

[PRIVATØKONOMI](#)

Historien bag de danske bilafgifter

Det diskuteres løbende, om de danske afgifter på biler skal ændres. Men de nuværende afgifter har en lang tradition og kan skrive sin historie helt tilbage til 1924.



Allerede i 1910, før der overhovedet var noget, som hed indkomstskat eller moms herhjemme, blev danske bilister således pålagt en afgift for at køre på vejene. Siden kom bilafgifterne, som kan beløbe sig til 180 procent plus moms på 25 procent.

Foto: JACOB LANGVAD NILSSON

Lørdag d. 14. juni 2014, kl. 10:00

Del denne artikel ▾

 [LARS ERIK SKOVGAARD](#)

 [POVL DENGSE](#)
Journalist

 [FREDERIK M. JUEL](#)

 [PETER NYHOLM](#)

Danskerne kaster ofte misundelige blikke mod Tyskland eller Sverige, hvor en stor BMW med lædersæder, eller en veludstyret Mercedes, koster det samme, som der skal betales for en mindre Folkevogn herhjemme.

Det er dog en nærmest oldgammel tradition herhjemme at hente penge til statskassen fra afgift på biler, benzin, forsikringer og andre ting, som rammer bilfolket.

Allerede i 1910, før der overhovedet var noget, som hed indkomstskat eller moms herhjemme, blev danske bilister således pålagt en afgift for at køre på vejene.

I 1924, mens Thorvald Stauning var socialdemokratisk statsminister, begyndte mange også at tale om, at biler og andre luksusvarer var en alt for stor belastning for den danske handels- og betalingsbalance.

Derfor blev der med virkning fra 1925 indført en afgift på biler på 15 procent af de første 2.000 kr. stigende til 40 procent af værdien over 3.650 kr. Det var en forløber for den registreringsafgift, som kendes i dag.

Senere i 1930, hvor kun ganske få endnu havde bil, blev der også indført en afgift på benzin. Den skulle officielt betale for Lillebælts- og Storstrømsbroen, men blev siden en ren afgift, der triller lige ned i statskassen.

Under Anden Verdenskrig blev stort set alt i Danmark rationeret. Benzin blev så godt som umuligt at skaffe, hvorfor langt de fleste private biler blev klodset op og stillet i garage til bedre tider. Efter krigen havde Danmark hårdt brug for penge til den spirende velfærdsstat, og i 1946 blev blikket derfor på ny stift rettet mod bilisterne, som fik sat registreringsafgiften op. Der blev også etableret en særlig vejfond, som havde til formål at udbygge veje og broer i Danmark.

I 1957 begyndte dansk økonomi langsomt at få det bedre, og derfor ophævede man den såkaldte dollarpræmie fra efterkrigsårene, der havde virket som en særavgift. I stedet blev registreringsafgiften hævet tilsvarende, så der nu skulle betales 70 procent i afgifter af bilens første 2.000 kr. stigende til 130 procent af værdien over 15.000 kr.

Det klynkede erhvervslivet dog så højlydt over, at et særligt system med gule plader, der kunne slippe med en lavere afgift, så dagens lys. Der kom også en mellemting mellem personbiler og varebiler, nemlig varebiler på halv afgift, som kørte på såkaldte papegøjeplader.

Op gennem de glade 1960ere steg bilskatterne på ny, og i 1967 blev momsens også indført på ti procent som en erstatning for »oms'en.« Momsen steg yderligere til 12,5 procent i 1968, hvilket var med til at gøre bilen til en endnu dyrere fornøjelse.

Under de to oliekriser i 1970erne blev prisen på benzin mangedoblet, men det var især som følge af modvind udefra. Først i 1977 blev de nuværende satser på 105 procent og 180 procent indført. De gælder for en grænse, der løbende reguleres op, og som lige nu hedder 80.500 kroner, så bilers værdi under denne grænse rammes af den lave sats, mens værdien over pålægges 180 procent.

En del mindre justeringer af bilafgifterne, hvor der blandt andet er indført fradrag for sikkerhedsudstyr, er siden også vedtaget. Men samlet kan de nuværende skatter og afgifter på biler skrive sig langt tilbage i danmarkshistorien.

Mens du læser Berlingske

... så brug et halvt minut på, hvorfor det er vigtigt at betale for Berlingske, Danmarks førende borgerlige medie, der hver dag søger svarene på, hvordan vi bedst udvikler samfundet, økonomien og kulturen og tager vare på demokratiet. I gode tider såvel som i krisetider.

Det gør Berlingske med journalistik, der gerne går kritisk til magthaverne. Det vil vi også gøre med den nye midterregering. Formår den faktisk at flytte noget, også i borgerlig retning? Berlingske vil søge svarene for dig.

Køb nu

Allerede abonnent? [Log ind](#)

LÆS MERE

PRIVATØKONOMI

Skal bilafgifterne sættes ned?

PRIVATØKONOMI

Politikerne klar til nye bilafgifter

PRIVATØKONOMI

Volvo-forhandler: Svenskerne gider ikke små biler

SPONSERET INDHOLD

Kortet, der giver 45 dages rente

NYHEDSVARSEL [NYHEDER](#)