

KRITISKE ANALYSER

Af Henrik Herløv Lund, økonom– cand.scient.adm.

www.henrikherloevlund.dk

herloevlund@mail.dk

Notat, 9 s., 27.09.17, udbygget 30.09.17

Link: www.henrikherloevlund.dk/Artikler/Aftaleomregistreringsafgift.pdf

VLAK OG DF ´S AFTALE OM OMLÆGNING AF BILAFGIFTERNE: Mere skidt end kanel!

Resume:

- *Essensen af aftalen er, at den lave registreringsafgift nedsættes fra 105 til 85 pct. og så skalaknækket forhøjes fra 150.000 til 185.000 kr.*
- *Det må på denne ene side anerkendes som positivt, at aftalen IKKE gennemfører VLAK s forslag om flad bilskat og princip om, at jo dyrere bil, jo større skattelettelse.*
- *MEN det er på den anden side et minus ved aftalen, at de største lettelser både absolut og relativt går til de stadig relativt dyrere biler i "mellemlassen" fra 450.000 til 700.000 kr. og IKKE til almindelige familiebiler.*
- *VLAK s maskerede topskattelettelse er således kun delvist aflyst.*
- *Hertil kommer, at aftalen også forøger uligheden igennem, at aftalen bl.a. finansieres gennem besparelser på kontanthjælpen. De fattigste betaler altså nedsættelserne af registreringsafgiften på dyrere biler*
- *Og tilmed er aftalen sandsynligvis underfinansieret, fordi der er indregnet mere end tvivlsomme dynamiske effekter. Det kan medføre at aftalen i sidste ende må finansieres gennem velfærdsbesparelser.*
- *Endelig vil aftalen forøge bilholdet og bilkørslen og dermed CO2 udledningen og da der kun er få og svage elementer i aftalen i retning af mere grøn beskatning, må aftalen samlet vurderes klimamæssigt at gå i den forkerte retning.*

I. Hovedindholdet i VLAK og DF´s aftale om omlægning af bilafgifterne.

Den 21. sept. 2017 indgik VLAK – regeringen og Dansk Folkeparti en aftale om omlægning af bilafgifterne.

Aftalen er et led i forhandlingerne om en skattereform, efter VLAK – regeringens skatteudspil, kaldet ”Jobreform fase II”.¹

Hovedindholdet² i aftalen om ”Omlægning af bilafgifterne” er³:

- Registreringsafgiften nedsættes for personbiler
- Sanering og forhøjelse af sikkerhedsfradrag i registreringsafgifter
- Forhøjelse af tillæg for dårlig brændstoføkonomi i registreringsafgiften
- Mindre forhøjelse af ejerafgift for personbiler

Vedr. registreringsafgiften har den hidtil for personbiler udgjort 105 pct. af bilens værdi op til 106.600 kr og 150 pct. af værdien herover. Aftalen mellem VLAK og DF nedsætter afgiften, så den lave registreringsafgift fremover udgør 85 pct. og så skalaknækket forhøjes til 185.000 kr.⁴

Vedr. sikkerhedsfradrag, så er det væsentlige i aftalen at fradraget til biler, der har fået mindst 5 stjerner for sikkerhed hos Euro NCAP, forhøjes fra 2000 kr. til 8.000 kr.⁵

Vedr. tillæg for brændstoføkonomi, så gives i dag et fradrag på 4000 kr. i registreringsafgiften for hver km/l, som benzinbiler kan tilbagelægge udover 16km/l. Her forhøjer aftalen grænserne for, hvornår fradraget kan opnås til 20 km/l. Endvidere forhøjes tillægget til registreringsafgiften for dårlig brændstoføkonomi til 6.000 kr.⁶

¹) VLAK- regeringen: Jobreform fase II. Aug. 2017.

<https://www.fm.dk/publikationer/2017/saadan-forlaenger-vi-opsvinget>

²) Listen er ikke udtømmende, men netop hovedindholdet.

³) Jf. VLAK og DF: Aftale om omlægning af bilafgifterne, s. 2. 21. sept. 2017.

<https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2017/09/ny-aftale-baner-vejen-for-billigere-og-sikrere-biler>

⁴) Jf. samme aftale, s. 3

⁵) Samme.

⁶) Jf. samme aftale, s. 3 - 4.

Endelig forhøjes den såkaldte ”grønne ejerafgift” med 500 kr. årligt på alle trin.⁷

II. Effekt af aftalen på bilpriserne.

Det må anerkendes, at der i aftalen mellem regeringen og DF er gode ting. Men det gode i aftalen er først og fremmest det, som den IKKE er.

Regeringen havde i sit skatteudspil vedrørende bilafgifterne lagt op til, at registreringsafgiften først og fremmest skulle lattes for de dyreste biler ved, at den højeste skalaknæk i registreringsafgiften på 150 pct. af al værdi over 106.600 skulle afskaffes og erstattes af en flad skat på 105 pct. af al værdi.

Da kun de højere indkomster har råd til at købe de dyreste biler, ville en sådan ændring af registreringsafgiften først og fremmest være en skattelettelse til topskatteyderne.

Hvilket igen ville øge uligheden.

Det må anerkendes, at regeringen IKKE kom igennem med den flade skat og dermed princippet om, at jo dyrere bil, jo større skattelettelse.

I hvert tilfælde ikke fuldt ud, idet den højere procentsats på 150 pct. for de dyrere biler over 185.000 kr. bevares.

MEN: I og med at aftalen forhøjer skalaknækket fra 106.600 til 185.000 kr. og nedsætter registreringsafgiften for al værdi herunder fra 105 pct. til 85 pct., så får dyrere biler stadig en betydelig lempelse gennem afgiftslettelsen på den del af deres værdi, som ligger under 185.000 kr.

Hermed er det samlet set de stadig relativt dyre biler i ”mellemlassen” fra 450.000 til 700.000 kr., som ifølge aftalen mellem DF og VLAK opnår den største skattelettelse både absolut (i kroner og øre) og relativt (i pct. af prisen før afgiftsomlægningen).⁸

Også de dyreste biler i ”luksusklassen” får i kroner og ører en betydelig lempelse, selvom dårligere benzinøkonomi trækker ned i forhold til skattelettelsen for store og premium biler.

Mens almindelige familier biler får betydeligt mindre lettelser både absolut og relativt og de mindste ”mikro” biler i kraft af ændringerne i beregningen af fradraget for sikkerhedsudstyr oven i købet stiger i værdi.

⁷) Jf. samme aftale, s. 5.

⁸) Jf. Hyldahl, Christine: Nu kommer der ro på bilområdet. Dr.dk, 21.09.17
<http://www.dr.dk/nyheder/politik/regeringen-og-df-nu-kommer-der-ro-paa-bilomraadet>

Tabel: Nedsættelse af bilafgifter ifølge VLAK s skatteudspil respektive ifølge aftale mellem DF og regeringen. ⁹

Model eksempel	1.Prisklasse (gns. før aftale):	2.Besparelse ved VLAK ´s skatteudspil:	3.Besparelse ved aftale mellem DF og VLAK: (7 års ejerskab)	4. Kolonne 3 i pct. af kolonne 1:	5. Størrelse af bil:
Citroen C1	95.000	- 3.000 kr.	+ 7.900 kr.	+8,3 %	Mikro
Peugeot 208	150.000 kr.	- 5.000 kr.	- 5.600 kr.	-3,7 %	Lille
VW Golf	289.000 kr.	- 20.000 kr.	- 25.500 kr.	-8,8 %	Mellem
VW Passat	458.400 kr.	- 55.000 kr.	- 58.300 kr.	-12,7 %	Stor
Audi A6	570.600 kr.	- 178.330 kr.	- 58.300 kr.	-10,2 %	Premium
Mercedes S 450	1.441.090 kr.	- 308.910 kr.	- 35.800 kr.	-2,5 %	Luksus

III. Fordelingseffekt af aftalen om omlægning af bilafgifterne.

VLAK s maskerede topskattelettelse er således kun delvist afløst.

⁹) Kilder: Kolonne 1 og 3: Faktaark om samlede effekter på registrerings – og ejerafgiften af ”Aftale om omlægning af bilafgifter”.

<https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2017/09/ny-aftale-baner-vejen-for-billigere-og-sikrere-biler>

Kolonne 2: Notat om ”Prisændring for de 20 mest solgte bilmodeller i Danmark”, VLAK – regeringens skatteudspil.

Den er med aftalen aflyst i den forstand, at jo dyrere biler, jo mindre bliver skattelettelsen i forhold til det, som VLAK s oprindelige udspil ville have givet.

Så den store skattelettelse til de rige gennem reduktion af bilafgifterne indtræffer ikke længere.

Men uligheden vil stadig i et vist omfang forøges på grund aftalen, idet omlægningen stadig primært tilgodeser højere indkomster mere end lavere indkomster.

For det første vil de være til bagdel for de lavere indkomster, at de billigste ”mikro” biler op til 120.000 kr i værdi stiger i værdi.

For det andet går de største lettelser i kroner og øre stadig går til dyrere biler i prisklassen 450.000 kr. 700.000 kr og det vil stadig primært være til fordel for de højere indkomster.

IV. Kontanthjælpsmodtagere betaler for bilafgiftslettelser for de mere velstående.

Men ikke blot bidrager aftalens skattelettelser stadig til øget ulighed.

Det gør også finansieringen af aftalen også.

Netto finansieres aftalen for det første gennem indførelse af periodebaserede vejafgifter for person – og varebiler fra 2020.

Disse vil af udenlandske bilister formentlig skulle betales ved køb af en vignet, mens det for danske biler formentlig opkræves en gang om året.¹⁰

Afgiften forventes årligt at indbringe omkring 300 mio. kr.

Ifølge aftalen skal danske bilister dog kompenseres for aftalen, men hvorledes henstår i det uklare.

MEN: For det andet finansieres nedsættelsen af bilafgifterne gennem¹¹ at hente i alt 2 mia. kr fra besparelser, som er skaffet i den såkaldte jobreform fase I.

¹⁰) Jf. Faktaark og vejafgifter. 21.09.17.

<https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2017/09/ny-aftale-baner-vejen-for-billigere-og-sikrere-biler>

¹¹) Jf. Hvass, Jesper: Ledige på kontanthjælp betaler for billigere biler. Jyllandsposten, 22.09.17.

<http://jyllands-posten.dk/indland/ECE9895411/loekke-og-df-i-aftalebrud-ledige-paa-kontanthjaelp-betaler-for-billigere-biler/>

Disse besparelser er hentet ved at indføre et loft over kontanthjælpen, indføre en 225 – timers regel også for kontanthjælpsmodtagere samt skærpe rådighedsreglerne for ledige.

Tabel: Finansiering af nedsættelse af bilafgifter.

2018-niveau, mia. kr.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
I alt finansiering	-0,3	-0,7	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
Periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Reserve fra Jobreformens fase I	-0,3	-0,2	-0,6	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,0
Reserve afsat på FFL18 til Jobreformens fase II	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Dvs. at det er samfundets fattigste – kontanthjælpsmodtagerne – som skal betale nedsættelsen af bilafgifterne, der som fremgået foran primært er til fordel for de mere velstående.

V. Afgiftslettelserne er underfinansierede.

Men det er langtfra det eneste problem med aftalens finansiering.

Tilsyneladende koster aftalen frem til 2025 ”kun” årligt 0,6 mia. kr i 2018 faldende til 0,2 mia. kr. i 2025, hvilket i alt er en udgift til afgiftslettelserne på 4,3 mia. kr fra i dag til 2025.

Dette er imidlertid ”et mindreprovenu opgjort efter tilbageløb og adfærd”.¹²

Dvs. der er heri blandt andet er indregnet såkaldte dynamiske effekter dvs. en effekt af, at nedsættelsen af registreringsafgiften forventes at medføre et øget arbejdskraftudbud, som igen forventes at resultere i øget beskæftigelse og stigende skatteindtægter til det offentlige.¹³

¹²⁾ Jf. Faktaark: Finansiering af aftale om omlægning af bilafgifterne. 21.09.17.

<https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2017/09/ny-aftale-baner-vejen-for-billigere-og-sikrere-biler>

¹³⁾ Jf. Svar finansudvalget spørgsmål nr. 185 (alm. Del) af 13. jan.

<http://www.ft.dk/samling/20161/almDEL/FIU/spm/185/1710821.pdf>

Grundlaget herfor er en teoretisk og metodisk parallelisering med topskattenedsættelser, der også antages gennem at skabe øgede forbrugsmulighed at øge arbejdskraftudbuddet. Her antages altså, at når folk kan få billigere biler vil de arbejde mere for at kunne købe dem.

En fuldstændig ophævelse af registreringsafgiften ville således ifølge Finansministeriet forøge beskæftigelsen med 9.000 personer mere.¹⁴ Brutto ville det koste et provenu på 20 mia. kr. at afskaffe hele registreringsafgiften, men hvis de angivelige dynamiske effekter indtræffer, vil nettoudgiften kun være 9 mia. kr. Takket være det beregnede tilbageløb og øget arbejdsudbud vil reduktion af registreringsafgiften altså være mere end 50 % selvfinansierende.

Hvor stor en dynamisk effekt der er indregnet i forbindelse med den aktuelle aftale om omlægning af bilafgifter fremgår IKKE af aftalen.

Men regeringen og finansministeriet har også tidligere indregnet dynamiske effekter af nedsættelse af registreringsafgiften i forbindelse med aftalen om finansloven for 2016 hvor satsen for den høje registreringsafgift efter krav fra Liberal Alliance blev nedsat fra 180 til de i dag gældende 150 pct.¹⁵ Her forventede man en forøgelse af arbejdskraftudbuddet med + 700 personer.

Ligeledes blev der i forbindelse med aftalen om finansloven for 2017 gennemført en lempelse af registreringsafgiften, hvilket også her skete på foranledning af Liberal Alliance. Her skete nedsættelsen ved at forhøje skalaknækket for personbiler med 22.000 kr. fra 84.600 til de nugældende 106.600 kr.¹⁶

Regering og Finansministerium har som anført IKKE offentliggjort størrelsen af den indregnede dynamiske effekt.

MEN: På grundlag af de dynamiske effekter, beregnet ved de oven anførte tidligere nedsættelser af registreringsafgiften, kan det – på det nævnte usikre grundlag – skønnes, at der i DF s og VLAK s ”Aftale om omlægning af bilafgifterne” er regnet med en forøgelse af arbejdskraftudbuddet i størrelsesordenen op til 2300 fuldtidspersoner svarende til et forventet provenu på sigt på op mod ¾ mia. kr. årligt.¹⁷

¹⁴) Jf. Finansministeriet: Svar på spørgsmål 432 (alm. Del 2015-16). 15.09.16
<http://www.ft.dk/samling/20151/almDEL/fiu/spm/432/svar/1342723/1664645.pdf>

¹⁵) Jf. Finansministeriet: Nedsættelse af registreringsafgiften til 150 pct.
<https://www.fm.dk/temaer/finanslov-2016/registreringsafgift> og jf. Skatteministeriet: Nedsættelse af registreringsafgiftssatsen til 150 pct. <http://www.skm.dk/media/1287254/7-Registreringsafgift.pdf>

¹⁶) Jf. Finansministeriet: Lavere registreringsafgift for flere biler.
<https://www.fm.dk/temaer/finanslov-2016/registreringsafgift>

¹⁷) Kilde: Egen beregning.

Men at Finansministeriet således indregner dynamiske effekter i form af øget arbejdskraftudbud savner fuldstændig dokumentation. Både tidligere finansminister Claus Hjort Frederiksen og nuværende skatteminister Karsten Lauritzen har indrømmet, at regnestykket er rent teoretisk – der findes nemlig ikke nogen som helst empiriske undersøgelser ude fra virkeligheder, der har vist, at det forholder sig sådan.¹⁸

Netop usikkerheden om de dynamiske effekter kan betyde, at forslaget om at sænke registreringsafgiften viser sig at være voldsomt underfinansieret. For regeringen har jo allerede har indregnet pengene fra øget arbejdsindsats, men hvis folk så alligevel ikke arbejder mere, så kommer de jo til at mangle.

Og hvor vil regeringen og DF så hente den manglende finansiering: Ja her vil de formentlig gribe til det såkaldte ”råderum”, som ikke er andet end de midler, som i fremtiden er afsat til velfærden. Resultatet af regeringens og DF´s underfinansiering af reformen gennem indregning af mere end tvivlsomme dynamiske effekter kan derfor blive yderligere forringelse af velfærden.

Og da velfærdsydelseerne navnlig går til de fattigste i samfundet, vil dette altså også gå ud over de økonomisk dårligst stillede og hermed øge uligheden.

VI. Afgiftslettelserne må vurderes at øge CO2 udledningen og forringe klimaet.

Til de fordelingspolitiske og finansieringsmæssige problemer i aftalen om omlægning af bilafgifterne knytter sig endelig det problem, at nedsættelsen af registreringsafgiften også må forventes at ville forøge CO2 – udledningen.

Også her er nærmere belysning af effekten af aftalen fraværende.

Men vi kan hurtigt konstatere, at bortset fra mindre ændringer i form af en lille forhøjelse af den grønne ejerafgift og en mindre forhøjelse af tillægget for dårlig benzinøkonomi, så er der på ingen måde tale om en omlægning af bilafgifterne, således at disse i stedet for det nuværende system i stedet differentieres efter energiforbrug/CO – udledning samt forurening i øvrigt.

Tværtimod, den aftalte afgiftsnedsættelse gør det endnu billigere at købe og dermed bruge bil. Bilholdet og bilkørslen vil vokse. Desuden vil den største del af lettelsen ske på tungere biler, som har et større klimafodaftryk.

¹⁸) Jf. Lund, Henrik Herløv: Opgør med neoliberalistiske økonomisk teori og politik, del II. <http://www.henrikherloevlund.dk/artikler/Neoliberalistiskoekonomiskteoriogpolitik.pdf> og Hansen, Lars Wernblad: Guide til bilafgifter. Netavisen Pio, 28.08.17. <https://piopio.dk/guide-til-bilafgifter-her-er-de-5-stoerste-problemer/>

Endelig vil aftalen ved at gøre konventionelle benzin og dieselbiler relativt billigere i forhold til elbiler yderligere forsinke gennemslaget for elbiler, som får mindre gavn af ændringen.¹⁹

I forvejen står Danmark med det problem, at transportsektoren står for omkring en fjerdedel af Danmarks CO₂-udledning, og at andelen er stigende. Størstedelen af denne udledning kommer fra privatbiler.

Og Danmark skal frem mod 2030 formulere reduktionsstrategier indenfor transport, landbrug og andre sektorer udenfor kvotesystemet for at nå EU's CO₂-reduktionsmål.²⁰

At aftalen om omlægning af bilafgifter i stedet må forventes at forøge CO₂ – udledning fra privatbilismen peger således i den helt forkerte retning.

¹⁹) Jf. Ibsen, Christian: Bilafgifter afgørende, når vi skal reducere CO₂. Concito, 13.09.17
<https://www.altinget.dk/energi/artikel/concito-bilafgifter-er-afgoerende-for-co2-reduktioner>

²⁰) Jf. Ibsen, Christian: Oven anførte notat.