt. Tilsvarende kan muligheden afsøges for, at nyindregistreringer de første par år efter reformens implementering følges af et krav om indbetaling af et mindre beløb på en sådan afgiftskonto. Dette vil ligeledes begrænse den umiddelbare saldoeffekt af omlægningen.

Det er i det hele taget væsentligt at understrege, at den ovenfor skitserede overgangsordning alene udgør et bud på, hvorledes et nyt afgiftssystem helt konkret kan implementeres, når hensynet til bilbranchen, forbrugerne og statskassen skal afvejes i forhold til hinanden, og når EU's krav om, at import af brugte biler ikke må afgiftsdiskrimineres, samtidig skal være opfyldt.

Model uden kompensation kan også overvejes

Som en anden mulighed kunne regeringen, for at begrænse det kortsigtede provenutab, overveje en overgangsmodel, hvor de nuværende private bilejere ikke tilbydes mulighed for omregistrering. Dette vil imidlertid formentlig betyde, at det rent politisk vil være vanskeligere at indføre en solnedgangsklausul for biler på gamle regler, hvorfor den nuværende bilpark formentlig vil skulle fortsætte på gamle regler hele sin "levetid". Med EU's krav om, at

¹⁶ Dette niveau sikrer, at den nye afgift rammer det langsigtede provenu, der allerede er indarbejdet i regeringens fremskrivning af registreringsafgiften, givet at bilbestanden stiger med 1 pct. om året og, at afgiften indekseres med 1,8 pct., svarende til den nuværende indeksering af energiafgifterne. Det skal understreges, at der er tale om en beregning foretaget ud fra en gennemsnitlig betragtning.

importerede brugte biler ikke må afgiftsdiskrimineres, vil det formentlig samtidig være nødvendigt at opretholde muligheden for at importere gamle bilårngange på gamle regler de næste 20–30 år – eller indtil de nuværende bilårngange på gamle afgiftsregler ikke længere kører på de danske veje¹⁷.

FDM og bilbranchen er enige om, at det også i dette tilfælde vil være nødvendigt at give bilimportører og -forhandlere mulighed for omkostningsfrit at omregistrere deres helt nye biler på nye regler. Endelig vil danske bilejere – med mindre de nuværende regler ændres – under alle omstændigheder i praksis kunne overgå på nye regler og få refunderet den tilbageværende registreringsafgift ved at eksportere deres bil. FDM og bilbranchen vurderer ligeledes, at mange leasingkontrakter også i dette tilfælde vil blive opsagt. Alt sammen forhold, der betyder, at staten stadig vil skulle refundere registreringsafgift umiddelbart efter omlægningen.

Denne overgangsordning begrænser således alene det kortsigtede provenutab, og modellen indebærer samtidig, at det vil tage længere tid, før hele bilparken er overgået til den nye løbende tekniske afgift. Dermed indebærer denne overgangsordning, at det tager længere tid før provenuet fra registreringsafgiften igen er genoprettet, ligesom der vil gå længere tid, før Danmark opnår de fulde fordele ved det nye afgiftssystem.

En tredje mulighed vil være at omlægge den værdibaserede registreringsafgift til en teknisk registreringsafgift lignende den hollandske og norske model, hvorved provenuet fra registreringsafgiften stort set kan opretholdes fra start. En omlægning til en teknisk registreringsafgift vil imidlertid også have konsekvenser for priserne på brugtvognsmarkedet, hvorfor nogle bilejere også med denne model vil ønske at få omregistreret deres bil på nye regler. Samtidig er FDM og bilbranchen enige om, at det stadig vil være nødvendigt at kompensere bilimportører og -forhandlere, ligesom det ikke kan udelukkes at nogle leasingkontrakter vil blive ophævet. Det betyder at denne model også vil lede til et provenutab på helt kort sigt. Men det kortsigtede provenutab vil være mindre end ved overgang til en løbende afgift, ligesom modellen kan udformes, så provenuet fra registreringsafgiften langt hurtigere genoprettes.

En teknisk registreringsafgift frem for en værdibaseret vil føre til mange af de fordele, som er beskrevet i denne publikation. Det er dog væsentligt at understrege at Danmark med en sådan model ikke vil opnå alle de fordele, der er ved overgang til en løbende, teknisk afgift. Den danske bilbeskatning vil ikke være klar til kørselsafgifter, forbrugerne vil have samme høje finansierings- og forsikringsomkostninger som i dag, afgiftssystemet vil fortsat favorisere brugte biler på grund af bilernes værditab i de første år og SKAT vil fortsat skulle værdiansætte importerede biler. Det sidste hænger sammen

Men tidshorisonten forlænges og den kræver stadig udbetaling

Norsk og hollandsk model kan også overvejes

Men det fjerner ikke grundlæggende favorisering af brugte biler

¹⁷ Svarende til de nuværende regler for privatbenyttelse af gulpladebiler, hvor biler under 2.000 kg indregistreret første gang mellem den 3. juni 1998 og den 24. april 2007 kan indregistreres på både den gamle og nye ordning.

med, at det af hensyn til EU-regler stadig vil være nødvendigt at bevare et værdielement i forhold til afgiften på brugte biler, jf. side 13.

På den baggrund anbefaler FDM og bilbranchen at omlægge registreringsafgiften til en teknisk løbende afgift, da det anses for at være den bedste model for både forbrugere, virksomheder, branche og samfundet generelt.

BILAG 1: BILAFGIFTER I ANDRE LANDE

Norge – Snart 20 år med tekniske afgifter

Norge var i 1996 ét af de første lande til at indføre en teknisk baseret registreringsafgift, og i 2007 blev CO₂-udledning tilføjet som teknisk kriterium. Således har den norske registreringsafgift siden 2007 været baseret på CO₂-udledning, NO_x-udledning, KW og vægt. Over årene er satserne løbende blevet ændret for de forskellige kriterier. I 2016 er satserne for KW og vægt blevet sat ned og CO₂ og NO_x blevet sat op.

El- og brintbiler har i en årrække haft yderst gunstige forhold på det norske personbilsmarked. Udover forskellige trafikale og parkeringsmæssige fordele har disse typer af biler været fritaget fra registreringsafgift og moms. Hybrid og plugin-hybridbiler er ikke fritaget fra afgift og moms, men har som regel en lav registreringsafgift på grund af et lavt udslip og en lavere vægt- og effektkomponentt.

Udvalgte norske bilafgifter

— REGISTRERINGSAFGIFT

Opkræves ved første indregistrering på baggrund af bilens CO₂-udledning, NO_x-udledning, KW og vægt. Alle fire komponenter har en progressiv beskatning. For udregningen af CO₂-komponentet gælder, at der henholdsvis fratrækkes og tillægges registreringsafgift fra 110 g CO₂/km. El- og brintbiler er fritaget for afgift frem til 2017.

— EJERAFGIFT

Årlig afgift på 3.060 norske kr. – tillæg for dieslbiler uden partikelfilter. Frem til 2018 betaler elbiler 435 norske kr. i afgift.

— BRÆNDSTOFAFGIFTER

Diesel: 4,66 norske kr./l og benzin: 7,76 norske kr./l.

Fordelene ved at købe og køre elbil har skabt en stor udbredelse af denne biltype, og ved udgangen af 2015 var bestanden af elbiler over 60.000 i Norge¹⁸. Sammenlignet var der omkring 7.800 elbiler i Danmark¹⁹. Systemet har dog også skabt et forvredet marked, hvor der indregistreres mange elbiler, men eksempelvis få plugin-hybridbiler²⁰. I Norge er der på samme måde som i Danmark fortsat ikke ét afgiftssystem, og forskellige klimavenlige teknologier behandles forskelligt.

Selvom Norge har tekniske kriterier som grundlag for registreringsafgiften, har man stadig fastholdt, at afgiften opkræves ved indregistrering i stedet for en løbende opkrævning. Det har betydning for beregningen af registreringsafgift ved import af brugte biler. I Norge beregnes registreringsafgiften ved import ud fra en skematisk afskrivningsmodel udregnet på baggrund af bilens alder. Modellen skal blandt andet sikre, at importerede brugte biler ikke diskrimineres i forhold til salg af indenlandske brugte biler. Det medfører i praksis en forholdsvis lav afgiftsbetaling, der sammen med en meget høj afgift for omregistrering af brugte biler, har medvirket til en relativt høj import af brugte biler.

Sammenlignes importen af brugte biler mellem Norge og Danmark blev der i Norge importeret 24.757 brugte personbiler i 2014 svarende til ca. 17 pct. af nyregistreringerne. I Danmark blev der importeret 12.018 brugte biler samme år svarende til ca. 6 pct. af nyregistreringerne.

Incitamentet til import af brugte biler i Norge kunne begrænses betydeligt, hvis den tekniske afgift blev opkrævet løbende. Derved ville den lempelige beskatning af importerede brugte biler bortfalde. Alternativt ville en mere individuel "case-by-case" vurdering af de importerede brugte biler som i Danmark også mindske incitamentet til import af brugte ved at mindske den "rabat", som den skematiske afskrivning tilsiger.

Samlet viser erfaringerne fra den norske afgiftsmodel, at forbrugere i høj grad reagerer på incitamenter til at købe klimavenlige teknologier. I den norske model er der imidlertid problemer med forskelsbehandling af teknologier samt en høj import af brugte biler grundet en skematisk afskrivningsmodel.

¹⁸ http://www.aftenbladet.no/bil/Dette-ma-du-vite-for-du-kjoper-hybrid-665736_1.snd

¹⁹ Bilstatistik.dk og egne beregninger.

²⁰ http://www.statsbudsjettet.no/upload/Revidert_2015/dokumenter/pdf/stm2_2015.pdf.

Finland – Teknik før værdi

I 2008 stoppede Finland med at have en registreringsafgift udelukkende beregnet på baggrund af bilens værdi. I stedet indførtes et system baseret på bilens CO₂-udledning, som omregnes til en procentsats af bilens værdi. Reformen blev i 2012 fulgt op af en ændring, som satte procentsatsen henholdsvis ned og op for biler med lav og høj CO₂-udledning. Herudover har den årlige bilafgift siden 2011 hovedsageligt været baseret på bilernes CO₂-udledning.

Udvalgte finske bilafgifter

— REGISTRERINGSAFGIFT

Opkræves ved første indregistrering og baseres på CO₂-udledning, som omregnes til en procentsats af bilens værdi. Der betales mellem 5 pct. og 50 pct.

— EJERAFGIFT

Opkræves årligt og baseres på bilernes CO₂-udledning. Fra 43 € (0 g CO₂/km) til 606 € (400 g CO₂/km) årlig afgift. Herudover en afgift for dieselbiler på 20 € per 100 kg.

— BRÆNDSTOFAFGIFTER

Diesel: 49,66 cent/l og benzin: 67,29 cent/l.

Der har været forskellige konsekvenser af reformen i 2008. For det første var det tilsigtet, at reformen i gennemsnit førte til en lavere registreringsafgift per bil på omkring 2.400 € (sammenligning af indtægterne fra registreringsafgiften mellem 2007 og 2008)²¹. For det andet har en effektanalyse af 2008-reformen vist, at der mellem 2006 og 2011 er blevet udledt væsentlig mindre CO₂/km blandt nyregistrerede biler som konsekvens af reformen. Den anden hovedforklaring på nedgangen i CO₂-udledning er den generelle teknologiske udvikling²². For det tredje førte omlægningen til flere brugtimporterede biler²³, hvilket ligesom for Norges vedkommende kan forklares ud fra, at det på baggrund af EU-lovgivning ikke må diskrimineres mod udenlandske køretøjer ved import.

I og med, at der i den finske registreringsafgift er et indlejret værdielement, er der mange af de samme problemer som i det nuværende danske system. Eksempelvis eksisterer problematikken om forskellig registreringsafgift

²¹ Ministry of Finance Finland

²² "The Effectiveness of Differentiation of the Finnish Car Purchase Tax according to Carbon Dioxide Emission Performance" – Government Institute for Economic Research, 2012.

²³ "The Effectiveness of Differentiation of the Finnish Car Purchase Tax according to Carbon Dioxide Emission Performance" – Government Institute for Economic Research, 2012.

på samme bil i kraft af storkunderabatter også i Finland. Imidlertid ikke i samme skala, da der kun betales mellem fem og 50 pct. registreringsafgift. I Danmark derimod geares disse rabatter ofte med 150 pct. registreringsafgift.

Overordnet er det med reformerne af de finske bilafgifter lykkes at opnå en mere klimavenlig bilpark, men med det kombinerede system af teknik og værdi har Finland fortsat de indlejrede problemer, som eksisterer i et værdibaseret afgiftssystem.

Holland – på vej mod teknisk løbende afgifter

Siden 2007 har der været flere ændringer af de hollandske bilafgifter. For at forberede det hollandske system til kørselsafgifter blev det besluttet, at engangsopkrævningen af registreringsafgift gradvist skulle omlægges til en årlig afgift. Således blev registreringsafgiften i 2008, 2009 og 2010 sænket med fem procentpoint samtidig med, at den årlige ejerafgift blev hævet med fem procentpoint. Denne overgang stoppede, da lovforslaget om kørselsafgifter blev trukket tilbage i 2010 på grund af manglende opbakning fra den nye borgerlige regering. I stedet for indførtes der mellem 2010 og 2013 en teknisk baseret registreringsafgift udregnet på baggrund af bilens CO₂-udledning.

I samme periode blev den værdibaserede afgift udfaset. Herudover har der siden 2008 været en reduceret beskatning af privat brug af firmabil med lav CO₂-udledning.

Udvalgte hollandske bilafgifter

— REGISTRERINGSAFGIFT

Opkræves ved første indregistrering på baggrund af bilens CO₂-udledning. Prisen per gram CO₂/km er 6 € og stiger ved 82 til 69 €, 110 til 112 €, 160 til 217 € og over 180 til 434 €. Herudover er der for dieselmotorer en afgift på 86 € for hvert gram CO₂/km over 70 gram.

— EJERAFGIFT

Baseres på vægt og brændstoftype – fra 104 € til 4.632 € om året. Midlertidig fritagelse i 2014 og 2015 for biler med en udledning under 50 g CO₂/km. Der er desuden en mindre variation mellem regioner i Holland.

— BRÆNDSTOFAFGIFTER

Diesel: 47,77 cent/l og benzin: 75,92 cent/l.

Som konsekvens af omlægningen har Holland siden 2010 oplevet et væsentligt fald i den gennemsnitlige udledning gram CO₂/km fra nyregistrerede biler²⁴, og i den seneste opgørelse fra 2013 har Holland den laveste udledning i EU²⁵. Systemet har endvidere vist sig smidigt at ændre, og der er lavet årlige justeringer af de forskellige niveauer og priser siden indførslen i 2010²⁶. Smidigheden i systemet gør det i højere grad muligt at opretholde det planlagte provenu fra registreringsafgiften.

Omlægningen af de hollandske bilafgifter har vist, at det inden for en kortere tidsperiode er muligt at omlægge til en teknisk baseret registreringsafgift og dermed opnå betydelige klimagevinster.

²⁴ http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/CambridgeEconometrics_ICCT_feebate_rpt_Nov2013.pdf

²⁵ <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-8>

²⁶ http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontenten/belastingdienst/individuals/cars/bpm/old_bpm_tariffs/

BILAG 2: DANSKERRABATTEN

En værdiafgift bliver delvist overvæltet på bilproducenterne

Det fremføres ind i mellem, at den nuværende registreringsafgift er med til at sikre, at de danske bilpriser før registreringsafgift og moms er relativt lave. Der argumenteres med at registreringsafgiften til en vis grad kan overvæltet på bilproducenterne og dermed reducerer deres avance. Det vil med andre ord sige, at en del af indtægterne fra registreringsafgiften i realiteten betales af udenlandske bilproducenter.

Når bilproducenten sætter prisen for at maksimere indtjeningen

Intuitionen bag denne såkaldte danskerrabat er, at der ikke eksisterer fuldkommen konkurrence på bilmarkedet. Dermed kan en bilproducent påvirke afsætningsprisen. Når den enkelte bilproducent beslutter sig for, hvilken pris denne skal tage på det danske bilmarked, tages hensyn til, at en eventuel forøgelse af priserne ganske vist vil øge indtjeningen pr. bil, men samtidig reducere afsætningen. En værdiafgift forstærker det sidste forhold – dvs. med en værdiafgift vil en given stigning i prisen før afgift lede til et relativt stort fald i den afsatte mængde²⁷.

Ved tekniske kriterier kan bilproducenten ikke påvirke afgiftsniveauet

Omlægges registreringsafgiften til tekniske kriterier, falder afgiftsbetalingen ikke, når prisen før afgift falder. Dermed opnår bilproducenten ikke længere de samme fordele ved at sætte bilprisen før afgifter lavt. I teorien vil en omlægning til tekniske kriterier derfor øge importprisen på biler til ugunst for Danmark som helhed, dvs. de danske forbrugere og den danske statskasse.

Det er imidlertid væsentligt at gøre sig klart, at ræsonnementet bygger på en antagelse om, at Danmark faktisk opnår en importprisrabat – der eksempelvis ikke modsvares af, at prisen på reservedele sættes tilsvarende højere.

Tal fra Europa-kommissionen antyder en danskerrabat på 10 pct.

Det er meget vanskeligt at påvise eller afvise en såkaldt danskerrabat på personbiler i praksis. Europakommissionen fulgte området i en årrække og uddelte flere bøder til bilproducenter, der ulovligt opdelte de europæiske markeder. Europakommissionen stoppede dog deres prisindsamling i 2011, da priserne efter Kommissionens mening nu var indsnævret og så gennemsigtige, at de ikke længere behøver at opgøre dem²⁸. De sidste tal fra Kommissionen viste, at prisen før moms og registreringsafgifter var ca. 10 pct. lavere i Danmark end EU15 generelt. I forbindelse med opgørelsen af gevinsten ved det danske system, skal der imidlertid tages hensyn til at

²⁷ <https://mnmeconomics.wordpress.com/2011/09/29/taxing-a-monopoly-firm/>

²⁸ http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/prices/report.html

denne udhules af, at reservedele er 10–25 pct. dyrere i Danmark end i vores nabolande²⁹.

Det danske bilmarked er på størrelse med Hamborg, og forbrugerne er på grund af registreringsafgiften ikke interesserede i dyre biler. Derfor er Danmark blevet et restmarked, hvor biler, som ellers ikke kan sælges til den forventede pris, ender. Af samme grund ses ofte købs- og især leasingtilbud for modeller, varianter og motorstørrelser i Danmark, som ikke har slået an i andre Europæiske lande. For forbrugernes prisfølsomhed i Danmark gør det altid muligt at sælge biler, så længe man sætter prisen tilstrækkeligt ned, hvilket igen forstærkes af den høje værdibaserede registreringsafgift.

Danmark er et lille restmarked for biler

Der er derfor grund til at tro, at en eventuel danskerrabat kun opnås, fordi forbrugerne køber de biler, der ikke kan afsættes i andre lande. Det vil sige, at danskerrabatten opnås via en skævvridning af danskernes forbrugsmønstre. Det er ikke usandsynligt, at velfærdstabt ved dette er langt større end gevinsten ved en eventuel danskerrabat.

Rabat på ellers usælgelige biler giver også et forbrugertab

Hertil kommer spørgsmålet, om det i det hele taget er det værdibaserede element, der afgør importprisen på biler. Registreringsafgiften er ikke en værdibaseret afgift for alle biltyper. Det skyldes, at den indeholder en række fradrag i den afgiftspligtige værdi. Derfor er der i registreringsafgiftsloven sat en minimumsafgift på reelt set 19.400 kr. For biler, der betaler dette beløb, udgør den danske registreringsafgift i realiteten en stykafgift.

Minimumsafgiften agerer som stykafgift

Hvis argumentet om, at danskerrabatten opnås på grund af værdielementet, bør der ikke kunne påvises en rabat for biler, der i realiteten betaler en stykafgift – dvs. for biler der betaler minimumsafgiften på 19.400 kr.³⁰ Men sådanne biler findes faktisk i Danmark.

Der er biler i Danmark som betaler minimumsafgiften

Et eksempel er den nye Citroën C1 til en kampagnepris på 85.990 kr. På grund af god brændstofføkonomi får den nye C1'er en udsædvanlig stort fradrag i registreringsafgiften på 41.200 kr., hvilket medfører, at der alene betales en minimumsafgift på 19.400 kr. for bilen, jf. tabel 1 nedenfor.

²⁹ <http://www.ft.dk/samling/20081/almdel/eru/bilag/249/699814.pdf>

³⁰ Formelt set er minimumsafgiften 20.000 kr., men i realiteten er minimumsafgiften dog 19.400 kr., fordi selealarmer ikke er opfattet i beregningen af minimumsafgiften. Op til tre selealarmer kan fratrækkes i registreringsafgiften med 200 kr. stykket.

**Tabel 1 PRISER OG AFGIFTER
PÅ CITROËN C1
I DANMARK OG SVERIGE**

	FOR- HANDLER- PRIS	MOMS	REGI- STRERINGS- AFGIFT	FOR- BRUGER- PRIS
Kampagnepris i Danmark	53.272 kr.	13.318 kr.	19.400 kr.	85.990 kr.
Højeste forhandlerpris med minimumsafgift	54.548 kr.	13.637 kr.	19.400 kr.	87.585 kr.
Pris i Sverige, DKK	72.795 kr.	18.199 kr.	0 kr.	90.994 kr.
Pris i Danmark inkl. sædevarme og nødbremsesystem	57.814 kr.	14.454 kr.	21.723 kr.	93.990 kr.

Kilde: www.bilimp.dk, www.citroen.dk og www.citroen.se

Den tilsvarende model i Sverige koster før moms 72.795 kr. Dvs. knap 20.000 kr. mere end i Danmark. Der skal dog tages hensyn til, at modellen i Sverige indeholder sædevarme (3.000 kr.) og aktivt nødbremsesystem (5.000 kr.) som standard på modellen, mens dette er ekstraudstyr i Danmark. Derfor er en reelle danskerrabat på bilen ift. Sverige noget lavere end de 20.000 kr., men bestemt eksisterende i forhold til Sverige.

Rabatten findes også ved stykafgift

Eksemplet viser meget klart, at der også opnås en danskerrabat på biler, der alene rammes af en stykafgift. Og her er en del af rabatten, at et aktivt nødbremsesystem holdes ude af bilen i Danmark, mens det anses for at være standardsikkerhedsudstyr i Sverige.



Bosch Tændrør

af alle Fagfolk anerkendt for at være det bedste og mest sikre Tændrør?

Af fire Grunde:

- 1) **Det tænder lettere**, fordi der er 3 Elektroder og disse er formet Maade, at Gulslerne springer over — ikke ved et enkelt Punkt — men bredt Bånd mellem Elektroderne.
- 2) **Det soder ikke**, fordi Temperaturen af Elektroderne er saa høj, brænder bort.
- 3) **Det er absolut gastæt**, fordi Isolatoren er fastgjort og tætnet paa en Hvert eneste Tændrør trykprøves med et Tryk af 20 Atm. Inden det for høje Temperaturer, stærke Temperaturforandringer, Slag, og Slad, og som en udmærket Isolationsmodstand.
- 4) **Isoleringen er fuldkommen**, fordi den er lavet af et Materiale, som

Prøv den nye demontable H-Model,

demontable Tændrør løse Pakninger, og Tændrøret bliver ikke utæt, fordi det har været a

som kan adskilles og renses, uden at selve Tændrørslægget behøver at skrues ud af Motoren. Der findes

Bosch Tændrør faas overalt.

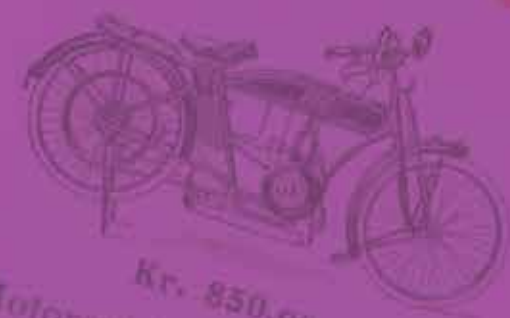
Telefoner:
13852 - 13872

MAGNETO

Enforhandling for Robert Bosch A/G., Stuttgart.
Øl. Mønt 12. København K.

Tigr-Adr:
Boschtiending

D.K.W.



Kr. 850,00

Motorecyklen opnaede fra 1. April
Septbr. 1923 over 350 Premier for
Ydeevne og ringe Benzinforbrug.

HENNING KL

Godthaabsvej 34. Kbhvn.
Telegram-Adresse: Henningklee
Telefon C 11055 - 14408

Auto-Tandhjul af Chrome-Nikkel Staal
udføres paa moderne Hjulfræ
lemaskiner. Special

Telef. Ørehoved 7, Vordingborg 239

Telefon 246

FARTPLAN

A/S MIDDELFART DAMPSKIBSSELSKAB

Fra Middelfart:
Kl. 8, 9, 10, 11, 12 Formiddag
Kl. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Eftermd.
Retur fra Snoghøj 1/2 Time senere.



Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. svensk Hofleverandør

C. L. SEIFERT

St. Regnegade 12
KJØBENHAVN

Telefon 297
5 Ledninger.

Motor

100 Eksemplarer

kommer De i For-
bindelse med alle
automobilister
i Danmark.

Send Dem til
Dansk Annonce-
expedition:

ogade 3 B1
t 8246-14005.

SIDSTE ÅR FYLDTE REGISTRERINGSAFGIFTEN 90 ÅR

Den blev indført som en værdibaseret afgift ved indregistrering af biler for at beskytte valutareserven og det hjemlige erhvervsliv mod udenlandske luksusvarer. I dag er bilen ikke luksus, men en nødvendighed for de fleste familier. Alligevel fastholdes "luxusafgiften", der i mellemtiden har nået et niveau, der gør Danmark til det ubetinget dyreste land i Europa at anskaffe sig en bil i.

Tiden er kommet til at opgive værdielementet i registreringsafgiften. Moderne miljø- og sikkerhedsteknologi er dyrt, men der er ingen logik i mere end fordoble denne pris med værdibaserede afgifter. Løsningen er en bilafgift baseret på tekniske kriterier, og som i langt højere grad tilgodeser sikre og miljøvenlige biler. Hvis samfundet skal opnå de største gevinster ved en sådan omlægning, bør registreringsafgiften samtidig omlægges til en løbende afgift, og det generelle afgiftsniveau for biler sænkes.

Svensk handlede Stockholm Beslutning sidst afholdt Paris, hvor Svenskerne annulleret. Klubben besluttede at nedsætte en Komité, bestaaende af tre Medlemmer, hvorill man vil anmode Norsk Motocykleklub om yderligere at udpege et Medlem. Denne Komité skal afgive en bestemt Protest mod den Maade, hvor-

handlingerne herom gunstige. Nu synes der imidlertid at være sket en Ændring til det bedre, idet der fra Paris meldes pr. Telegraf, at der dér har været afholdt et Møde mellem Direktorerne Harrington og Carlsson, Fordfabrikerne, Dr. Hammer, Moskva, og Direktør Harald Langkjær, og her blev det vedtaget, at hele Fordfabrikerne Eksport til Husland skal foregaa over København. Direktør Harrington er Fordfabrikerne Salgsdirektør i Europa, og Direktør Carlsson er, som bekendt, Lederen af Ford-Samlebriken her i Byen. Denne Fabrik har hidtil haft sit Hjemsted i Heimadalsgade i Sydhavnen, hvor Produktionen er en nær Fremtid flyttes den til A/S Cyclone, København, og her blev det vedtaget, at hele Fordfabrikerne Eksport til Husland skal foregaa over København. Direktør Harrington er Fordfabrikerne Salgsdirektør i Europa, og Direktør Carlsson er, som bekendt, Lederen af Ford-Samlebriken her i Byen. Denne Fabrik har hidtil haft sit Hjemsted i Heimadalsgade i Sydhavnen, hvor Produktionen er en nær Fremtid flyttes den til A/S Cyclone, København, og her blev det vedtaget, at hele Fordfabrikerne Eksport til Husland skal foregaa over København. Direktør Harrington er Fordfabrikerne Salgsdirektør i Europa, og Direktør Carlsson er, som bekendt, Lederen af Ford-Samlebriken her i Byen. Denne Fabrik har hidtil haft sit Hjemsted i Heimadalsgade i Sydhavnen, hvor Produktionen er en nær Fremtid flyttes den til A/S Cyclone, København, og her blev det vedtaget, at hele Fordfabrikerne Eksport til Husland skal foregaa over København.

Firmaet

der er en af de største Cyklerfabriker i Cyklen, Hr. N. Bronner, Chr. Gottschalk, A. Vosbein, og Hr. Gottschalk, i det hermed ud af Branchestadig uforandret.

Limbæk Limousin

Medens det lukkede er ved at være den aabne og vi tror det er blevet bragt paa Markedet for at bli...