

An aerial photograph of a winding asphalt road with double yellow lines, curving through a dense, lush green forest. A white car is driving on the road, and a truck is visible further down the curve. The text is overlaid on the upper portion of the image.

# FESTSKRIFT

i anledning af registreringsafgiftens

**100 års jubilæum**

MOBILITY DENMARK

# FESTSKRIFT

i anledning af registreringsafgiftens

**100 års jubilæum**

MOBILITY DENMARK



# 100 år med registreringsafgiften – hvad nu?

Af Mads Rørvig, adm. direktør for Mobility Denmark



Hvis man er i tvivl om, hvorvidt danskerne reagerer på økonomiske incitamenter, når de skal vælge bil, behøver man ikke kigge særlig langt tilbage for at forvise sig om netop det.

Bilåret 2024 startede ud med en større opbremsning i bilsalget, da der i januar blev indregistreret 8.848 nye personbiler, svarende til et fald på 15 procent sammenlignet med januar året før. Faldet skyldtes sandsynligvis, at stigningen i bundfradraget i registreringsafgiften for elbiler, som var en del af finanslovsaftalen, først trådte i kraft den 1. februar.

Selvom det drejede sig om få tusinde kroner, var konsekvensen stor, da det skabte grundlag for at udskyde bilkøbet og derved kunne slippe med en lidt billigere registreringsafgift. I februar, hvor det højere bundfradrag var på plads, var bilsalget tilbage på niveauet fra året før.

Registreringsafgiften handler ikke om få tusinde kroner, men i dag om op til 150 procent af bilens værdi. Det er store summer for danske bilkøbere, ligesom det er store summer for den statskasse, som pengene havner i.

Den har betydning for vores bilvalg, for den teknologiske omstilling, for det grønne valg og klimaet, for sikkerheden på vejene og altså for finansieringen af dansk velfærd. Der er mange gode grunde til at interessere sig for registreringsafgiften.

Det første bud på en dansk registreringsafgift på motorkøretøjer trådte i kraft 1. februar 1924, og selvom loven i første omgang var sat til at skulle udløbe allerede ved udgangen af januar året efter, så har der i hele perioden siden været opkræ-

vet registreringsafgift, og efter hundrede år er afgiften ikke bare fortsat gældende, men også stærkt omdiskuteret.

Politisk er den en decideret varm kartoffel, og juridisk udfordrer den fortsat både myndigheder og bilindustrien – økonomisk, administrativt og teknisk. Hvilken værdi skal beskattes? Skal der svares skat af ekstraudstyr? Hvordan beregnes forholdsmæssig afgift? Hvad med brugtimporterede biler? Hvordan falder fordelings effekterne ud? Spørgsmålene er mange.

I brancheforeningen Mobility Denmark mener vi, at registreringsafgiftens jubilæum berettiger ekstra opmærksomhed, og vi har derfor stillet os i spidsen for udarbejdelse af dette festskrift.

Her kan du læse indlæg fra Motorstyrelsens direktør Jørgen Rasmussen, advokat og partner ved DLA Piper samt medlem af Advokatsamfundets Skatteudvalg Artur Bugsgang, analysechef ved tænketanken Cepos Otto Brøns-Petersen og bilredaktør ved Jyllands-Posten samt vært på podcasten Bilradio Christian Schacht. Der skal lyde en stor tak til dem alle for deres spændende bidrag.

I festskriftet kan man derfor både finde indlæg om myndighedshåndteringen af de problematikker, som registreringsafgiften afleder, eksempler fra retspraksis og lovgivningsarbejdet med registreringsafgiften, overvejelser om de aktuelle retlige udfordringer, betragtninger om afgiftens betydning for typer og indretningen af biler på det danske marked og en grundig analyse af registreringsafgiftens økonomiske betydning og samfundseffekterne.

Med andre ord: Vi kommer rundt om regeringsafgiften, som den har udviklet sig, og der hvor den står i dag. I dette indlæg vil jeg derfor bruge nogle ord på at beskrive, hvad man kunne stille i stedet for. Hvorfor registreringsafgiften måske ikke er den bedste ordning for de næste 100 år.

Det er vel kun købet af bolig, der for de fleste danske husholdninger er en større udskrivning end købet af en bil. Biler er dyre allerede inden de pålægges op til 150 procent registreringsafgift. Inden der betales moms af købet. Inden der betales periodiske afgifter. Inden tanken fyldes eller batteriet oplades.

Til gengæld har bilen enorm betydning for hverdagen. For pendlere, der skal på arbejde. For børnefamilierne, der skal hente og bringe. For fleksibiliteten og friheden til at folde livet ud og få mest mulig ud af egen tid. Biler kan være dyre, men de bidrager utvivlsomt også med stor værdi i menneskers liv.

Samtidig er det dog tydeligt, at de høje afgifter begrænser danskernes bilvalg. Mange familier ville nok foretrække en rummelig bil, og ville kunne få det i flere af vores nabolande, men har herhjemme måske kun råd til en mindre bil.

Elbilerne er ved købet stadig dyrere end biler med forbrændingsmotor, og selvom der lige nu er skatterabat, så byder 2026, og årene derefter, på stigende afgifter på elbiler, hvis der ikke træffes nye politiske beslutninger.

Der kan få vidtgående konsekvenser for den grønne omstilling. Da den tyske købspræmie – den såkaldte BAFA-ordning – i 2023 blev kraftigt reduceret, medførte det et markant fald i antallet af solgte elbiler. I stedet steg salget af benzín- og dieselmotorer.

Registreringsafgiften betales i udgangspunktet af hele bilens værdi – herunder alt det udstyr, som bilen leveres med. Dette gælder, uanset om der er tale om et større og bedre lydanlæg, dyre lædersæder eller potentielt livreddende sikkerhedsudstyr. Dermed kan registreringsafgiften medvirke til, at danskerne fravælger sikkerhedsudstyr, som ellers kunne gøre vejene og danskerne mere sikre.

Når EU hæver tolden på kinesisk producerede elbiler, så betyder de danske afgifter, at straffetolden gearers. Vi pålægges altså både registreringsafgift og moms af prisen på bilen og dens udstyr og på hele den europæiske told. Der betales skat af skatten.

På den korte bane er det især vigtigt at adressere den stigende afgift på elbilerne. Danmark har et mål om at have 775.000 elbiler i 2030, hvor der i skrivende stund er knap 281.000. Der er altså kun ca. 5 år til at hæve niveauet med næsten en halv million elbiler.

Det harmonerer rigtig dårligt med, at man politisk, som led i aftalen om grøn omstilling af vejtransport fra december 2020, har besluttet, at registreringsafgiften på elbiler skal stige fra i dag 40 procent og helt op til 80 procent i perioden 2026-2030. Det tyske eksempel, og danskernes markante reaktion på selv små afvigelser i økonomiske incitament, skræmmer.

Mobility Denmark har derfor foreslået en selvfinansierende løsning, hvor skattebetalinger rykkes fra engangsbetaling ved bilkøbet til løbende betaling under ejerskabet. Derved får beskatningen markant mindre betydning for incitamenterne i forbindelse med selve købet, og den teknologiske omstilling til elbiler kan fastholdes og målene nås.

I dag betaler bilejere en række løbende, eller såkaldt periodiske, afgifter. Vægtafgiften opkræves for personbiler registreret i Danmark før den 1. juli 1997 og varebiler registreret før 18. marts 2009, og beregnes ud fra køretøjets vægt.

Den grønne ejerafgift opkræves for personbiler registreret første gang i Danmark mellem 1. juli 1997 og 30 juni 2021, og for varebiler registreret første gang i Danmark mellem 18. marts 2009 og 30. juni 2021, og beregnes ud fra, hvor langt køretøjet kører pr. liter brændstof.

CO<sub>2</sub>-ejerafgiften opkræves for person- og varebiler registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, og uanset om første registrering er sket i Danmark eller udlandet. Afgiften beregnes ud fra, hvor mange gram CO<sub>2</sub> et køretøj udleder pr. kørt kilometer.

Endelig pålægges køretøjer, der fremdrives af diesel eller gas – udover vægtafgift, grøn ejerafgift eller CO<sub>2</sub>-ejerafgift – en udligningsafgift. Afgiften skal gøre op med, at benzinafgiften er højere end diesel- og gasafgiften.

Vi foreslår, at CO<sub>2</sub>-ejerafgiften differentieres, og at der derved tages et opgør med, at der sædvanligvis er den samme lave CO<sub>2</sub>-baserede ejerafgift på alle elbiler.

I dag er den halvårige ejerafgift for eksempel oftest den samme for en lille og let elbil som for en stor og tung elbil. Den er også sædvanligvis den samme uanset om bilen kører ni kilometer på en kilowatt-time (kWh) eller blot det halve. Det er bemærkelsesværdigt, for der er meget stor forskel på elbilers energieffektivitet, og også markant større forskel end vi ser, når vi laver sammenligninger mellem benzin- eller dieselbiler.

Og mens bilejere med benzin- eller dieselbil er vant til at betale fra 1.000 til 6.000 kr. årligt i grøn eller CO<sub>2</sub>-baseret ejerafgift, så slipper bilejere med elbiler normalt med at betale 390 kr. hvert halve år.

Vores vurdering er, at det næppe vil skræmme købere af for eksempel en spritny Audi Q8 e-tron, til priser fra ca. 700.000 kr., at ejerafgiften måske bliver 3.000 kr. om året i stedet for 780 kr. Især ikke hvis man til gengæld kan sikre en markant lavere afgift på selve købet af bilen.

Vores forslag er derfor, at ejere af elbiler fremover skal betale ejerafgift efter, hvor energieffektive deres biler er. Til gengæld skal de ekstra milliarder, det vil sende i statskassen, bruges til at holde registreringsafgiften på elbiler i ro.

Ud over de nævnte fordele for bilkøberne vil en sådan ordning give markante fordele for både staten og bilbranchen.

Dette gælder, da ordningen vil være let at administrere, da der allerede foretages målinger af elbilernes energieffektivitet, og der derved kan beskattes på baggrund af kendte, og på bilerne allerede registrerede, tal. Man vil samtidig undgå en masse spekulation i reglerne, da det økonomiske incitament til at gå til – eller over – grænsen, vil blive reduceret.

Samtidig er den foreslåede ordning mindre konjunkturfølsom end en beskatning, der baserer sig på bilsalget. Det er velkendt, at når økonomien går godt, er flere tilbøjelige til at købe ny bil, end de er i krisetider. Statens finansieringsbehov bliver dog ikke mindre, når krisen kradser. Derfor kan der være god grund til at lægge beskatningen der, hvor den kommer fast, i stedet for der, hvor den kommer i skvulp.

Endelig er det værd at fremhæve, at idet elbiler ofte er lidt dyrere end biler med forbrændingsmotor, så vil man, selv med en lav registreringsafgift, betale mere i moms, end for tilsvarende fossilbiler. I nogen grad reduceres finansieringsbehovet altså af det almindelige princip om, at det man taber på gyngerne, kan man vinde på karrusellerne.

På den lidt længere bane er der brug for et system, der helt kan erstatte registreringsafgiften. Med en stigende andel elbiler i bilparken, og altså biler der, med den model vi foreslår, heller ikke i fremtiden primært skal beskattes via registreringsafgift, vil ordningen strukturelt være mindre lukrativ for staten, end den har været i de seneste mange år. Den årrække, hvor registreringsafgiften strukturelt gav ca. 20 mia. kr. årligt til statskassen.

I stedet kan man hente den finansiering, som differentieret CO<sub>2</sub>-ejerafgift ikke giver, men som udestår, hvis man afskaffer registreringsafgiften, ved samtidig at løse andre problemer.

Uanset at provenuet fra registreringsafgiften måtte blive mindre, er afgiften fortsat unødigt byrdefuld at administrere. Sempelt hen fordi erfaringen viser, at værdifastsættelsen af biler er en vanskelig øvelse, som bliver ved med at rejse både principielle og praktisk spørgsmål.

Kan man i stedet hente de samme midler ind, uden at påføre de medfølgende høje administrative omkostninger, vil det være godt for bilkøberne, for sælgerne og for effektiviteten i den offentlige forvaltning.

Samtidig er der mulighed for at lade beskatningen løse andre transportrelaterede udfordringer. Her kalder de stigende trængselsproblemer særligt på politisk opmærksomhed.

Vi foreslår derfor, at der, i supplement til den tekniske beskatning, jeg skitserede ovenfor, indføres en kørselsafgift, hvor provenuet bruges til at afskaffe de tilbageværende registreringsafgifter på biler i Danmark. Faktisk udkom vi i oktober 2023, i nært samarbejde med FDM, DI Transport og Bilbranchen, med fire konkrete forslag til såkaldte "principper for roadpricing".

For det første foreslog de fire organisationer, at der skal være nær sammenhæng mellem mål og middel.

Vi skrev således blandt andet, at ideelt set bør hovedformålet med en kørselsafgift være at reducere trængsel. Et muligt underliggende formål kunne dog være at adressere de øvrige eksterne omkostninger, som kørslen medfører. Kørselsafgifter bør målrettes kørslen, samtidigt med at eksisterende bilafgifter på køb frafalder.

Hensyn til klimapåvirkning reguleres gennem differentierede afgifter på ejerskab og drivmidler. Endeligt kan miljøzoner og lignende tiltag håndtere lokale miljøhensyn. Kørselsafgifterne bør differentieres for at opnå den ønskede effekt om mindsket trængsel.

For det andet foreslog vi, at der skal være enkelthed og transparens i afgiftssystemet.

Om det skrev vi blandt andet, at det nye afgiftssystem bør udnytte velkendt teknologi for at gøre det nemt og fleksibelt for trafikanterne at betale og administrere deres kørselsafgifter.

Under et principielt ønske om enkelthed, bør differentieringen baseres ud fra tidspunkt og sted for brug af bilen samt eventuelt få andre parametre. Brugen af særlige hensyn og undtagelser bør generelt minimeres.

For det tredje blev det foreslået, at der skal være provenuneutralitet for trafikanterne samlet set.

Her fremhævede vi, at danske bilister i dag, samlet set, betaler afgifter i form af registreringsafgift, ejerafgift, brændstofafgifter og ansvarsforsikringsafgift. Det strukturelle provenu fra registrerings- og ejerafgift, bør ligge til grund for fastlæggelsen af fremtidige takstniveauer for kørsel.

Et nyt afgiftssystem for kørselsafgifter bør fastlægges på statsligt niveau, og det bør være en betingelse, at beskatningen af bilbrugen i en fremtidig ordning, samlet set er i samme størrelsesorden som for det nuværende bilkøb og -ejerskab.

Og for det fjerde foreslog organisationerne en overgangsordning mellem afgiftssystemerne.

Her blev det understreget, at, for at hindre dobbeltbeskatning, bør der etableres en ordning, hvor eksisterende personbilers afgiftsindhold vurderes og modregnes kørselsafgiften.

Dette kan ske ved, at der til hver bil oprettes en konto med den resterende indeholdte registreringsafgift. Størrelsen af den resterende indeholdte registreringsafgift kan opgøres som ved eksport af personbiler for derved at bruge et kendt og eksisterende system.

Som jeg indledte dette indlæg, så er der ingen tvivl om at danskerne reagerer godt på incitamentet. Det er værd at bygge videre på, men i dag står den gamle registreringsafgift i vejen.

Tør vi tænke nyt, kan vi fremme den grønne omstilling. Sikre danskerne biler, der passer bedre til deres ønsker og behov. Reducere trængsel på vejene. Få en sikrere bilpark. Reducere ineffektivitet og tung administration. Og bevare statens store provenu fra mobilitetsbranchen.

Det er ikke noget helt dårligt bytte.

# Regeringens Valuta-Forslag til Behandling i Folketinget.

Lovforslaget om de midlertidige Toldforhøjelser overgaaer direkte til 2. Behandling.

Forslaget om Afgift af Motorværetjenester henvises til Udvalg.

2. Behandling af Lovforslagene Idag Kl. 12.

Hr. Drachmann indbringer et Forslag om at føre Tolden op til Guldet.

Den 11. Forstørelse med 14 Kongelige Propaganda-Indlæg

## Berlingske politiske og Avertissements Tidende

176. AARGANG Nr. 32. FREDAG MORGEN DEN 1. FEBRUAR 1924 10 Øre — 22 Sider

### Regeringens Valuta-Forslag til Behandling i Folketinget.

Lovforslaget om de midlertidige Toldforhøjelser overgaaer direkte til 2. Behandling.

Forslaget om Afgift af Motorværetjenester henvises til Udvalg.

2. Behandling af Lovforslagene Idag Kl. 12.

Hr. Drachmann indbringer et Lovforslag om at føre Tolden op til Guldet.



### Den officielle Meddelelse om Grønlands-Forhandlingerne.

Udvalget har den 28. januar 1924 i sit 11. møde behandlet den af den danske Regering fremsatte Forslag om Grønlands-Forhandlingerne. Medens der under de nylig i Christiania mellem den danske og den svenske Regerings Delegationer stedfødte Forhandlinger om Grønlandsagen ikke er opstaaet Overensstemmelse om de politiske Synspunkter, hvorefter den danske Regering vil indtræde i Forhandlingsforholdene, har de to Delegationer dog i forskellige Omfang været i Stand til at fremsætte Forslag om de praktiske Spørgsmaal, særlig vedrørende Jagt, Fiske- og Fiskerieretslovene ved Grønland, og er som tidligere meddelt blevet enige om at anbefale deres Regjering at indbringe en Overenskomst angaaende praktiske og videnskabelige Interesser paa Grønland.

**Forslagets Ordlyd:**  
Det af Delegationerne indbragte Forslag har følgende Ordlyd:  
**Overenskomst mellem Danmark og Norge angaaende Grønland.**

Art. 1.  
De i denne Overenskomst indbefattede Distrikter under Arveejendomsret med Hensyn til Grønland, hvorved her forstås den Del af Grønlands Østkyll med tilhørende Farvande, som strækker sig fra Lindesnesfjorden 600 Gr. 17 Min. nordlig Bredde til Nordostrundingen 81 Gr. nordlig Bredde, dog medtaget Angasø-faldet.

Art. 2.  
Indenfor det i Art. 1 nævnte Omraade er der paa de i denne Overenskomst indbefattede Vilkaar fri Adgang for Fæstede, herunder Bønder og andre ombordboende Personer, som berettiget til at gaa i Land paa de nævnte Omraader.

Art. 3.  
De i denne Overenskomst indbefattede Distrikter under Arveejendomsret med Hensyn til Grønland, hvorved her forstås den Del af Grønlands Østkyll med tilhørende Farvande, som strækker sig fra Lindesnesfjorden 600 Gr. 17 Min. nordlig Bredde til Nordostrundingen 81 Gr. nordlig Bredde, dog medtaget Angasø-faldet, er som tidligere meddelt blevet enige om at anbefale deres Regjering at indbringe en Overenskomst angaaende praktiske og videnskabelige Interesser paa Grønland.

**Borghjørge (Sve.).**  
Indstillingen om de ved Venstres Budget i 1924 indførte nye Afgifter paa "Avert Annoncer" kan man ogsaa sige, at den er en god og nyttig. Den er en god og nyttig. Den er en god og nyttig. Den er en god og nyttig.



# 100-årig kræver omstillingsparat myndighed

Af Jørgen Rasmussen, styrelsesdirektør i Motorstyrelsen

Registreringsafgiften har eksisteret i 100 år, men lovgivningen er ændret næsten lige så mange gange. Det stiller store krav til Motorstyrelsen som ansvarlig myndighed.

Som direktør i den myndighed, der administrerer 100-års jubilaren, får jeg mange forslag og kommentarer til registreringsafgiften. Og det er vist en offentlig hemmelighed, at nogle er mere begejstrede end andre. Men i Motorstyrelsen har vi ikke nogen holdning til registreringsafgiften som sådan.

Vi er sat i verden for at administrere lovgivningen og for at sikre, at alle køretøjer er registreret korrekt, og at der bliver betalt den korrekte afgift af alle motorkøretøjer. Derudover skal vi sørge for, at loven rent faktisk kan dét, som politikerne har forudsat og forventer.

Det er en opgave, der er i konstant bevægelse. Både fordi verden forandrer sig, bilmarkedet udvikler sig, og politikerne får nye ideer, som skal omsættes til ny lovgivning. I de 100 år, afgiften har eksisteret, er loven blevet ændret en hel del gange. Det kræver, at vi som myndighed altid er både lydhøre og omstillingsparate.

I dette indlæg vil jeg tage jer med ind i vores motorrum for at give jer et indblik i, hvad loven om registreringsafgift betyder for vores arbejde. Jeg vil blandt andet illustrere det med det seneste store "facelift" af registreringsafgiftsloven, som blev vedtaget i 2021. Men først vil jeg beskrive, hvorfor vi overhovedet har en registreringsafgift i Danmark, og hvordan politikerne gennem tiden har brugt den som et værktøj til at regulere, hvor mange og hvilke biler danskerne køber.

### **Afgiften er brugt til at regulere adfærd**

Den danske bilpark har gennemgået en rivende udvikling, siden registreringsafgiften blev indført for 100 år siden. Dengang var cyklen det mest benyttede transportmiddel for almindelige mennesker, og antallet af personbiler lå under 50.000. I dag er der cirka 2,8 mio. personbiler og i alt knap 5 mio. motorkøretøjer registreret i Danmark.

Men bilen var ikke det første luksusgode, politikerne beskattede for at skaffe flere penge i statskassen. Allerede i 1922 reviderede man den oprindelige statskatte-lov fra 1903 og lagde afgift på en række nye skatteobjekter som tobak, øl, spiritus, chokolade, sukkervarer, offentlige forestillinger og gaver.

Den første lov om registreringsafgift af motorkøretøjer (lov om Omsætningsafgift af Motorkøretøjer) blev vedtaget af Folketinget den 1. februar 1924 og trådte i kraft samme dag. Formålet var at nedbringe bilimporten og styrke den danske valuta, for politikerne havde konstateret, at importen af biler var stigende, og det var dårligt for handelsbalancen.

Omsætningsafgiften blev, som i dag, beregnet efter en progressiv skala med 15 procent som den laveste sats og 40 procent som den højeste. Satserne blev hævet betydeligt i 1957, hvor den højeste sats blev sat til 130 procent. Her i efterkrigstiden var det også hensynet til handelsbalancen, der fik Folketinget til at skruer på satserne i håbet om, at det ville begrænse importen af køretøjer.

I 1971 vedtog Folketinget registreringsafgiftsloven, som er den lov, vi stadig bruger i dag. Den nye lov omdøbte omsætningsafgiften til registreringsafgift for at præcisere, at afgiften afhang af indregistreringen i Danmark.

Afgiften blev igen hævet, og den højeste sats var nu 156 procent. Formålet med ændringen var denne gang ikke at styrke handelsbalancen, men at få penge i statskassen. Det samme var tilfældet i 1977, hvor den højeste sats blev hævet til 180 procent. Den er siden sænket til 150 procent.

Men registreringsafgiftsloven er ikke kun blevet brugt til at finansiere vores fælles velfærdssamfund. Den har også været justeret med henblik på at fremme sikkerhed og tilgodese miljøet.

Der har f.eks. i en periode været fradrag i afgiften for biler og motorcykler med udstyr, der fremmer trafikikkerheden, bl.a. selealarm, ABS-bremser på motorcykler, airbags, maksimalt antal stjerner i den europæiske sikkerhedstest i Euro NCAP og integreret barnesæde.

Bedre luftkvalitet var formålet med at indføre en række regler om lavere registreringsafgift af biler, der bruger mindre brændstof og udleder mindre CO<sub>2</sub>. Og klimahensyn lå også bag den seneste store ændring af loven i 2021, hvor politikerne ønskede at fremme den grønne omstilling af vejtransporten. Det skete f.eks. ved fra start helt at fritage elbiler for registreringsafgift og ved at lempe afgiften for plugin-hybridbiler for så at indfase afgiften gradvist over en årrække.

### **Over 82 lovændringer på 53 år**

Siden registreringsafgiftsloven trådte i kraft for 53 år siden, har der været 82 ændringer til loven. Og det er endda ikke hele sandheden. Mange af disse ændringer omfatter nemlig flere forhold, så reelt er antallet af ændringer meget højere end 82. Men det er selvfølgelig ikke alle ændringer, der er lige markante.

Ændringerne skyldes ikke kun forslag fra de danske politikere. Nogle ændringer bygger således på ønsker fra branchen og andre skyldes ønsker fra os i Motorstyrelsen. Vi har nemlig mulighed for at foreslå lovændringer, hvis vi f.eks. opdager, at nogle regler er uhensigtsmæssige, eller hvis vi mangler retten til at kontrollere bestemte forhold. Der er også gennemført ændringer på baggrund af krav efter EU-retten, f.eks. reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift og afgiftsfritagelse for udenlandske firmabiler.

Det siger sig selv, at det kræver sin styrelse at navigere i dette foranderlige landskab, hvor vi på den ene side skal administrere og overvåge lovgivningen og på den anden side skal vejlede og kontrollere, at borgere og virksomheder overholder reglerne.

Hver gang, der kommer en lovændring, får det også konsekvenser for os i Motorstyrelsen. Vi skal således sørge for, at vores medarbejdere er klædt ordentligt på til at kunne administrere og vejlede om de nye regler. Vi skal tilpasse vores egen praksis med f.eks. værdifastsættelse af køretøjer, kontrol af virksomheder og køretøjer på vejene, pristjek af selvanmeldernes værdifastsættelser, administration af selvanmelderordningen og ekspedition af nummerplader. Vi skal samtidig vejlede alle selvanmeldere og sørge for, at borgere og virksomheder kan finde information om de nye regler. Og så skal vi desuden have tilpasset det helt centrale system i vores arbejde, Motorregistret, så det beregner den korrekte registreringsafgift.



### **Ændringer giver nye arbejdsområder**

Indenfor de seneste 20 år er der gennemført flere større ændringer af loven om registreringsafgift, som har medført nye arbejdsområder på motorområdet i skatteforvaltningen. Jeg vil her nævne tre, som blev vedtaget, før Motorstyrelsen blev etableret i 2018, men som stadig fylder i vores motorrum.

I 2002 blev det muligt at få restværdien af registreringsafgiften refunderet, når man eksporterede sin bil, hvilket har ført til en større opgave med at værdifastsætte biler, der skal eksporteres, og med at kontrollere dokumentationen for, at bilerne rent faktisk er blevet eksporteret.

I 2003 blev leasing en realitet, og dermed blev der åbnet for betaling af forholds-mæssig afgift, som var en helt ny opgave for skattemyndighederne. Antallet af leasingaftaler er støt stigende i takt med, at flere og flere private leaser biler.

I 2008 blev det muligt for virksomheder at blive registreret for registreringsafgift, eller selvanmeldere, som det hedder i daglig tale. Det bidrog til, at bilerne hurtigere kunne blive indregistreret og komme ud at køre, men det medførte samtidig, at skattemyndighederne nu både skal vejlede selvanmeldere og kontrollere, at de værdifastsætter korrekt.

### **Forsinkelse i administration af nye regler**

I 2021 vedtog Folketinget den seneste store lovændring, som skal fremme en grøn omstilling af vejtransporten med flere lav- og nul-emissionsbiler på vejene.

Normalt orienterer skatteforvaltningen ikke eksternt om lovændringer, før de er vedtaget. Men i Motorstyrelsen vurderede vi, at de foreslåede ændringer var så omfattende, at det ville være både passende og fornuftigt at vejlede om dem, allerede da lovforslaget blev fremsat i 2020.

Der er nemlig det særlige ved lovforslag, som vedrører beregning af registreringsafgiften, at ændringerne ofte træder i kraft, når loven bliver fremsat og ikke først, når den er vedtaget. Det sker af hensyn til bilmarkedet, der ellers ville risikere at gå i stå, fordi der er usikkerhed om afgiften, som jo udgør en stor del af bilens pris. Men det handler også om at undgå spekulation i afgifterne.

Men det giver både virksomheder, borgere og os i Motorstyrelsen en stor udfordring, for vi kan ikke administrere efter de nye regler om beregning af registreringsafgift, før Motorregistret er opdateret.

Det betyder, at vi i en overgangsperiode må administrere efter et gammelt regelsæt, og at vi først kan beregne den korrekte registreringsafgift, når Motorregistret er opdateret med de nye regler.

Derfor oplevede nogle borgere og virksomheder, der allerede havde betalt registreringsafgift, at de fik en efteropkrævning, fordi de havde betalt afgiften efter de gamle regler, men skulle betale efter de nye. Denne forsinkelse i administrationen af registreringsafgift er fuldt ud lovlig, men ikke altid logisk set udefra. Derfor overvejer vi i Motorstyrelsen, om vi kan håndtere disse situationer på en bedre måde i fremtiden.

### **Vi kan ikke køre på autopilot**

Det er imidlertid ikke kun lovændringer, der påvirker vores arbejde med registreringsafgift i Motorstyrelsen.

Begivenheder i verden og regler i andre lande kan også få betydning. Det så vi f.eks. under corona, hvor mangel på mikrochips betød mangel på nye biler, så prisen på brugte biler pludselig steg markant. Vi oplevede det, da ukrainske flygtninge kom til Danmark med deres biler, og vi har set en større import af elbiler fra Tyskland, fordi prisen var fordelagtig på grund af tyske tilskudsregler.

Den teknologiske udvikling af biler og motorcykler har selvfølgelig også stor indflydelse på vores arbejde. Vores medarbejdere skal løbende holde sig ajour med nye modeller, nye typer drivkraft og diverse former for tilbehør, fordi det kan have betydning for værdien af køretøjerne og dermed for registreringsafgiften.

De seneste år er der sat ekstra turbo på denne udvikling, og vi er gået fra en situation, hvor bilerne mest var "stangvarer", til en situation, hvor bilerne i høj grad er skræddersyet til den enkelte. Det gør selvfølgelig opgaven med værdifastsættelse ekstra udfordrende og betyder, at vi ikke bare kan køre på autopilot.

Udviklingen indenfor IT kræver også, at vi holder øjnene på vejen. På den ene side letter det vores arbejde på en lang række områder, på den anden side er det en stor og kompliceret proces at tilpasse IT-systemerne, når der sker ændringer, fordi der er så mange afhængigheder. Det er heller ikke en opgave, der er blevet nemmere.

Så selvom vi har at gøre med en 100-års markering, kan vi vist roligt konstatere, at det er en jubilar, der fortsat kan holde sin myndighed beskæftiget og oppe i gear.



# Registreringsafgiftsloven er da ikke kedelig!

Af Artur Bugsgang, advokat og partner ved DLA Piper samt medlem af Advokatsamfundets Skatteudvalg

Alle ved, at der skal betales afgift af biler, der skal indregistreres til brug i Danmark. Registreringsafgiften har sin helt egen lov med efterhånden nogle år på bagen. I dens nuværende grundform har loven eksisteret siden 1971.

Skatter og afgifter anvendes ikke blot til at få penge i kassen. Ikke mindst afgifter anvendes også til regulering af adfærd. Det gælder også – og måske især – registreringsafgiftsloven.

Der er mange penge i registreringsafgiften, og der foretages hvert år mange indregistreringer af biler. Det kan derfor ikke undre, at loven har været udsat for mange ændringer. Loven er kompleks og meget detaljeret.

Utallige er de gange, hvor afgiften er ændret for at tilgodese, imødekomme eller imødegå bestemte egenskaber eller adfærd.

For ikke så lang tid siden kunne registreringsafgiften lempes, hvis biler var udstyret med særligt sikkerhedsudstyr; siden blev afgiften gradueret efter brændstofforbrug, der nu er ændret til CO<sub>2</sub>-udledning, og mange andre parametre og gode formål og dårlige egenskaber har været anvendt til at påvirke afgiften og dermed fremme eller hæmme forskellige adfærdsmønstre hos køberne.

I denne artikel vil der ikke være meninger om afgiftens størrelse. I artiklen beskrives nogle juridiske problematikker, som loven giver anledning til. Det lyder kedeligt, og det er det vel også. Men ikke helt.



Loven har ét grundlæggende kriterium for beregning af afgiften: Prisen på bilen. Afgiften beregnes som en procentdel af bilens almindelige pris inklusive moms ved salg til bruger her i landet. Afgiften er progressiv, dvs. at afgiftsprocenten stiger med bilens pris.

Og allerede ordene 'almindelig pris' giver anledning til at overveje, hvad det er for en størrelse.

Det kan også overvejes, om der skal foreligge et salg, eller om der er tale om en objektiv pris, der kan opnås ved et salg. Salget skal i givet fald være til en bruger. Er det mon en forbruger, eller er det en bestemt form for køber?

Afgiften skal beregnes og betales i forbindelse med indregistreringen. Indregistrering finder oftest sted i forbindelse med et salg, og så vil det være den aftalte pris, som afgiften beregnes af.

Ved beregning af afgiften skal der inkluderes en avance på mindst 9 pct. af importørens indkøbspris. Det er ikke noget krav, at der rent faktisk opnås en avance på 9 pct., men de 9 procent skal altså indgå i beregningen af afgiften.

I den traditionelle forståelse ser man for sig en forbruger, der køber en bil hos en forhandler. Det er prisen aftalt mellem køberen og forhandleren, der danner grundlag for afgiften. Det er dermed den faktiske købspris - fakturaprisen - der danner grundlag for afgiften.

### **Registreringsafgift, når bilen ikke er solgt til bruger**

Men hvad nu hvis forhandleren ikke sælger bilen til en (for)bruger, men i stedet indregistrerer bilen til brug i forhandlervirksomheden, f.eks. som værkstedsbil, som udlejningsbil eller som firmabil for en ansat? Hvordan skal afgiften så fastsættes?

Det ligger der en lærerig historie i, der rækker tilbage til begyndelsen af 00'erne. Den kommer her:

Landsskatteretten traf i 2002 tre afgørelser om en lidt særegen situation, hvor bilforhandlere havde solgt biler til kunder (brugere) til en pris, der var lavere end den pris, som forhandlerne havde købt bilerne til hos importøren.

Skattemyndigheden mente, at afgiften i denne situation skulle beregnes af forhandlerens pris ved købet fra importøren. Landsskatteretten kom imidlertid frem til, at afgiften skulle beregnes af den faktiske pris ved salg til forhandlerens kunder (brugere). Det passede sådan set godt sammen med, at fakturaprisen danner grundlaget for afgiften, når bilen indregistreres. Og med lovens ordlyd.

Efter disse afgørelser meddelte skattemyndigheden i 2003 i et nyhedsbrev - noget overraskende - at Landsskatterettens afgørelser måtte føre til en ny definition af mindstebeskatningsprisen.

Mindstebeskatningsprisen er den laveste værdi, der kan anvendes ved afgiftsberegningen, f.eks. hvis der ikke foreligger et salg til bruger. Skattemyndigheden fastlagde i nyhedsbrevet mindstebeskatningsprisen til at være importørens anskaffelsessum ved køb fra producenten med tillæg af 9 procent.

Denne ret lave mindstebeskatningspris kunne herefter benyttes, når en bil blev indregistreret, uden at bilen var solgt til en bruger.

Hvis en forhandler indregistrerede en bil til brug i forhandlervirksomheden, forelå der ikke et salg til en bruger, og det var derfor ikke fakturaprisen, der skulle danne grundlag for afgiften.

Ved indregistrering af en bil til brug i forhandlerens virksomhed kunne forhandleren anvende mindstebeskatningsprisen, også selv om forhandleren havde købt bilen til en højere pris fra importøren (egentlig en noget mærkelig praksis, for importøren skulle jo så fortælle forhandleren, hvad importøren havde betalt for bilen fra producenten, og derved afsløre sin fortjeneste over for forhandleren). Mindstebeskatningsprisen kunne også anvendes af importøren selv og af leasing-selskaber.

Resultatet af Landsskatterettens tre afgørelser blev altså, at afgiften blev lavere, hvis forhandlerne indregistrerede en bil til eget brug, end hvis bilen blev solgt og indregistreret til en bruger. Sparet afgift!

Det øgede ikke overraskende antallet af biler, der blev indregistreret til eget brug. Bilerne blev ofte kaldt demobiler, og de kunne efterfølgende sælges som brugte (næsten nye) biler med plader på til en højere pris, uden at der skulle betales yderligere afgift. Antallet af biler, der blev indregistreret som demobiler, steg over tid ganske betragteligt.

Det var forventeligt, at Folketinget på et tidspunkt måtte reagere over for den praksis, som skattemyndighedens definition af mindstebeskatningsprisen havde ført til.

Det skete med en lovændring i 2012<sup>1)</sup>. Loven fastlagde, at afgiftsgrundlaget ikke måtte være lavere end den pris, der er betalt for bilen. Det blev også fastslået, at forhandlere og leasingselskaber nu skulle anses for at være brugere, så også af den grund skulle de anvende deres indkøbspris som grundlag for afgiften.

Biler, der blev indregistreret til den pris, som forhandlere og leasingselskaber havde betalt ved købet fra importøren, kunne dog fortsat sælges som let brugte til gode priser, uden at der skulle betales yderligere afgift.

Derfor blev reglerne endnu en gang skærpet i 2017, således at forhandlere og leasingselskaber ikke længere kunne holde sig til deres indkøbspriser som grundlag for afgiften.

Fra 2017 skal biler, der indregistreres af forhandlere og leasingselskaber, værdisættes som brugte biler, når de videresælges, eller dog senest 3 måneder efter indregistreringen. Hvis bilens værdi på dette tidspunkt fører til en højere registreringsafgift end den oprindeligt beregnede afgift, skal den yderligere afgift<sup>2)</sup> betales. Der foretages en genberegning af afgiften.

Det lyder ikke som en særlig operationel opgave at værdiansætte næsten nye biler som brugte, blot fordi de er blevet 3 måneder gamle. Det er markedsprisen på de brugte biler, der skal findes til brug for genberegningen, og jo færre biler, der findes af den pågældende slags, desto vanskeligere er det at finde en markedspris efter blot tre måneder. Annoncer er der ikke nødvendigvis mange af.

Det er hverken for forhandlere og leasingselskaber eller for skattemyndigheden nemt at arbejde inden for disse regler, og det medfører tvistesager.

Hver bil, der skal værdiansættes, er i princippet en selvstændig sag, som skattemyndigheden imidlertid ikke har kapacitet til at behandle. Brugerne, dvs. forhandlere og leasingselskaber, skal selv på grundlag af annoncemateriale forestå værdiansættelsen af hver enkelt bil for at lette myndighedens arbejde<sup>3)</sup> og selv foretage den eventuelle genberegning af afgiften. Dokumentationen for hver enkelt bil skal ovenikøbet gemmes i 5 år. Det er lang tid at vente på en kontrolsag.

Det lærerige i historien er, at registreringsafgiften i sig selv påvirker prisdannelsen på bilerne og medfører kompliceret lovgivning og omfattende administration og kontrol. Det burde kunne undgås.

### **Ekstraudstyr uden afgift**

Når en bil indregistreres i forbindelse med et salg til bruger, beregnes afgiften af bilens pris inklusive dens udstyr, altså fakturaprisen.

I februar 1971 henvendte danske bilforhandlere sig til finansministeren med et forslag om, at forhandlerne ved salg af nye biler skulle have lov til at sælge og levere ekstraudstyr samtidig med bilen, uden at der skulle betales afgift af ekstraudstyret. Forhandlerens henvendelse fremkom lige efter, at regeringen i december 1970 havde fremsat forslaget til den nuværende registreringsafgiftslov<sup>4)</sup>.

Forhandlerens henvendelse havde en rent kommerciel baggrund, nemlig ønsket om at forøge deres salg og indtjening. Så længe hele bilens pris inklusive ekstraudstyr blev omfattet af registreringsafgift, var salget af ekstraudstyr begrænset. Bilkøberne kunne selvfølgelig bare vente til dagen efter, at bilen var leveret, men erfaringen var, at bilkøberne var tilbageholdende med at komme retur til forhandleren dagen efter for at købe ekstraudstyr uden afgift.

Forhandlerne så chancen for at øge omsætningen, hvis ekstraudstyret kunne monteres og leveres afgiftsfrit sammen med bilen.

Forhandlerens ønske blev imødekommet - i første omgang ikke med finansministerens gode vilje, men i det nedsatte udvalg, der skulle behandle lovforslaget, var det et flertal for forhandlerens forslag. Finansministeren indarbejdede et ændringsforslag med følgende bemærkninger<sup>5)</sup>:

"Det foreslås, at mindre udstyrsgenstande til et samlet beløb af ikke over 300 kr., som efter købers særlige ønsker leveres af forhandleren i forbindelse med levering af et nyt køretøj, tillades holdt uden for afgiftsberegningen."

Det var således en betingelse for, at ekstraudstyret kunne sælges afgiftsfrit, at ekstraudstyret skulle leveres af forhandlerne. Det gav ikke nødvendigvis nogen økonomisk fordel for importørerne eller fabrikanterne, for ekstraudstyr behøver ikke at være mærke-specifikt og kan købes hos mange forskellige udstyrproducenter.

I 1971 – før det indre marked og før EU – havde en del importører stadig egne samlefabrikker og klargøringsværksteder, fordi biler fra mange fabrikanter ikke var færdigsamlede eller køreklare ved ankomsten til Danmark.

Det var derfor forståeligt, at registreringsafgiftsloven på daværende tidspunkt, når den skulle tilgodese forhandlernes kommercielle interesser, indeholdt krav om, at ekstraudstyr skulle leveres af forhandleren som forudsætning for afgiftsfriheden. Ellers ville importøren på sin danske samlefabrik kunne montere udstyr, der ikke blot var ekstraudstyr, men mere grundlæggende og måske nødvendigt udstyr, der så i givet fald kunne gøres afgiftsfrit. Risikoen for, at importørerne ville snyde på vægten, var dog formentlig begrænset, da importører ikke sælger biler i detailhandel.

Reglen om, at forhandlerne kan sælge ekstraudstyr afgiftsfrit, er senere blevet præciseret, således at det ikke alene er et krav, at udstyret skal sælges af forhandleren, men det angives også, at montering ikke må foretages af fabrikanten eller importøren.

Imidlertid kommer biler ikke længere til landet i halvfærdig stand. Biler er færdige og funktionsdygtige og behøver ikke at komme forbi en importørs samlefabrik eller værksted. Opretholdelsen af en salgsstruktur med en importør, der indkøber bilerne fra fabrikanten for så at sælge dem til forhandlere, der så kan sælge bilerne til forbrugere og andre brugere, er derfor alene historisk begrundet, men ikke nogen nødvendighed kommercielt eller afgiftsmæssigt.

Dette understreges af den digitale udvikling, hvor biler kan købes online. Mange købere vil synes, det er skønt og bekvemt, hvis man kan besøge en digital forhandlers hjemmeside og i eget tempo specificere sin nye bil med udstyr, motor, farve mv. og få fastlagt prisen med det samme.

Hvis onlineforhandleren har købt bilen fra en importør i Danmark, kan onlineforhandleren på linje med andre forhandlere godt tilbyde ekstraudstyr uden registreringsafgift.

Men hvis onlineforhandleren har købt bilerne fra en importør i en anden EU-medlemsstat, må onlineforhandleren ikke sælge ekstraudstyret uden registreringsafgift. Onlineforhandleren skal behandles som importør – siger i hvert fald skattemyndigheden.

For at opnå begunstigelsen med at sælge ekstraudstyr uden afgift er det efter skattemyndighedens opfattelse et krav, at der er etableret en toledet salgsstruktur i Danmark med en importør og en separat forhandler.

Forhandleren må dog godt være ejet af importøren. Men en enstrengt salgsstruktur, hvor onlineforhandleren har købt bilerne hos en importør i en anden EU-medlemsstat, giver ikke onlineforhandleren ret til at sælge ekstraudstyr uden afgift. Man kan altså godt arrangere sig ud af begrænsningen ved at etablere et datterselskab, der så sælger bilerne online til (for)brugerne. Det giver ekstra, unødigt administration, og det plejer ikke at være den måde, afgiftsregler skal håndteres på. Der verserer sag herom, og i skrivende stund er det skattemyndighedens opfattelse, at registreringsafgiftsloven ikke kan rumme en enstrengt salgsstruktur, hvor onlineforhandleren har købt bilerne hos en importør i en anden EU-medlemsstat.

### **Digitalt ekstraudstyr**

Digitalt ekstraudstyr udgør noget for sig.

Opfattelsen af, hvad en bil er og kan, har ændret sig i takt med den tekniske udvikling. Der er dog fortsat tale om et køretøj med motor og oftest fire gummihjul indrettet til befordring af personer eller til transport af varer.

Men hvor biler tidligere var mekaniske, kan biler i dag nærmest ses som en iPad på hjul. Tilsvarende gælder for udstyr til biler. Ekstraudstyr var fysiske genstande, der kunne monteres eller fastgøres eller lægges til rette på de tiltænkte steder i bilen.

Til nutidens biler behøver udstyr ikke at være fysiske genstande. Udstyret kan bestå af en aktivering af funktioner eller egenskaber, der allerede er installeret i bilens elektroniske hardware, men bare ikke aktiveret. Ejeren af bilen betaler for aktiveringen og har derved erhvervet noget ekstraudstyr. Udstyret kan også monteres ved at indlæse noget software med en ønsket funktion på bilens eksisterende hardware. I begge situationer tales der om "function on demand", FoD. Ved køb af en ny bil kan køberen, hos forhandleren, tilkøbe digitalt ekstraudstyr ved – mod betaling – at bede forhandleren om at aktivere de ønskede funktioner eller indlæse software.

Selv om aftalen indgås med forhandleren, mener skattemyndigheden imidlertid ikke, at dette tilkøb kan være fritaget for registreringsafgift på linje med eftermonteret (fysisk) udstyr.

Begrundelsen er, at hardwaren allerede befinder sig i bilen, og at forhandleren skal benytte en aktiveringskode, der stammer fra fabrikanten. Synspunktet er således, at FoD'en ikke er et stykke udstyr, der særskilt leveres af forhandleren. Så meget for digitalisering.

Hvis bilkøberen derimod selv indkøber en aktiveringskode fra fabrikanten eller får aktivering foretaget direkte af fabrikanten, er købet afgiftsfrit, selv om købet foretages, inden forhandleren leverer bilen til køberen. Afgiftsfriheden skyldes, at købet af FoD'en ikke indgår i køberens handel med forhandleren og derfor ikke vedrører købet af bilen.

Efter at bilen er leveret af forhandleren til køberen, kan køberen købe FoD'ere hos forhandleren uden afgift.

Det kan godt være, at resultaterne er rigtige, men det er ikke noget nemt regelsæt.

#### **Leasing og forholdsmæssig afgift**

Et tysk leasingselskab udlejede en bil til en lejer i Østrig. Også Østrig opkræver afgift af biler. Efter endt leasingperiode blev bilen leveret tilbage til leasingselskabet. Leasingselskabet ville imidlertid også gerne have noget af afgiften, der var betalt i Østrig, retur. Det kom der en sag ud af, der endte i EF-Domstolen.

EF-Domstolen fastslog i dommen af 21. marts 2002, at registreringsafgift, der opkræves hos et udenlandsk leasingselskab, skal være proportionel med den periode, bilen anvendes af lejeren. Registreringsafgiften skal fastlægges på grundlag af leasingperiodens længde.

Det lyder enkelt, men da ingen kender levetiden på en bil, kan det være vanskeligt at afgøre, hvor stor en andel en leasingperiode udgør af bilens levetid. Det er den slags friheder, Domstolen har.

Det udenlandske leasingselskab var altså berettiget til at kræve en stor del af den østrigske registreringsafgift tilbage.

Afgørelsen førte fra 2002 til nye regler i Danmark, hvorefter udenlandske leasingselskaber kunne lease biler til leasingtagere i Danmark mod at betale forholdsmæssig registreringsafgift<sup>6)</sup>.

Den fulde registreringsafgift beregnes efter de sædvanlige regler, hvorefter leasingselskabet betaler en forholdsmæssig del svarende til længden af den aftalte leasingperiode. Der betales endvidere en forrentning af den resterende registreringsafgift.

Efter indledning af en traktatkrænkelssag fra EU-Kommissionen blev de danske regler i 2008 udvidet til også at omfatte danske leasingselskaber.

Reglerne er ganske komplekse, og hver enkelt leasingaftale skal godkendes af skattemyndigheden. Der har været mange sager om selve leasingaftalerne og deres indhold.

Med adgangen til at kunne indregistrere biler på forholdsmæssig afgift så leasingselskaber en ny markedsmulighed. Seriøse leasingselskaber følger reglerne.

Useriøse leasingselskaber kom imidlertid også på banen. For deres vedkommende har der været mange sager om, hvorvidt der overhovedet var tale om leasing. For ud over, at der skulle foreligge en godkendt leasingaftale, forlangte skattemyndigheden ikke blot, at leasingvirksomheden skulle eje bilen, men også at der skulle være et finansieringselement.

Det er ikke tilstrækkeligt, at bilen er registreret i leasingselskabets navn, leasingselskabet skal også krympe sig og have betalt for bilen for at kunne anses for at være ejer af bilen.

Er betingelserne ikke opfyldt, skal der betales fuld afgift. Det ved leasingselskaberne godt. Men om leasingselskaberne så også opfyldte kravene, har mange leasingtagere ikke vidst noget om. Det har flere leasingtagere brændt fingrene på.

Useriøse leasingselskaber har over for intetanende leasingtagere praktiseret forskellige finansieringsmåder, der skulle mindske leasingselskabernes finansielle eksponering og omkostninger. Leasingselskaberne oplyste leasingtagerne om, at alt var, som det skulle være, for leasingaftalerne var jo – hvad sandt var – godkendt af skattemyndigheden.

Det var imidlertid ikke altid sådan, at finansieringselementet og dermed ejerskabet var helt på plads. Skattemyndigheden har over for leasingselskaber fremsat krav om betaling af fuld afgift på en række leasingbiler, og leasingselskaber er gået konkurs på dette grundlag. Det er der måske ikke grund til at begræde. Medmindre man er leasingtager.

For i tilfælde, hvor leasingselskabet ikke har kunnet betale, har skattemyndigheden fremsat kravet om betaling af fuld afgift over for leasingtager.

Loven indeholder en regel om, at føreren eller brugeren af bilen hæfter for afgiften, hvis den pågældende bruger bilen "med viden om, at der ikke er betalt den afgift", der kræves efter loven<sup>7)</sup>.

Praksis er skrap, og intetanende – sagesløse – leasingtagere, der har løbet an på leasingselskabers forsikringer om, at alt foregår efter bogen, anses – nærmest uden videre dokumentation – for at have haft viden om, at leasingselskabet ikke kunne anses for at være rigtig ejer af bilerne.

Det er faktisk et problem, at forbrugere kommer til at hæfte for store afgiftskrav, der opstår som følge af forretningsgange udtænkt og fastlagt af leasingselskaber med en fremtoning af professionel pondus.

### **Bilbeskatning**

Stiller en arbejdsgiver en bil til rådighed for en medarbejder, skal medarbejderen beskattes af værdien af fri bil<sup>8)</sup>. Værdiansættelsen er der skematisk og meget detaljerede regler om i ligningsloven. Værdien opgøres med udgangspunkt i bilens værdi. Bilens værdi betegnes også som nyvognsprisen.

I mange år var det opfattelsen, at bilens værdi var den samme som det beløb, bilen var indregistreret til inklusive moms og registreringsafgift. I praksis fakturaprisen. Det var et enkelt og håndterbart kriterium. Det betød dog også, at den værdi, som medarbejderen skulle betale skat af, ofte ville være mindre, hvis der var tale om en leasingbil, end hvis arbejdsgiveren var ejer af bilen.

Som følge af en konkret sag, hvor en bil (der ikke var leasingbil) blev indregistreret til en meget lav værdi og senere solgt til næsten den dobbelte værdi, mente skattemyndigheden, at den meget lave værdi ikke kunne sidestilles med nyvognsprisen.

Det gav både byretten og landsretten<sup>9)</sup> skattemyndigheden ret i, og beskatningsgrundlaget blev forhøjet væsentligt. Afgørelsen viser, at problematikker med skatte- og afgiftslovgivning en gang imellem affødes af adfærden med at anvende for skæve værdier.

Skattemyndigheden fik derefter den idé, at bilens værdi, nyvognsprisen, ikke bare var fakturaprisen, men en anden størrelse. Skattemyndigheden mente, at f.eks. en

anmeldt standardpris eller en listepriis skulle danne grundlag for beskatningen. Det gav anledning til en række sager med forhøjelse af beskatningen og førte til stor usikkerhed om, hvilken værdi der i virkeligheden ville være den rigtige at anvende.

Skattemyndigheden har dog siden opgivet dette standpunkt, for så vidt angår leasingbiler. Her er det (atter) nyvognsprisen i form af fakturaprisen, der danner grundlag for beskatningen af fri bil; dog med den korrektion, at hvis bilens værdi ved en genberegning efter 3 måneder har ført til, at der skal betales yderligere registreringsafgift, skal den genberegnete værdi herefter anvendes som nyvognsprisen. Dermed forhøjes beskatningen af fri bil.

Skattemyndigheden forbeholder sig dog fortsat at anvende en anden værdi end nyvognsprisen, hvis bilen er indregistreret og ejet af en importør eller forhandler og stillet til rådighed som fri bil for en ansat.

### **Tekniske afgifter**

Når registreringsafgiften beregnes af bilens pris, vil afgiften variere alt efter, på hvilket sted i omsætningskæden bilen indregistreres. Det kan der tænkes meget i, og kontrolopgaverne er omfattende.

En række af de problematikker, der opstår som følge af, at afgiften er baseret på prisen, kunne formentlig fjernes eller mindskes væsentligt ved at beregne afgiften på mere objektive parametre.

Det kan overvejes, om ikke afgiften kunne omlægges til tekniske afgifter beregnet på grundlag af f.eks. bilens længde, bredde, vægt, effekt, energiforbrug, mængden af anvendte sjældne råstoffer og andre målbare egenskaber. Mange af disse oplysninger er objektive og findes allerede i det certifikat, som fabrikanten udsteder for hver enkelt bil, der ruller ud af fabrikken.

Som det ses af kapitlerne ovenfor om onlinesalg og FoD, har registreringsafgiftsloven også vanskeligt ved at kope den digitale udvikling. Registreringsafgiftsloven er notorisk en gammel afgiftslov fra en analog tid.

Salget af brændstofbiler falder, mens salget af elbiler stiger. Afgiften på elbiler er under indfasning. Det kunne være en oplagt anledning til at omlægge afgiften fra at være prisbaseret til at være baseret på tekniske egenskaber.

Den nuværende lov kan opretholdes for brændstofbiler, mens en ny lov kan anvendes på elbiler.



# 100 år er nok: Registreringsafgiften er overflødig og bør afskaffes!

Af Otto Brøns-Petersen, analysechef ved tænketanken Cepos

Der er gode grunde til at beskatte biler. Men registreringsafgiften er ikke vel-begrundet. Den har i bedste fald overlevet sig selv. Til trods for en række store omlægninger af bilbeskatningen de senere år, er den desværre fortsat langt fra indrettet, som grundlæggende samfundsøkonomiske hensyn tilsiger.

Det betyder, at de samfundsøkonomiske omkostninger ved bilbeskatningen er unødvendigt store. Det bliver særligt tydeligt, når man betragter den klimamotive-rede beskatning. Hvor klimapolitikken på næsten alle andre områder er gået i retning af mere ensartet prissætning af drivhusgasudledninger, stikker beskatningen af udledningerne fra konventionelle person- og varebiler markant ud. Det skyldes bl.a. registreringsafgiften.

Drivhusgasudledning er i sig selv en af de gode grunde til at beskatte biler. Niveau-et er blot ud af trit. Men lad os først se på en række dårlige grunde til at beskatte biler.

## Dårlige grunde til bilbeskatning

Den mest grundlæggende årsag til at opkræve skatter er at finansiere de offentlige udgifter. Og bilbeskatningen indbringer da også et markant finansieringsbidrag. I alt tegner sig den sig for omkring 50 mia.kr om året (Skatteministeriet, 2021).

Men finansiering af offentlige udgifter alene kan ikke begrunde registreringsafgif-ten. Grundlæggende skatteøkonomi tilsiger, at det offentlige bør finansiere sine udgifter med så lidt forvridende skatter som muligt.



## De nye Luksusskatter

Tørrede Frugter. — Silke- og Manufakturvarer. — Tobak. — Krudt og Fyrværkerisager. Automobilaigift 5 Mill. Kr. aarlig til ekstra Afbetaling paa Statsgælden

De af Finansministeren foreslåede nye Luksusskatter til Begrensning af Løbskørsporten omfatter i alt væsentlig tørrede og hand-terede Frugter, Krydderier, Fyrværkerisager, Silke og Silkevarer, Gulvtæpper og Gulvtæppebæjere samt Tobak. Den Varemængde, som omfattes af de nye Satser, udgør en samlet Importværdi af ca. 90 Mill. Kr. Forhøjelsen vil under normale Forhold alig-veemæssig betyde en Merbeskatning af henimod 16 Mill. Kr., og Forhøjelsen af Rastokskatolden vil yderligere forøge Omsetnings- og Stempelskatten paa Tobaksvare.

Men denne Merindtægt vil ikke gaa ind i Statskassen — hvil- ket ej heller er Meningen — idet de høje Skatter skal sætte Forbruket og — som Følge deraf — Importen ned, formentlig til Halvdelen.

### De foreslaaede nye Toldsatser.

Frugter: Tørrede Æbler forhøjes pr. kg fra 4 Ø. til 25 Ø. Figner, Daffler, Rosiner, Svøds-ter pr. kg fra 4 Ø. til 50 Ø. Andre tørrede Frugter pr. kg fra 4 Ø. til 100 Ø.

Andre stoffede og handterede Frugter forhøjes fra 24 a 40 Ø. op til 50 Øre og 1 Kr. pr. kg. Fyrværkerisager og Krudt forhøjes fra 20 Ø. til 100 Ø.

### Finansministerens Forelæggelsestale

Hr. Neergaard udtalte: Overfor den kgl. Valstads-

København

8. Side. 1924.

### Folketingets 1. Behandling af Forslagene Luksustoldafgifterne gik direkte til 2. Behandling, Automobilaigiften i Udvalg

Om det var den forventede storpolitiske Debat eller Regje- ringens nye Luksustoldskatter, der havde vakt Interesses, er ikke let at afgøre, men da Folketin- gets Møde begyndte Kl. 1 i Gaar Middags, var alle Tilhørere og sæt fyldte, og i Forhallen stod en langere Kæde af Inderstæder, der ventede paa at komme til.

Da Mødet naahedes, gav For- manden straks Ordet til Stats- finansminister Neer- gaard, der foretog følgende Forsin- gelse.

Med Hensyn til disse stiftede Mini- steren, at man havde besluttet at læg- ge den nye Skat paa Forretningsbil- ler og Motorcykler, men ikke paa Last- biler. Skulle disse Afgift forlægges, mente det det samme Afsættelse i Hen- hold til Automobilløven til Indførsels-

Om Automobilløven stiftede Hr. Borghøj: At det lægges højere Told paa Luk- suusbiler, kan ikke være Oppe i Ar- bejdsretten, men naar man nu afsæt- ter dem, at Forretten og Jægers hylde- lersse Motorcykler, til et offentligt An- liggende, saa er man næst nægtt vist!

Skattebetænkning. Udvalget for Vestre nægte, at man ikke vilde lægge Told paa ma- skinens Værelse, og for sig er Luk- sus, men som er indtaget i det almu- delige Forbrug. Dette holder man sig ikke efterretteligt i Forslaget, men der lægges høj Told paa Svandeler og Rud- set, og en Tæppe med Løstopp, som vilde fylde med Svandeler og Rudset, er det nægt af det bedste, man kan sætte paa Boret i sine Kredse som paa Landet! (Hvor Manden).

Det glæder mig, at Overenskom- sten sig ind i Forslaget. I det nye Møde kom de derpaa til

### 1. Behandling Venstres Ordfører

N. F. Jensen var Venstres Ord- fører og udtalte: Disse Forslag skil- ler sig ikke i sig selv fra lignende Forslag, vi har haft til Behandling i disse Ting. Forslagene skyldes i den væsentlige Valutastand, og vil ikke blive modtaget sig noget, der ikke stikker frem, hvad vi mener for de sig- lige Principer for Landets økonomis- ke Værelse, hvad der i 1922 indførtes for 45 Mill. Kr. og Toldforhøjelsen vilde andrage 16 Mill. hvis man regne- re med normal Indførsel. Men man kan regne med en meget væsentlig Nedsættelse i Importen som Følge af de- se Forslag, og det vil derfor næg- te blive noget stort Bortaf af disse 16 Millioner, der vil indgaa i Statskassen.

### Automobilaigiften

Med Hensyn til disse stiftede Mini- steren, at man havde besluttet at læg- ge den nye Skat paa Forretningsbil- ler og Motorcykler, men ikke paa Last- biler. Skulle disse Afgift forlægges, mente det det samme Afsættelse i Hen- hold til Automobilløven til Indførsels-

betænkningen som Kronen kommer op med Part, og dette Forslag har derfor indtalt med Beskyttelse af guld. Det er en ren Valuta-Forsættelse. Jeg skal særligt paa mit Partis Vegne anbefale Forslaget, idet jeg skal meddele, at et Forslag bygget paa Guldindhold somme- vil ikke indbringe det i Tinget af mit Parti.

Et Indlæg til Forsat for Røstbetænk- ning. Fikler (K.) havde indbragt en Told paa Automobilløven og Svandeler. Han mente, at man ikke vilde lægge højere Told paa Luksusbiler, men som er indtaget i det almu- delige Forbrug. Dette holder man sig ikke efterretteligt i Forslaget, men der lægges høj Told paa Svandeler og Rud- set, og en Tæppe med Løstopp, som vilde fylde med Svandeler og Rudset, er det nægt af det bedste, man kan sætte paa Boret i sine Kredse som paa Landet! (Hvor Manden).

Det glæder mig, at Overenskom- sten sig ind i Forslaget. I det nye Møde kom de derpaa til

### Hr. Borghøjs Rygt.

Oppe som Venstres Forsættelse saa jeg kritiserer disse Forslag. Hvad betyder de fra Miljøen, der kommer i Statskassen, og hvad betyder det, som Hverken har været indbragt af de Miljøer? — Ja, noget betyder det, ja, men ikke nok.

### Finansministeren og Guldloven

Finansministeren, Dr. Mads- tagen, disse Forslag har faaet fra Oppositionens Side, er jo den samme som tidligere. Man havde set Hr. Borghøj sige, at Indførselen vil være som længt, at Halvdelen af Tobak- skatterne bliver afsættelse, medens Hr. Dalgaard siger, at den nye Told vil ikke vil give sig Udslag i Impor- ten. Man den Rigs Finansminister er jeg saa vant til til Hr. Borghøjs del. Jeg siger, at der er sikkert ingen Fare for Tobakskatterne.



Forvriddningstabet er de omkostninger, som en skat medfører for borgerne, uden at pengene havner i statskassen. Og forvriddningstabet ved afgifter er større end tilsvarende indkomstskatter, fordi afgifter ikke alene forvrider arbejdsudbuddet, men tillige forbrugssammensætningen (se f.eks. Brøns-Petersen, 2017).

De mange milliarder fra bilbeskatningen kan være en heldig bivirkning ved registreringsafgiften, men de kan ikke i sig selv begrunde den, fordi staten kunne opnå de samme indtægter gennem indkomstbeskatningen (hvortil momsens i økonomisk forstand også hører), men med færre forvriddninger. Argumentet om, at registreringsafgiften ikke kan afskaffes, fordi staten har brug for indtægterne, holder altså ikke.

En anden dårlig begrundelse er fordelingspolitik. Bilforbruget vokser ganske vist med indkomsten, så folk med høje indkomster betaler mere i afgifter end dem med lavere indkomster. Men også når det gælder omfordeling, er afgifterne et mindre effektivt redskab end indkomstskatterne.

Nok er der en generel tendens til, at bilforbruget vokser med indkomsten, men det varierer alligevel en hel del (Brøns-Petersen og Gjedsted, 2017). Nogle med høje indkomster vil ende med at betale lidt i bilafgifter, fordi de har et lille bilbehov, mens nogle lavindkomster bliver ramt hårdere på grund af et stort behov.

Bilforbruget er groft sagt et dårligere mål for indkomsten end indkomsten selv! Så også fordelingspolitiske hensyn bør varetages med indkomstskatterne, fordi det er et mere præcist og effektivt redskab.

En tredje dårlig begrundelse er lidt mere snedig. Der produceres jo ikke biler i Danmark, og derfor fungerer registreringsafgiften i høj grad som en slags told. Men told er i sig selv heller ikke en god skat, og der eksisterer et stort internationalt samarbejde om at forhindre den slags barrierer for den frie handel. I det lys kan det i øvrigt undre, at f.eks. EU-kommissionen ikke har været mere efter registreringsafgiften.

Told kan dog være i det enkelte lands interesse, hvis en del af omkostningen ved tolden rammer de udenlandske eksportører. I så fald kan man nationalt tilrane sig en bytteforholdsgevinst. Og et sådant argument kan faktisk fremføres for netop registreringsafgiften, fordi den er en værdiafgift.

På et marked som bilmarkedet betales en del af en værdiafgift nemlig af producenterne avance – hvorfor det i øvrigt ikke kan overraske, at producenterne

ofte argumenter for en omlægning til en såkaldt "teknisk baseret afgift", som ikke beskatter værdien direkte.

Det vil ifølge gængs skatteteori flytte en del af skattebyrden fra producenter til forbrugere. Men selv denne gevinst begrænses af, at værdiafgiften samtidig kan medføre et mindre varieret udbud. Det medfører også et tab for forbrugerne.

### **Gode grunde til bilbeskatning**

Men hvis ingen af disse begrundelser taler for at beskatte biler, hvad gør så?

En mindre del af beskatningen kan begrundes på samme måde som ejendoms-værdiskatten for boliger. Ejendomsværdiskatten træder i stedet for den skat på kapitalafkastet, der ville have været, hvis kapitalen havde været placeret i f.eks. aktier.

Afkastet af en bolig kommer imidlertid ikke til kontant udbetaling, men i form af at have boligen til rådighed. Hvis aktieafkast beskattes, men boliger ikke gør, vil det forvride investeringerne i retning af flere boliginvesteringer og færre investeringer i aktier. Der er helt samme problemstilling i forhold til længerevarende forbrugsgoder som biler.

Men det kan blot ikke begrunde nogen særlig høj beskatning. Hvis registreringsafgiften skal matche ejendomsværdiskatten i det nye boligskattesystem på effektivt 0,44 procent af ejendomsværdien, svarer det til en registreringsafgift på godt 3 procent af indregistreringsprisen .

Det er så lidt, at det langt fra kan forsvare at opretholde registreringsafgiften alene af den grund. Den løbende ejerafgift kunne også anvendes til at varetage dette hensyn.

Den helt centrale årsag til, at det kan være hensigtsmæssigt at anvende afgifter, selv om de indebærer større forvriddninger end indkomstskatter, er, at de kan anvendes til at prissætte eksternaliteter ved bilkørsel.

Eksternaliteter er skadesomkostninger, som kørslen påfører andre, og som ikke automatisk prissættes af markedet. For bilkørsel er der tale om sundhedsskader som følge af partikelforurening, ulykker, støj, vejslid, klimaforandringer og trængsel.

I princippet bør afgifterne fastsættes, så den marginale afgiftsbetaling svarer til den marginale eksterne skadevirkning. Det lever de eksisterende afgifter ikke op til. Det skyldes flere forhold.

I nogle tilfælde er der en direkte sammenhæng mellem skattegrundlaget og skadesomkostningerne. Det gælder primært brændstofafgiften og klimaskaderne.

Der er et velkendt indhold af drivhusgasser i en liter brændstof, som frigives ved kørsel. Der er også en direkte sammenhæng mellem brændstofforbruget og partikeludslippet, men partiklernes sundhedsskadelige effekter varierer stærkt mellem kørsel i tæt befolkede byområder og ude i det åbne land.

Der er en vis positiv sammenhæng mellem bilers størrelse, deres værdi og skadevirkningerne for andre ved ulykker (modsat for bilisten selv), men den er ikke entil-en. Støj afhænger til dels af fart og dermed af brændstofforbrug, men varierer også stærkt efter lokaliteten.

Trængselsomkostningerne er stærkt variable og afhænger i endnu højere grad af tid og sted. De er desuden et kapitel for sig, som vi skal se nedenfor.

Brændstofforbruget er det af de eksisterende afgiftsgrundlag, som varierer mest med skadesomkostningerne, men kun når det gælder klimaskader, er sammenhængen fuldstændig. Derimod varierer hverken de årlige ejerafgifter eller registreringsafgiften særlig meget med skadesomkostningerne.

Afgifterne er de samme, hvad enten bilen er i konstant drift eller holder hjemme i garagen hele tiden. Tidligere var der måske en vis sammenhæng mellem bilprisen – og dermed registreringsafgiften – og antallet af kilometer, en bil kunne køre i sin levetid, men moderne biler skrottes typisk længe, før motoren er slidt op.

Skatteøkonomisk er logikken sådan, at desto mere upræcist en afgift rammer den eksterne skadevirkning, desto lavere bør den være. Afgifterne skal altså ikke nødvendigvis svare til skadesomkostningerne i den situation.

### **Konventionelle biler er stadig overbeskattet trods øget trængsel**

Hvordan er balancen så mellem skadesomkostninger og afgifter i den danske bilbeskatning?

Det har længe været klart, at afgifterne samlet set markant oversteg de eksterne kørselsomkostninger, jf. f.eks. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler (2020), Skatteministeriet (2021), Det Miljøøkonomiske Råds Formandskab (2018) og Brøns-Petersen (2014).

For benzinbiler har det i store træk været tilfældet, at den direkte overbeskatning svarede til registreringsafgiften. For dieslbiler var differencen lidt mindre, mens elbiler selv inklusive registreringsafgift – som dog kun er meget beskeden for denne type biler – var underbeskattet i forhold til eksternaliteterne.

Ganske vist er skadesomkostningerne mindre, men el har tilsvarende været lavere beskattet. Det talte for at afskaffe registreringsafgiften og udligne en eventuel underbeskatning af diesel- og elbiler gennem ejerafgiften. Benzin- og dieselaafgiften var derimod bundet af grænsehandelshensyn. Når grænsehandlen indregnes, er selvfinansieringsgraden meget høj.

De såkaldte skyggepriser for drivhusgasser har systematisk været markant højere for biler end andre klimapolitiske redskaber.

Skyggeprisen er den samfundsøkonomiske omkostning ved at nedbringe drivhusgasudledningen med et ton. Brøns-Petersen (2017a) beregnede skyggeprisen for benzinbiler til at overstige den gennemsnitlige skyggepris ved andet energiforbrug med en faktor fire.

Det vil sige, at afgiftssystemet har presset bilisterne til at gennemføre reduktioner i CO<sub>2</sub>-udledninger til en samfundsøkonomisk omkostning, som kunne have reduceret udledningerne med fire gange så meget andre steder i økonomien.

Problemet er blevet forværret af, at bilafgifterne har været yderst skæve i målretningen af de reelle skadesomkostninger. De har således i meget høj grad været rettet mod CO<sub>2</sub>-udledning og i mindre udstrækning de øvrige eksternaliteter – til trods for, at klimaskader kun udgør knap 10 procent af de samlede skadesomkostninger.

Både benzin og diesel er pålagt normal CO<sub>2</sub>-afgift. Hertil kommer, at ejerafgiften varierer fuldt ud med bilernes CO<sub>2</sub>-udledning per kilometer, mens registreringsafgiften ligeledes af flere omgange er blevet stadig mere afhængig af energieffektivitet.

Det er ikke længere tilfældet, at afgifterne samlet umiddelbart overstiger de opgjorte eksterne kørselsomkostninger. Det Miljøøkonomiske Råds Formandskab (2021) fandt f.eks., at de marginale skadesomkostninger nu overstiger afgifterne, og beregninger med udgangspunkt i de officielle transportøkonomiske enhedspriser tyder på, at skadesomkostningerne overstiger afgifterne med 13 procent for benzinbiler, 20 procent for dieslbiler og 76 procent for elbiler.

Spørgsmålet er, om det ikke ændrer på konklusionen om, at registreringsafgiften er overflødig og burde afskaffes? Er konventionelle biler ikke længere overbeskattet?

Sådan kunne det måske umiddelbart se ud, men det er nødvendigt at se på, hvorfor de eksterne kørselsomkostninger er steget så markant.

Den altoverskyggende forklaring er, at skønnet for trængselsomkostningerne er steget eksplosivt. I dag udgør trængselsomkostningerne alene 50,4 procent af de totale skadesomkostninger. De overstiger klimaskaderne med en faktor fem – til trods for, at bilafgifterne fortsat i alt dominerende grad er rettet mod de politisk meget mere interessante klimaskader.

Trængsel er en reel samfundsøkonomisk omkostning, men den er ikke udelukkende skabt af bilisterne. Trængsel afhænger af forholdet mellem trafikmængde og vejkapacitet.

Høje trængselsomkostninger er et signal om, at vejkapaciteten bør udvides. Hvis trængslen kan reduceres til lavere samfundsøkonomiske omkostninger ved at udvide kapaciteten end betalingsvilligheden hos bilisterne, bør kapaciteten udvides.

Først når kapaciteten er udvidet til det samfundsøkonomisk optimale omfang, bør den resterende trængsel begrænses gennem afgifter, som mindsker og omfordeler trafikmængderne.

De øgede trængselsomkostninger er således først og fremmest en dom over dårlig trafikpolitik, som i disse år bliver yderligere forringet af kommunal "klimapolitik", der begrænser fremkommeligheden og sænker fartgrænserne – i øvrigt til uhyrlige skyggepriser (Andersen og Brøns-Petersen, 2023b, 2023a).

Men selv i det omfang, bilisterne burde betale mere for trængsel, er de eksisterende bilafgifter meget dårlige og upræcise redskaber. Registreringsafgiften begrænser trængslen ved, at færre køber bil og der kommer mindre kørsel i det hele taget. Langt størstedelen af effekten rammer ikke det egentlige problem, som er spidsbelastning af vejnettet på helt bestemte steder og tidspunkter.

Det rigtige instrument til at håndtere trængsel er ægte trængselsafgifter, som varierer direkte med trængselsomfanget. De burde indføres, når det er teknologisk og økonomisk muligt. Her er det nok klogt at skele til, om andre lande kan indføre sådanne afgifter med succes.

Problemet er dog, at trængselsafgifter kun giver mening, hvis de anvendes rigtigt – herunder bruges til at styre udbygningen af vejkapaciteten. Risikoen er, at politikerne i stedet lukrerer på trængslen som indtægtskilde. Og som beskrevet ovenfor er bilskatter en u hensigtsmæssig kilde til finansiering af offentlige udgifter. Ser man på den hidtidige udformning af bilafgifterne, er der en betydelig risiko for, at trængselsafgifter vil blive misbrugt til netop finansiering af offentlige udgifter.

Betragter man balancen mellem afgifter og eksternaliteter eksklusive trængselsomkostninger, er der fortsat en markant overbeskatning af biler.

Det fremgår af tabel 1, at benzinbiler er overbeskattet i forhold til eksternaliteterne med 79,4 procent i 2030, mens dieselbiler er overbeskattet med 88,2 procent.

Af tabel 2 fremgår de nævnte skyggepriser på at reducere drivhusgasudledninger med et ekstra ton. I beregningen indgår, at bilisterne ikke alene betaler afgifter, men også er omfattet af et såkaldt fortrængningskrav fra EU samt fra 2027 skal betale CO<sub>2</sub>-kvoter for benzin og diesel oveni de eksisterende afgifter. Derimod er ikke taget hensyn til energieffektiviseringskravet fra EU, som yderligere skubber skyggeprisen i vejret.

Tabel 2 tegner et velkendt billede. Skyggeprisen for at begrænse benzin- og dieselbilers udledning af drivhusgasser er markant højere end den generelle CO<sub>2</sub>-afgift, der stiger til 750 kr./ton i 2030.

Den samfundsøkonomiske omkostning ved at afgiftsbegunstige elbiler er fortsat meget høj (og i øvrigt upåvirket af trængselsproblematikken, fordi elbiler fylder lige så meget på vejene som fossildrevne biler).

### **Er registreringsafgiften ved at forsvinde?**

Argumenterne for at afskaffe registreringsafgiften er altså stadig meget stærke.

Og så har vi slet ikke været inde på, at den høje registreringsafgift indebærer voldsomme kontrolproblemer og inviterer til omgåelse og decideret unddragelse, som kommer oveni de i forvejen voldsomme forvridningsomkostninger.

Der er gode grunde til at beskatte biler, men ikke i det omfang eller med den skævvridning eller med en registreringsafgift som i Danmark.

Man kan så spørge, om registreringsafgiften ikke er ved at forsvinde af sig selv stille og roligt?

Provenuet er faldet markant i de senere år. I 2023 indbragte den således 10 mia. kr. mindre end i 2018. Desværre må man konstatere, at forvriddningstabet for bilisterne ikke er faldet tilsvarende.

Faldet skyldes de massive afgiftssubsidier til el- og hybridbiler. Ganske vist sparer bilkøberne umiddelbart registreringsafgift, når de køber en elektrisk drevet bil, men besparelsen modsvarer, at bilen er mindre attraktiv.

Den marginale bilkøber er indifferent i mellem at købe en konventionel bil til høj afgift eller en elektrisk drevet bil til meget lille registreringsafgift. Afgiftsrabatten er altså i høj grad en begunstigelse af teknologien frem for af bilisterne (Brøns-Petersen and Gjedsted, 2019).

Registreringsafgiften er gået fra primært at tjene et fiskalt formål til at støtte bestemte teknologier og andre politiske ønsker. Det lavere afgiftsprovenu afspejler ikke, at bilisterne er blevet tilsvarende bedre stillet.

Der er derfor stadig brug for et grundlæggende opgør med registreringsafgiften. Den bør helt væk i stedet for at nøjes med at blive udhulet af forvriddninger.

Tabel 1. Overbeskatning af eksternaliteter ekskl. trængsel (2030)

	Procent
Elbiler	-34,3
Benzinbiler	79,4
Dieslbiler	88,2

Tabel 2. Skyggepris pr. reduceret ton CO2 (2030)

	kr./ton
Benzinbiler	4.406
Dieslbiler	4.731
Afgiftsrabat til elbiler (vs. benzinbil)	5.563
<b>Memo</b>	
CO2-afgift ikke-kvotesektor	750



# Mit komplicerede forhold til afgifts-systemet

Af Christian Schacht, bilredaktør hos Jyllands-Posten og vært på podcasten Bilradio

Mit forhold til de danske registreringsafgifter er kompliceret. Det har farvet mit liv som biljournalist, men har rødder, der strækker sig tilbage til min barndom.

I vores hjem blev der læst flittigt i FDM's Motor, et magasin, der både gav pragmatiske råd om fornuftige biler og konstant mindede os om de svimlende danske registreringsafgifter. For mig blev magasinet en slags bibel, der både gav mig en kærlighed til biler og en forståelse for den økonomiske virkelighed, der fulgte med dem i Danmark.

Det var mit første møde med det danske afgiftssystem – et system, der ikke blot har påvirket mit syn på biler, men som også har været en kilde til evig frustration og beundring for den danske opfindsomhed.

For 100 år siden, den 31. januar 1924, så den nye lov dagens lys. På denne dag præsenterede daværende finans- og statsminister Niels Neergaard Folketinget for forslaget om en midlertidig omsætningsafgift for køretøjer med omgående virkning.

Hasteforslaget kom på baggrund af en voldsom stigning i værdien af de biler, der blev importeret til Danmark. På bare ét år, fra 1922 til 1923, var det samlede beløb steget fra 18 mio. kr. til næsten 32 mio. kr., og det var »til skade for vor handelsbalance«, meddelte statsministeren Folketinget.

Sammenlignet med de procenter, man betaler i dag, var afgiftssatserne dog noget mere overkommelige i lovens spæde begyndelse. 15 procent af de første 2.000 kr. af bilens værdi stigende til 30 procent af værdien på biler over 10.000 kr.



Afgiften på Motor køretøjer

Pengene skulle bruges til at afdrage på statsgælden, og allerede den 24. august samme år kunne man i Jyllands-Posten læse, at loven til dato havde indbragt 2 mio. kr., der havde »*skjæppet ganske godt i statskassen*«, som avisen formulerede det.

På den måde har meget ikke ændret sig i løbet af de 100 år. I 2023 røg der ca. 11 mia. kr. i statskassen via registreringsafgiften på motorkøretøjer. I dag bruger politikerne dog næppe loven til at styre handelsbalancen.

### De første smuthuller

De følgende årtier efter 1924 blev afgifterne løbende reguleret, men i 1957 røg de for alvor i vejret, da de fandt et nyt leje på 70 procent af værdien fra 2.000 kr. op til 15.000 kr. og 130 procent af værdien over 15.000 kr. Da begyndte danskerne også at finde på kreative finter for at slippe for dele af afgiften.

Derfor kunne man i bl.a. Jyllands-Posten i 1960'erne finde duginvis af annoncer for såkaldte kombi-versioner af kendte modeller som Morris 1000 og Opel Kadett, der udnyttede de lemfældige regler for biler på såkaldte "papegøjeplader", som kun kostede det halve i registreringsafgift.

Kombi-versionerne og papegøjepladerne blev introduceret, hvor personbiler blev ombygget til varebiler for at kunne registreres billigere. Denne løsning blev hurtigt populær blandt danskerne, men det var ikke uden risici.

De blændede sideruder, der skulle opfylde kravene til varebiler, gjorde dem farlige i trafikken. En undersøgelse fra 1966 viste, at varebiler med blændede sideruder havde været involveret i hele 60 procent af højresvingsulykkerne i København i slutningen af 1963. Trods disse sikkerhedsproblemer fortsatte danskerne med at benytte denne løsning, indtil papegøjepladerne blev afskaffet i 1970.

Men danskerne opgav ikke kampen mod de høje afgifter. Tværtimod, nye løsninger som stationvans og ombyggede firehjulstrækkere blev udviklet.

Biler som Volvo 245 og Ford Granada blev ombygget til varebiler for at kunne registreres billigere. Det handlede om at få mere bil for pengene, en tankegang, der har præget den danske bilkultur gennem årtier.

### Sportsvogne som varebiler

Men den måske mest bizarre periode i dansk bilhistorie fandt sted i 1990'erne, hvor sportsvogne som Porsche 928 blev ombygget til varebiler. Det var en tid, hvor

kreativiteten nåede sit højdepunkt – eller måske sit lavpunkt, alt efter hvordan man ser på det.

Disse biler, designet til høj ydeevne og sportslig kørsel, blev skåret op og forsynet med et lad, så de kunne opfylde kravene til varebiler. Det var en farce, men en farce, der fungerede inden for lovens rammer.

Jeg husker tydeligt, hvordan også Chevrolet Camaroer pludselig begyndte at dukke op på de danske veje, indregistreret som varevogne på gule plader. Bagsæderne blev fjernet, og en skillevæg monteret inde i bilen, hvilket gjorde det muligt at registrere dem som varevogne.

Det var et særegent syn – sportsvogne, der normalt blev associeret med fart og frihed, nu indskrænket til noget så prosaisk som varetransport.

Selv kalder han det »*lidt sindssygt*«, men i 90'erne kunne det betale sig for tidligere Porsche-importør Kim Clausen at skære sportsvogne om til pickupper for at slippe billigt for afgift. Resultatet var verdens vistnok hurtigste varevogn.

For bilerne blev ikke indregistreret og beskattet som de eksklusive sportsvogne, de egentlig var. Et hul i lovgivningen kombineret med kreativt karrosseriarbejde gjorde det nemlig muligt at få bilerne til Danmark som ... lastbiler. Med 320 hk og hækspoiler vel at mærke.

»*De havde en totalvægt på over tre tons, og det gjorde, at der kun var en stykafgift på 30.000 kr.*,« forklarede Kim Clausen i en artikel, vi lavede på Jyllands-Posten i foråret. Kim Clausen nåede at ombygge otte Porsche 928'er og en enkelt BMW 750 iL til pickupper, inden hullet i registreringsloven blev lukket.

Efterspørgslen havde dog også vist sig at være forbigående. »*Det var ikke en industri, jeg havde. Der kom fem bestillinger, og så fik jeg lavet tre mere, men de sidste tre var jeg nær aldrig kommet af med, for der var ikke flere kunder til det. Selvom de var lovlige, var de faktisk svære at sælge*,« sagde Kim Clausen.

Disse biler blev selvfølgelig aldrig brugt til at transportere varer. Det var der ingen tvivl om, og hele denne manøvre var et klart eksempel på, hvordan danskerne har forsøgt at vinde over systemet.

### Flere eksempler på afgiftsomgåelse

Denne kreativitet er ikke kun begrænset til sportsvogne. Jeg har selv set, hvordan

familiebiler blev ombygget til autocampere blot for at udnytte lavere afgifter. Et eksempel er Toyota Land Cruiser Camper fra 2005, hvor bilen blev udstyret med sovepladser og køkken, hvilket ændrede bilens klassifikation og reducerede registreringsafgiften markant.

Dette gjorde bilen attraktiv for familier, der ønskede en stor offroader, men uden at betale fuld afgift. Eller en stor MPV, for de store syvpersoners biler som Kia Carnival mv. steg også ombord og udnyttede finten.

Hemmeligheden bag den billigere bil var, at importøren ombyggede standardversionen, installerede et køkken, et hævetag og sørgede for, at den vejede mindst 2.025 kilo. Og vupti. Så definerede ToldSkat den pludselig som en autocamper, og i stedet for de normale 180 procent afgift blev der nu kun beregnet 60 procent afgift.

Det betød, at prisforskellen mellem eksempelvis en Kia Carnival Camper og den almindelige Kia Carnival var betydelig. Som camper kostede Carnival 270.000 kr., mens man i personvognsudgaven måtte slippe 410.000 kr. En besparelse på 140.000 kr.

Samme regnestykke kunne man lave med de andre MPV-biler, og fælles for dem alle var, at de kun med nød og næppe kunne anvendes som camper.

At de så kørte helt forfærdeligt og rustede op, fordi ombygningen var dårligt udført, er en helt anden sag.

Det er blot et af mange eksempler på, hvordan danskerne har brugt lovgivningen til deres fordel.

Et andet eksempel er Toyota Prius på gule plader fra 2007. For at øge salget af den miljøvenlige hybridbil fjernede man bagsæderne og udstyrede bilen med gule plader, hvilket reducerede prisen markant.

Denne ændring var mulig på grund af en kombination af nedsat registreringsafgift og et fradrag for bilens lave forbrug, som Folketinget havde indført. Resultatet var, at en bil, der normalt ville koste betydeligt mere, blev tilgængelig for en bredere del af befolkningen.

Der var også perioden, hvor det var muligt at købe en stationcar på gule plader og senere eftermontere bagsæderne, hvilket kunne give en skattefri gevinst ved videresalg.

Dette var dog ikke uden risiko. Man skulle vælge mærke og model med omhu, da det ikke altid kunne betale sig. For eksempel kunne der være en gevinst på 40.000 kr. ved en dyr VW Passat stationcar med dieselmotor, mens besparelsen var minimal for en billigere model.

En af de mere komplekse sager handlede om Fisker Karma, hvor der var usikkerhed om, hvorvidt bilen kunne klassificeres som en elbil i Danmark. Hvis bilen blev godkendt som en elbil, ville prisen være omkring 600.000 kr., men hvis den blev klassificeret som en hybridbil, ville prisen stige til 1,8 mio. kr.

Denne sag illustrerer, hvordan afgiftsreglerne kan have enorme konsekvenser for en bils markedspris og dermed også for, hvorvidt den bliver populær i Danmark. Bilen kunne ikke godkendes som elbil, da det ville kræve, at man pillede benzintmotoren helt ud.

### **Teknologiske fremskridt og afgiftsomgåelse**

Et andet interessant eksempel på afgiftsomgåelse var BMW i3 med rækkeviddeforlænger. Denne bil nød godt af en betydelig afgiftsrabat, hvilket bragte prisen ned på 336.000 kr. Dette skyldtes en skatterabat, der udløstes af bilens høje brændstoffeffektivitet, som blev beregnet til 167 km. pr. liter.

Uden denne rabat ville bilen have kostet omkring 1 mio. kr. Dette eksempel viser, hvordan EU's beregningsmetoder for hybridbiler kan have betydelige økonomiske konsekvenser og åbne muligheder for at tilbyde avancerede biler til en lavere pris i Danmark.

Men det er ikke kun biler, der blev ombygget for at omgå afgifter. Jeg husker også en tid, hvor flådejerrabatter spillede en stor rolle. For eksempel blev Ford Mondeo solgt med rabatter i størrelsesordenen 70.000 kr., hvilket gjorde det muligt for flere danskere at få råd til en bil med en større motor og bedre udstyr.

Især som såkaldte demobiler endte bilerne ude ved private købere med enorme rabatter. Dette var en tid, hvor bilproducenterne begyndte at indse, at de kunne tiltrække flere kunder ved at tilbyde disse rabatter, hvilket gjorde det muligt for flere danskere at eje en bedre bil, end de ellers ville have råd til.

En anden episode, der står klart i min erindring, er, dengang en kollega og jeg ringede rundt til 50 forhandlere og fik oplyst gigantiske rabatter på biler. Nogle sagde endda, at man kunne få bilen billigere, hvis man købte den gennem et momsnummer. Det var en tid, hvor det at kende de rette smuthuller og have adgang til insiderinformation kunne betyde forskellen mellem at eje en bil eller ej.

De seneste 10 år har dog budt på betragtelige reduktioner i registreringsafgiften. I 2015 blev den øverste sats på 180 procent jo sat ned til 150 procent, og fra 2012-2015 var der slet ingen registreringsafgift på elbiler, uanset hvad de kostede.

Der var også de nye fradrag for at køre langt på literen, der for år tilbage gjorde mikrobilerne meget billigere og tilskyndede de danske importører til at sælge de nærmest uduelige øko-udgaver af dieselmotorer.

Behøver jeg at nævne Ford Econetic, Skoda Greenline og VW Bluemotion? Og mange andre. De havde det til fælles, at de havde små dieselmotorer og en eksorbitant høj gearing, der gjorde dem økonomiske i et laboratorium og dermed billigere i afgift, men ærligt talt trælse at køre rundt med. Flere af dem kunne knap nok runde et hjørne i andet gear, uden at drivlinjen rystede.

Og så er der jo alle afgiftsændringerne, store som små, der har domineret perioden. En af de mest markante, og som jeg husker bedst, er omlægningen, der trådte i kraft 1. januar 2021.

Her fik de dyre plugin-hybrider en kortvarig opblomstring. F.eks. BMW. Producenten fra München var således langt i processen med at tilbyde plugin-hybrider af alle sine modelvarianter, og samtlige bilmodeller blev langt billigere.

Tag blot den mindste SUV, X1, og også X2. De faldt minimum 65.000 kr., så billigste udgaver nu stod til 360.683 kr. Det var nøjagtig det samme som en Peugeot 3008 plugin-hybrid efter en nylig prisstigning.

Var man til den større X3, var tallene markante, for en X3 xDrive30e aut. xLine havde nu et prisskilt på 545.708 kr. mod tidligere 730.000 kr. Altså et prisfald på 185.000 kr. I det hele taget var det markante tal, der blev jongleret med.

Tag blot den store BMW X5 XDrive 45e med 394 hk og en rækkevidde på strøm på imponerende 80 km. Tidligere kostede sådan en sag 1.116.000 kr., men de nye afgifter havde sænket prisen med 261.000 kr., så den kunne leveres fra 855.000 kr.

Nu er fordelen væk, og prisen på disse opladningshybrider er steget voldsomt de seneste par år.

### **Fremtiden for registreringsafgiften**

Selvom registreringsafgiften har været et fast element i dansk bilkultur i de seneste 100 år, er der tegn på, at dens rolle kan ændre sig i fremtiden.

De seneste års reduktioner i afgiften, især på elbiler, har vist, at politikerne er villige til at justere kursen for at fremme nye teknologier og reducere miljøpåvirkningen. Men spørgsmålet er, om registreringsafgiften i sin nuværende form vil overleve de næste 100 år, eller om den vil blive erstattet af nye skatte- og afgiftsmodeller, der bedre afspejler fremtidens behov.



# Regeringens Valuta-Forslag vedtaget af Rigsdagen.

Automobilloven væsentlig ændret.

3 Møder i Folketinget.

Møde i Folketinget Kl. 10.15. Forhandling af Lovforslaget om de indførte Toldforhøjelser af Drachmann, Larsen, Hvide og Pietsch...

## 4. Februar

## BERLINGSKKE TIDENDE

Side 8

### Regeringens Valuta-Forslag vedtaget af Rigsdagen. Automobilloven væsentlig ændret.

3 Møder i Folketinget. I et Møde i Folketinget Kl. 10.15 blev Eftermiddags kom Lovforslaget om de indførte Toldforhøjelser af Drachmann, Larsen, Hvide og Pietsch...

Hedeland (V) anbefalede Spidsen af Lovforslaget. Finansminister Neergaard glædede sig over, at Lovforslaget vilde foretage Tinget med Tilslutning fra tre af de store Partier.

Forslagene vedtages i Landstinget. I et Møde Kl. 10.15 kom de to Forslag til Behandling i Landstinget. Finansministeren udtalte sit som i Folketinget og tilføjede blot, at Offentligheden af de to Lovforslag havde bekræftet, at der i disse Dage var et stort Ojeblik og for at hvide, at de fortsatte, var det nødvendigt, at Vælgerne skete nu istand.

I Møde Kl. 10.15 var Forslagene til 2. Behandling. Der blev indtalt og læst Forslag til 2. Behandling i Folketinget.

I Møde Kl. 10.15 var Forslaget til 3. Behandling. Der blev indtalt og læst Forslaget til 3. Behandling i Folketinget.

Finansministeren udtalte sit som i Folketinget og tilføjede blot, at Offentligheden af de to Lovforslag havde bekræftet, at der i disse Dage var et stort Ojeblik og for at hvide, at de fortsatte, var det nødvendigt, at Vælgerne skete nu istand.

I Møde Kl. 10.15 var Forslaget til 3. Behandling. Der blev indtalt og læst Forslaget til 3. Behandling i Folketinget.



Under Landstings-Debat. Fra venstre til højre: Toke, N. K. Kristensen, Eds. Brønnes og Henningsen.

Landstinget vedtog uden formel Afstemning, hvorefter Lovforslaget overgik til 3. Behandling.

Venstres Ordfører, N. K. Kristensen anbefalede ganske kort at stemme for Forslagene.

med 36 St. mod 24 (Radikale og Socialdemokrater). Forslaget om Motorvejloven vedtoges med 44 St. mod 16 (Socialdemokrater).

For, fordi alle for Socialdemokraterne Præcis er, Nina Brøns-Ellingsen, og Senator for Det konservativt Parti Professor Ellingsen. Det var Demens to bedste Tale, hvad angik den anden, og her var de ikke langt fra at være enige, hvorefter Brønnes ikke undgik sig ved at gøre bemærkning med for kendte politisk agiterende Udtryk.

En lignende Bemærkning blev ikke indbragt mellem Hørdingsen og Senator Brønnes, Landstingsformanden, P. M. Christensen og Folketingsformanden, J. C. Christensen: de var 30 i mindste Part.

Nær der skal gennemføres andre Lovforslag, er det gerne 'Næstkommer', som hvide det i Hørdingsen. Demens Gang var det i Landstinget, hvor de to Lovforslag først behandlede som i Landstinget Kl. 10.15. Der var meget da Tale af Vidnes Medlemmer, og i Tilførelsen var der forholdsvis god Læsning, navnlig med hensyn til Bil- og Automobilloven.

Finansministeren understøttede først Tilførelsen i tre Skrifter ved at hvide den samme Hellige Tale som Dagen før i Folketinget, og Vidnes Ordfører, Hr. N. K. Kristensen, erklærede, at ingen af efter den sidste Tale vilde han være med at anbefale at stemme for Forslaget. Gik den og per Hvide, sagde Hr. Schovelin til Hr. Brønnes, da han skulde til, men det mente han sig ikke rigtig. Han talte om Brønnes og Skovler til Midtjagerne, og han mente ikke, at der blev hørt mere Sikkerhed. Hr. Brønnes var overbeviset i sine Udsetelser, mente Hr. Brønnes M. A. udtalte, at der heller ingen Faldt til for at hvide Brønnes, Brønnes eller Nilsen og talte for Løsen, og naar Hr. Henningsen mente, at det kom var Folk med mere Indsigelse, der vilde hvide Forslaget, var det en Udsetelse: Folk med mere Indsigelse var 'de tre' og, Finansministeren mente Hr. Henningsen, at han ikke kunde erklære, at Brønnes og Skovler var nødvendige til den svede Tunge, man kunde lige saa godt længe dømte Frustrer.

Efter at Forslaget var vedtaget, tog Finansministeren til Ha. Maj. Kongen, og inden Tildelingen var de to Lov Forslag med Kongen Tildelt.

### Kommunal-Delegationen vendt hjem fra England.

Den kommunale Engelske-Delegation — der, som man ved, bestod af Repræsentanter for Københavns Kommunalbestyrelse og kommunale Embedsmænd — vendte i Aften tilbage her til efter en Reise, der sandsynligt har været lige saa frugtbar som de tidligere.

### NOTER

- 1) Lovforslag L 94, der fik virkning fra 28. februar 2012.
- 2) Reglen er teknisk set følgende: For køretøjer, der er omfattet af reglerne om genberegning, skal registreringsafgiften beregnes på ny, hvis bilens tilbagediskonterede afgiftspligtige værdi overstiger den oprindelige afgiftspligtige værdi. Dette kaldes kontrolberegningen.
- 3) Ved værdifastsættelsen skal virksomheden være opmærksom på
  - at man kan se hele teksten ved de annoncer, som anvendes til værdifastsættelse, med køretøjsoplysninger, ekstraudstyr samt udsagningsdato,
  - at alle annoncer, der indgår i værdifastsættelsen, skal fremgå af dokumentationen,
  - antallet af liggedage på annoncerede køretøjer (bør ikke være over 90 dage),
  - om der er foretaget modelskifte eller facelift.
- 4) Lovforslag L 22 af 10. december 1970. Henvendelsen er optrykt som bilag 5 til udvalgsbetænkningen af 28. april 1971.
- 5) Udvalgets betænkning af 28. april 1971 over forslag til lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (L 22).
- 6) Lovforslag L 97 af 27. november 2002: Forslag til Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Forholdsmæssig registreringsafgift af udenlandske leasingbiler mv. og fritagelse af visse tivoli- og cirkuskøretøjer).
- 7) Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 5.
- 8) Statsskattelovens § 4 b, jf. ligningslovens § 16, stk. 4.
- 9) Opgørelsen vedrører 2020. Provenuet er i øjeblikket faldende, fordi registreringsafgiften er aftaget fra et niveau i 2020 på knap 19 mia.kr. til knap 11 mia.kr. i 2023 som følge især af store afgiftssubsidier til elbiler.
- 10) Ved en forudsat rente på 4 pct. og årlig afskrivning på 10 pct.
- 11) M2019.338ØLR. Landsrettens afgørelse i SKM2019.338ØLR. Landsrettens afgørelse i SKSK

### REFERENCER

Andersen, L. and Brøns-Petersen, O. (2023a) 'Hastighedsnedsættelser i Odense er dyr og ineffektiv klimapolitik', Cepos analysenotat.

Andersen, L. and Brøns-Petersen, O. (2023b) 'Københavns kommunale klimapolitik er dyr og skadelig symbolpolitik', Cepos analysenotat.

Brøns-Petersen, O. (2014) 'Øget bilbeskatning indfrier ikke regeringens miljømål', Cepos analysenotat .

Brøns-Petersen, O. (2017a) Forvriddningstab og skyggepriser i dansk energipolitik. CEPOS Analysenotat. CEPOS, p. 13.

Brøns-Petersen, O. (2017b) 'Skatter og økonomisk vækst - hvad viser litteraturen?', CEPOS arbejdspapir, (50), p. 10.

Brøns-Petersen, O. and Gjedsted, S.H. (2017) 'Registreringsafgift uegnet til omfordeling.', Cepos analysenotat

Brøns-Petersen, O. and Gjedsted, S.H. (2019) Hvad vil regeringens plan for grønne biler koste? CEPOS Analysenotat.

Det Miljøøkonomiske Råds Formandskab (2018) Økonomi og miljø. De Økonomiske Råd.

Det Miljøøkonomiske Råds Formandskab (2021) Økonomi og miljø 2020.

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler (2020) Veje til grøn bilbeskatning.

Skatteministeriet (2021) Skatteøkonomisk redegørelse 2021.

FESTSKRIFT I ANLEDNING AF  
REGISTRERINGSAFGIFTENS 100 ÅRS JUBILÆUM

Redaktion: Jonathan Schacht Halling Nielsen

Tryk: Litotryk

© Mobility Denmark, 2024



MOBILITY DENMARK