

DE GULE PLADER ER DYREST

Med de nye registreringsafgifter spekulerer forbrugerne i, om det er gunstigt eller ej at købe en gulpladebil frem for en hvidpladebil. Hjemmesiden Bilpriser.dk, har beregnet totalomkostningerne på de populære småbiler og resultatet viser, at medmindre man har et stort behov for den ekstra plads til bagage, så gør man klogt i at overveje en tilsvarende bil på hvide plader.

Netop nu lander gulpladebilerne i forhandlernes udstillinger og nyvognsprisen er særdeles attraktiv set i forhold til hvidpladebilens langt højere nypris. Forskellen skal findes i den lavere registreringsafgift på kun 50% på de gule plader under 2 tons, mod normalafgiften på 180% af beløbet over 74.000 kr, og 105% under samme. En ting er indkøbsprisen, men går man lidt grundigere til værks og beregner, hvor meget bilen forventes at koste over tid, får man den reelle pris for ejerskabet. Og netop de små gulpladebiler overrasker med den sprængfarlige cocktail af attraktiv pris, høj afskrivning og høje faste udgifter.

Chefanalytiker Niels Grøftehauge fra hjemmesiden Bilpriser.dk forklarer: ”Selvom den umiddelbare besparelse på eksempelvis en Suzuki Ignis er hele 48.677 kr. og bilen derfor fra start er markant billigere end en tilsvarende hvidpladebil, giver de løbende driftsudgifter grund til panderynker fra start. Oven i det, skal ejeren forvente en kraftigere afskrivning end ellers. Det er der flere årsager til”:

1. Den væsentligste del af årsagen skal findes i, at gulpladebilen straffes med en ekstraudgift for privat kørsel på 5040 kr./år i hele bilens levetid, og den årlige udgift fylder derfor meget i bilens driftsomkostninger - allerede fra start. Når bilen en dag skal sælges igen, vil en potentiel køber ikke betale ret meget for bilen, fordi han er sikker på den årlige ekstraregning fra staten, og indregner dette allerede ved indkøb.
2. Importøren har i bestræbelserne på at få bilen registreret som gulpladebil, forpligtet sig til ikke at lade forhandleren sælge bagsæderne med efterfølgende. Den dag bilen skal handles igen, mangler sæderne altså og bilhandleren kan kun ved ekstra besvær skaffe sæder og omregistrere til hvidpladebil, hvorfor han vil give mindre for bilen end ellers.
3. Små gulpladebiler er en dansk fidus til at undgå registreringsafgiften, og udlandet vil ikke efterspørge de små biler. Der kører i forvejen ikke så små varebiler, fordi efterspørgslen netop er lille, og det er derfor usandsynligt at en eksportør er interesseret i en lille gulpladebil. Desuden betales der i udlandet i forvejen langt mindre registreringsafgift og dermed er forskellen på prisen mellem private biler og varebiler lille. Dette betyder at bilen skal afsættes som gulpladebil igen, eller bilhandleren skal skaffe bagsæder og eksportere den som hvidpladebil. Efterspørgslen på bilen fra udlandet eller eksport vurderes derfor til at være meget lav.

Hvidpladebilen følger derimod en anden afskrivningsprofil, hvor den fra start har højere afskrivning på restværdien i kr., men relativt en lavere % andel der gør, at den over fire år er markant billigere end tilsvarende bil på gule plader.

Mellem analysens biler er det ikke alle der fås som gulpladebil, men Niels Grøftehauge konkluderer at på de modeller, der er sammenlignelige inden for eget mærke, er der ikke noget, der rationelt taler for at de små gulpladebiler er et mere økonomisk køb end tilsvarende bil på hvide plader, med mindre forbrugeren naturligvis har et behov for at transportere mere, end der kan være i et bagagerum på en lille bil, end passagerer på bagsædet.