

Omlægning af registreringsafgiften

Rapport fra arbejdsgruppen om en
omlægning af registreringsafgiften

Skatteministeriet

Omlægning af registreringsafgiften

April 2003

Udgiver: Skatteministeriet
København 2003

Tryk: Schultz Grafisk A/S
ISBN: 87-90922-37-9
ISBN: 87-90922-38-7 (Internet)
Pris: 75,00 kr.

Yderligere eksemplarer kan bestilles hos:

Danmark.dk's Netboghandel
IT-og Telestyrelsen
Tlf. 1881
E-post sp@itst.dk
www.danmark.dk/netboghandel

E-post adresse : skm@skm.dk
Hjemmeside: www.skat.dk

Indholdsfortegnelse:

1. Sammenfatning.....	3
1.1 Baggrund og kommissorium	3
1.2 Arbejdsgruppens overvejelser	3
1.3 Forslag til en omlægning af registreringsafgiften	7
1.4 EU-liberalisering	17
1.5 Afsluttende bemærkninger om de miljømæssige perspektiver	17
2. Kommissorium	19
3. Kommissionens meddelelse og EU-konformitet.....	24
3.1 Indhold	24
3.2 Indre marked	25
3.3 Miljø.....	26
3.4 Brændstofafgifter	27
3.5 Kommissionens anbefalinger	28
3.6 Danske regler og Kommissionens anbefalinger.....	28
3.7 Andre EU-retlige hensyn.....	32
3.8 Konklusion	33
4. Eksterne omkostninger og euronormer	34
4.1 Udviklingen i trafikens luftforurening	34
4.2 Omkostninger ved CO ₂ -reduktion.....	37
4.3 Enhedsomkostninger	40
4.4 Euronormer.....	42
4.5 Omkostninger ved personbiltrafik.....	45
4.6 Fordele og ulemper ved øget dieselandel	47
4.7 Marginale afgiftsincitamenter til reduktion af brændstofforbruget i gældende regler	49
5. Mulige kriterier ved omlægning af afgift.....	54
5.1 Euro-normer	54
5.2 Partikelfiltre.....	55
5.3 CO ₂	55
5.4 Energimærkning	56
5.5 Andre.....	56
5.6 Konklusion	56
6. Trafiksikkerhed	57
6.1 Gældende regler	57
6.2 Arbejdsgruppens overvejelser	57
6.3 Forslag til omlægning.....	58
7. Fordele og ulemper ved værdibaserede kontra teknisk baserede modeller.61	
7.1 Generelt	61
7.2 Priser.....	64
7.3 Real vs. nominel afgift	65
7.4 EU-retslige begrænsninger	66
7.5 Administrative overvejelser	67

7.6 Erfaringer fra Norge.....	68
7.7 Konklusion.....	69
8. Registreringsafgiften for personbiler	71
8.1 Gældende regler	71
8.2 Arbejdsgruppens overvejelser.....	71
8.3 Tre forslag til en afgiftsomlægning	73
8.4 Model A	75
8.5 Model B	78
8.6 Model C	81
8.7 Sammenligning af modellerne	84
9. Registreringsafgiften for varebiler.....	90
9.1 Gældende regler	90
9.2 Arbejdsgruppens overvejelser.....	91
9.3 Forslag til omlægning af registreringsafgiften.....	92
9.4 Lille omlægning	96
9.5 Stor omlægning	98
9.6 Sammenfatning	101
10. Andre køretøjer	102
10.1 Motorcykler (§4 (1))	102
10.2 Knallerter	102
10.3 Campingbiler, busser mv. (§ 5 a).....	104
10.4 Hyrevogne, sygetransportvogne mv. (§ 6).....	104
10.5 Særligt miljøvenlige køretøjer (elbiler og Lupo-regel).....	105
10.6 Hybridbiler mv.....	106
10.7 Handicapbusser	107
10.8 Øvrige køretøjer	108
11. Firmabiler.....	109
12. EU-liberalisering.....	111
12.1 Nye regler for gruppefritagelse i bilbranchen.....	111
12.2 Prisharmonisering	112
12.3 Prisudviklingen siden 1990.....	113

Bilag:

- Bilag 1. Konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller.
- Bilag 2. Beregningsmodel.
- Bilag 3. Kommissionens meddelelse om beskatning af personbiler i EU.
- Bilag 4. Registreringsafgift i de forskellige EU-lande.
- Bilag 5. Eksempel på beregning af løbende registreringsafgift.
- Bilag 6. Vigtige afgørelser og sager på bilområdet.

1. Sammenfatning

1.1 Baggrund og kommissorium

Skatteministeren nedsatte i foråret 2002 en tværministeriel arbejdsgruppe, som fik til opgave at udarbejde et forslag til en omlægning af registreringsafgiften, så den i højere grad afspejler miljøbelastningen. Omlægningen skal ske under følgende hensyn:

- Skattestoppet
- Provenuneutralitet
- Voldsomme prisforskydninger skal så vidt muligt undgås
- Den kommende liberalisering af EU's bilmarked
- EU-retlige problemer

Arbejdsgruppen blev endvidere bedt om at vurdere fordele og ulemper ved en øget andel af dieslbiler.

1.2 Arbejdsgruppens overvejelser

EU-kommissionen har i en meddelelse af den 6. september 2003 anbefalet, at landene på sigt omlægger registreringsafgiften til løbende afgifter og at landene som minimum indfører et CO₂-element i afgiftsberegningen. Arbejdsgruppen vurderer, at en fuld omlægning af registreringsafgiften til en løbende afgift vil medføre øgede udgifter til kontrol og opkrævning, ligesom det vil medføre likviditetsmæssige forskydninger. Der vil således umiddelbart være en række praktiske og statsfinansielle problemer forbundet med at leve op til denne anbefaling. Indirekte opfylder den danske registreringsafgift imidlertid delvist Kommissionens anbefaling om, at registreringsafgiften bør indeholde et CO₂-element, idet der er en vis samvariation mellem den nuværende registreringsafgift og brændstofforbruget. En direkte opfyldelse af Kommissionens anbefalinger vil kræve en tydeliggørelse af køretøjernes CO₂-udslip i afgiftsberegningen. Kommissionens meddelelse og anbefalinger er uddybet i kapitel 3.

Der er en række eksterne omkostninger forbundet med trafik, f.eks. luftforurening, støj, ulykker, trængsel. Trængsel og i betinget omfang støj er imidler-

tid centreret omkring specifikke lokaliteter og tidspunkter og er ikke egnet til at blive inddraget i et generelt virkemiddel som registreringsafgiften. Partikler er ligeledes primært relateret til specifikke lokaliteter og tidspunkter. Arbejdsgruppen har imidlertid valgt kun at fokusere på omkostningerne ved luftforurening (herunder partikler) og klimapåvirkningen og set bort fra øvrige eksterne omkostninger.

Trafikkens luftforurening er samlet set reduceret betydeligt de senere år, jf. afsnit 4.1. Emissionerne af kvælstofoxider (NO_x), kulbrinter (HC) og partikler er således faldet kraftigt. Den reducerede luftforurening skyldes primært den teknologiske udvikling i retning af bedre bilmotorer (herunder specielt katalysatorer) og renere brændstof.

Den teknologiske udvikling har imidlertid kun medført en begrænset reduktion af CO₂-udslippet pr. bil i takt med en forbedret brændstoføkonomi. På grund af væksten i trafikken og at en gennemsnitlig bils størrelse er forøget, er det samlede CO₂-udslip fra personbilerne øget.

Hvis miljøbelastningen (NO_x, HC, CO₂ og partikler) omregnes til kroner og øre er netto-effekten en reduktion af forureningen og dermed de eksterne omkostninger pr. ny bil på ca. 75 procent i perioden 1990-2001. De årlige omkostninger for nye biler ved luftforurening skønnes for en ny benzinbil at være i størrelsesordenen 1.000-1.400 kr. og for en ny dieselbil i størrelsesordenen 1.400-2.000 kr. Bilafgifterne (dvs. registreringsafgift, brændstofafgifterne og ejerafgifterne) overstiger disse omkostninger. Selv om øvrige eksterne omkostninger indregnes, overstiger afgifterne sandsynligvis de samlede eksterne omkostninger ved personbiltrafik.

Der er i de nuværende bilafgifter et stort incitament til at vælge små, brændstoføkonomiske biler som følge af brændstofafgiften og den grønne ejerafgift. Endvidere er der indirekte et incitament i den nuværende værdibaserede registreringsafgift, eftersom der er en sammenhæng mellem en bils værdi og dens brændstofforbrug. Sammenhængen er dog ikke helt systematisk, så en omlægning kan tjene fire formål, jf. afsnit 4.7:

- En mere systematisk incitamentsstruktur i registreringsafgiften og dermed en beskeden miljøforbedring.
- En synliggørelse over for bilkøberne af de incitament, der implicit ligger i det nuværende afgiftssystem.
- Fremme af biler, der har lavere udslip af NO_x, partikler og HC.

- En hurtigere introduktion af nye bilteknologier på det danske bilmarked.

En øget andel af dieselmotorer vil føre til en reduktion af CO₂, men samtidig medføre større emissioner af især sundhedsskadelige partikler og NO_x. Dermed vil et øget antal dieselmotorer gavne klimaet globalt, men på kort sigt forværre luftkvaliteten lokalt, særligt i byområder. For dieselmotorer, der opfylder euro4-normen, der bliver obligatorisk fra 2006, er forureningen dog mindre end for motorer, som opfylder den nugældende euro3-norm. Derfor bør en eventuel forøgelse af andelen af dieselmotorer så vidt muligt ske ved flere euro4-dieselmotorer og dieselmotorer med partikelfiltre, samt dieselmotorer, der opfylder endnu skarpere normkrav, når de foreligger eller der ligger forslag herom. Endvidere bør der ske en korrektion for, at dieselaftaget er lavere end benzinaftaget, og at diesel dermed afgiftsmæssigt er billigere. Denne korrektion sker delvis i udligningsafgiften til vægt- og ejerafgiften for dieselmotorer, men udligningsafgiften udligner ikke fuldt ud de afgiftsmæssige forskelle mellem benzin og diesel, jf. kap. 4. Fordele og ulemper ved en øget andel dieselmotorer er uddybet i afsnit 4.6.

Den nuværende registreringsafgift er en værdibaseret afgift, hvor afgiften beregnes ud fra bilens indkøbspris inkl. moms og avancer og eventuelt med fradrag for sikkerhedsudstyr. Det er muligt at basere afgiften på andet end bilens værdi, som f.eks. CO₂-emissioner, andre emissioner, vægt, slagvolumen mv. En afgift baseret på en bils euronorm¹ er imidlertid underlagt den restriktion, at bilen skal opfylde alle de krav til emissioner, der indgår i den pågældende norm, på én gang. Da partikler indgår som delelement i euronormerne betyder det, at der ikke i registreringsafgiften kan gives fradrag for dieselmotorer med partikelfiltre. Det vurderes, at der i stedet kan gives et fradrag for motorer med partikelfiltre i de løbende afgifter. Derfor kan det overvejes at indføre et nedslag i ejerafgiften for dieselmotorer med partikelfiltre på ca. 1.500 kr. pr. år de første tre år efter nyregistreringen. Der har sideløbende med registreringsafgiftsudvalgets arbejde, foregået et udvalgsarbejde under Trafikministeriet, der bl.a. har haft til opgave at undersøge mulighederne for at fremme partikelfiltre for dieseldrevne lastbiler. Udformning af et eventuelt tilskud eller fradrag til dieseldrevne personbiler bør ses i lyset af resultaterne i dette udvalg.² De EU-retslige muligheder for at udforme registreringsafgiften er beskrevet i kapitel 5.

1. Euronormer omfatter EU-fastsatte grænseværdier for udslip af kulbrinte (HC), kvælstofoxider (NO_x), kulilte (CO) samt for dieselmotorer endvidere for partikler. Euronormerne omfatter ikke grænseværdier for CO₂.

2. I beregning af miljøeffekterne af de fremlagte modeller for ændring af registreringsafgiften er et sådant nedslag i den grønne ejerafgift forudsat. Hvis det ikke gives, forøges partikeludslippet ved en omlægning af registreringsafgiften, der fremmer en stigende andel af dieselmotorer.

Der er i de gældende regler en række tillæg og fradrag for udstyr, der har til formål at fremme trafiksikkerheden, jf. kapitel 6. Tillæg og fradrag bør ske i den beregnede afgift i stedet for i den afgiftspligtige værdi. Derved synliggøres fradragenes reelle værdi, dvs. afgiftsværdien. Endvidere bør der ske en tilpasning af tillæg og fradrag, så disse svarer til, hvad der typisk er af sikkerhedsudstyr i bilerne, uden at der sker en forringelse af trafiksikkerheden.

En omlægning af registreringsafgiften vil påvirke priserne på både nye og brugte biler og dermed føre til kapitaltab eller -gevinster for de nuværende bilejere. Det er forudsat, at et maksimalt niveau for acceptable prisændringer er ca. 15 pct. i nedadgående retning, jf. kapitel 2. En omlægning af registreringsafgiften bør således ske under hensyntagen hertil og sikre, at priserne på langt hovedparten af bilmodellerne af hensyn til de nuværende bilejere falder mindre end 15 pct. Samtidig bør en omlægning af registreringsafgiften af administrative hensyn ske uden overgangsordning.

Arbejdsgruppen har endvidere overvejet fordele og ulemper ved henholdsvis en registreringsafgift, der som den eksisterende afgift grundlæggende er baseret på bilens værdi, og en afgift der i stedet udelukkende er baseret på tekniske kriterier som f.eks. brændstofforbrug, vægt og slagvolumen. Arbejdsgruppen finder, at der er en række fordele og ulemper ved begge typer af afgift, jf. kapitel 7:

- Set ud fra et administrativt og kontrolmæssigt synspunkt er der ikke væsentlige fordele ved det ene afgiftssystem frem for det andet, forudsat at der findes entydige, tekniske kriterier som ikke i højere grad end det nuværende afgiftsgrundlag kan påvirkes.
- En teknisk baseret afgift vil ikke som en værdibaseret hæmme introduktionen af ny teknologi, der oftere er dyrere i introduktionsfasen. Det gælder både teknologi, der er mere miljøvenlig og trafiksikker, og komfortforøgende teknologi. Omvendt vil senere prisfald på ny teknologi slå hurtigere igennem på forbrugerprisen ved en værdibaseret afgift.
- Der skal i begge afgiftssystemer fortsat ske en individuel vurdering af brugte køretøjer.
- Uafhængigt af registreringsafgiftens udformning af afgiftsgrundlaget ventes de danske nettopriser på biler at stige ekstraordinært som følge af bl.a. den kommende EU-liberalisering, om end timingen og omfanget af sådanne stigninger er omgivet af en meget betydelig usikkerhed.

- En overgang til en teknisk baseret afgift kan forstærke prisstigningerne, fordi forhandlernes og importørernes incitament til at øge avancen skærpes, når afgiften ikke længere beregnes af bilens værdi.
- En overgang til en rent teknisk baseret afgift vil indebære prisændringer, der dels er relateret til miljøhensyn og dels relateret til, at luksus-elementer ikke længere afgiftspålægges.

Der betales også registreringsafgift for varebiler. Der er et meget stort spring i afgiften fra små til store varebiler, hvilket har ført til, at salget af små varebiler er faldet til et niveau på godt 200 i 2002. Det har uheldige miljømæssige konsekvenser, at afgiftssystemet giver incitamenter til køb af varebiler, der i nogle tilfælde er større end brugernes behov. Der vurderes derfor at være et ikke-ubetydeligt samfundsøkonomisk og miljømæssigt potentiale ved en omlægning af registreringsafgiften for varebiler. Dertil kommer, at tiden er løbet fra 2-tonns grænsen, der adskiller store og små varebiler. Varebiler er i dag større og tungere end da 2-tonns grænsen blev indført i 1973. 2-tonns reglen var oprindeligt tiltænkt at skulle adskille rigtige kassevogne fra varebiler bygget på baggrund af stationcars.

1.3 Forslag til en omlægning af registreringsafgiften

Personbiler

På baggrund af disse overvejelser har arbejdsgruppen i kapitel 8 valgt at præsentere tre modeller til en mulig omlægning af registreringsafgiften for personbiler. I alle tre modeller indføres et CO₂-tillæg til registreringsafgiften, et fradrag for biler der opfylder en given euronorm før den bliver obligatorisk, samt et nedslag i ejerafgiften for dieselmotorer med partikelfiltre. I to af modellerne er der endvidere et tillæg til dieselmotorer. De tre modeller er benævnt A, B og C.

De tre modeller er alle provenuneutrale med hensyn til registreringsafgiften, når der tages højde for ændringer i bilkøbet og dets sammensætning og der tages udgangspunkt i det aktuelle udbud af biler på markedet. Et øget incitament til at anskaffe miljørigtige biler vil herudover give anledning til et provenutab vedr. vægtafgift, ejerafgift og brændstofafgifterne.

I forbindelse med indførelse af et CO₂-tillæg eller teknisk baserede elementer i registreringsafgiften vil provenuneutralitet i forhold til gældende regler bl.a. forudsætte, at de nye elementer i afgiften løbende reguleres.

De tre modeller er valgt for at belyse effekterne af forskellige grader af en omlægning. Model A er primært en synliggørelse af det CO₂-element, der

svarer til eksterne omkostninger på 270 kr. pr. tons CO₂. I model B øges dette element så det udgør ca. 25 pct. af afgiften, ligesom det gøres progressivt. Motivationen for, at vælge et progressionsknæk på 120 g CO₂ pr. km er, at dette svarer til EU's målsætning for det gennemsnitlige CO₂-udslip for nye biler, jf. kap. 3. I model C omlægges de resterende 75 pct. afgiften til at være baseret på henholdsvis vægt og motorstørrelse. De enkelte afgiftsparametre er valgt for at minimere ændringer i afgifterne og dermed priserne som følge af et skift i afgiftsgrundlaget. For yderligere forklaring se kap. 8.

Model A er den model, der minder mest om den nuværende registreringsafgift. Den progressive værdibaserede afgift bibeholdes. Der sker en forenkling af sikkerhedsfradragene, således at fradragsværdien reduceres. Provenuet herfra føres tilbage til bilkøberne i form af en generel satsnedsættelse. Således sættes den lave afgiftssats ned fra 105 til 75 procent, mens progressionsgrænsen forøges fra 59.500 kr. til 65.200 kr. Den marginale værdibaserede afgiftssats på 180 procent bevares. Samtidig indføres en konstant afgift på bilernes CO₂-emission på 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km, mens der gives fradrag for biler, der opfylder en given euronorm, før denne bliver obligatorisk. Sigtet med model A er at synliggøre CO₂-omkostningerne ved bilkørsel og få dem udskilt særskilt i registreringsafgiften.

En omlægning som model A vil føre til, at ca. 10 procent af registreringsafgiften omlægges fra den nuværende værdibaserede afgift til en brændstofforbrugsafhængig afgift. Modellen fører til små udsving i priserne og en meget beskeden CO₂-reduktion.

Model B er primært en værdibaseret model, men med et større CO₂-element end model A. Den progressive værdibaserede afgift bibeholdes og der sker en forenkling af sikkerhedsfradragene, således, at fradragsværdien reduceres. Provenuet herfra føres tilbage til bilkøberne i form af en generel satsnedsættelse. Således sættes den lave afgiftssats ned til 75 procent, mens progressionsgrænsen forøges fra 59.500 kr. til 86.800 kr. Den marginale afgiftssats vil fortsat være 180 procent for de dyreste biler. Der indføres et progressivt CO₂-element i afgiften, således at der er en afgift på 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km for de første 120 gram CO₂ og en afgift på 480 kr. pr. gram CO₂ pr. km. over 120 gram. Der gives fradrag for biler, der opfylder en given euronorm før denne bliver obligatorisk. Endvidere beregnes et tillæg til dieselbiler på 9.000 kr., der falder til 4.000 kr. når euro4-normerne bliver obligatoriske i 2006.

I model B udgør CO₂-afgiften ca. 25 pct. af registreringsafgiften og giver en CO₂-reduktion på ca. 1½ procent for nye biler. Stort set alle bilpriser vil ændres mindre end +/- 10 procent, og hovedparten mindre end +/- 5 procent.

Model C er en afgiftsmodel, hvor registreringsafgiften udelukkende er baseret på tekniske kriterier. Som i model B er der et progressivt CO₂-element i afgiften, således at der er en afgift på 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km for de første 120 gram, og en afgift på 480 kr. pr. gram CO₂ pr. km over 120 gram. Der gives fradrag for biler, der opfylder en given euronorm før den bliver obligatorisk. Værdiafgiften erstattes af progressive afgifter, der dels baseres på bilens vægt, dels på bilens slagvolumen. Endvidere beregnes et tillæg til dieslbiler på 9.000 kr., der falder til 4.000 kr. når euro4-normerne bliver obligatoriske i 2006.

I model C udgøres ca. 25 pct. af registreringsafgiften af den CO₂-baserede afgift, og CO₂-reduktionen vil være 2 procent for nye biler. Modellen vil for hovedparten af de almindelige bilmodeller føre til, at priserne ændrer sig mindre end +/- 15 procent og for de fleste modeller mindre end +/- 10 procent. For særlige bilmodeller vil der dog være store prisændringer. De langsigtede effekter af et øget optag af ny teknologi, der må forventes af model C, har ikke kunnet kvantificeres.

Skemaet nedenfor giver en oversigt over elementerne i de tre modeller:

Tabel 1.1 Sammenligning af 3 modeller til omlægning af registreringsafgiften

	Model A	Model B	Model C
CO ₂ under 120 g/km	65 kr. pr. g CO ₂ /km	65 kr. pr. g CO ₂ /km	65 kr. pr. g CO ₂ /km
CO ₂ over 120 g/km	65 kr. pr. g CO ₂ /km	480 kr. pr. g CO ₂ /km	480 kr. pr. g CO ₂ /km
Fradrag, hvis euro-norm 4:			
Benzin	3.500 kr.	3.500 kr.	1.250 kr.
Diesel	5.200 kr.	5.200 kr.	1.900 kr.
Lav afgiftssats	75 pct.	75 pct.	-
Høj afgiftssats	180 pct.	180 pct.	-
Progressionsgrænse	65.200 kr.	86.800 kr.	-
Tillæg til alle dieselbiler (bortfalder 2006)	0	5.000 kr.	5.000 kr.
Permanent tillæg til alle dieselbiler	0	4.000 kr.	4.000 kr.
Køreklar vægt	-	-	Under 950 kg: 25 kr./kg 950-1.200 kg: 70 kr./kg 1.200-1.400 kg: 100 kr./kg Over 1.400 kg: 500 kr./kg
Slagvolumen	-	-	Under 1.000 ccm: 18 kr./ccm 1.000-2.000 ccm: 38 kr./ccm Over 2.000 ccm: 115 kr./ccm For benzinbiler med turbomotorer eller kompressor er afgiftsgrundlaget slagvolumen tillagt 40 pct. For en ikke-trykladet dieselmotor skal slagvolumen divideres med 1,4.
Færdselssikkerhed	Tillæg/fradrag i den beregnede afgift: Ingen ABS: Tillæg på 7.500 kr. 0 airbag: Tillæg på 15.000 kr. 1 airbag: Tillæg på 6.000 kr. 2 airbags: Tillæg på 4.000 kr. 3 airbags: Tillæg på 2.000 kr. 5 airbags: Fradrag på 2.000 kr. 6 airbags: Fradrag på 4.000 kr.		-

I bilag 1 vises konsekvenserne af forslagene til omlægning på priser og afgifter for de mest solgte samt andre udvalgte 108 bilmodeller. I tabel 1.2 vises et udsnit heraf.

Tabel 1.2 Konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 15 bilmodeller

Fabrik	Model	Variant	km/l	Pris før (kr.)	Pris efter omlægning (kr.)		
					Model A	Model B	Model C
Audi	A2	1.2 TDI 3L aut.	33,3	266.999	267.050	260.930	201.128
Ford	Fiesta	1.4 Ambiente	15,6	176.499	174.816	168.155	168.204
eugeot	206	1.6 (S16)	14,7	162.990	165.326	167.052	180.031
VW	Polo	1.4	15,5	175.999	174.381	168.322	170.331
Fiat	Stilo	1.6 Active	13,5	189.998	185.806	186.377	207.469
Ford	Focus	1.6 Trend st.car	14,5	229.999	232.788	230.038	212.991
Peugeot	307	1.6 XR	13,9	193.990	192.844	190.509	208.692
Opel	Astra	1.6 Komfort	13,5	208.898	208.382	206.877	201.645
Skoda	Octavia	1.6 Classic	14,1	180.000	179.419	178.503	200.980
Audi	A4	1.6 Limousine	12,8	320.997	321.453	326.176	268.516
Citroën	C5	2.0 Prestige	12,0	274.990	275.659	284.949	276.641
Ford	Mondeo	1.8 Trend st.car	12,7	298.999	299.214	305.598	276.794
Kia	Shuma	1.6 LS	12,5	154.999	163.214	179.977	196.613
BMW	5 - serien	2.2 (520i)	11,1	495.000	496.835	513.599	438.635
Porsche	Boxster	2.7	10,1	850.697	857.698	881.936	576.150

Tabel 1.3 viser skønnede ændringer i bilsalget, afgifter, bilpris og det statslige provenu på langt sigt. Det skal understreges, at beregningerne er foretaget på en relativ simpel model. Resultaterne af de enkelte modeller er derfor behæftet med en betydelig usikkerhed.

For alle modeller til omlægning gælder, at omlægningen fører til prisfald og –stigninger på nye og brugte biler. Prisændringerne er størst i model C. På enkelte luksusprægede modeller kan der i model C forekomme fald i afgiften på størrelsesordenen 200.000 kr. Model C kan også føre til store prisstigninger på nogle bilmodeller.

Statens indtægter fra registreringsafgiften vil i alle tre modeller være uændrede før og efter en omlægning, når der tages højde for ændringer i bilkøbet og dets sammensætning og der tages udgangspunkt i det aktuelle udbud af biler på markedet. Heri er indregnet et nedslag i ejerafgiften for dieselmotorer med partikelfiltre der skønnes at medføre et årligt provenutab på 30-35 mio. kr.

Yderligere medfører arbejdsgruppens forslag afledte effekter på brændstofafgifterne og ejerafgiften som følge af at bilerne bliver mere brændstoføkonomiske.

Alt i alt skønnes konsekvenserne for det offentlige provenu på langt sigt, dvs. når der er sket en udskiftning af hele bilparken, at være et provenutab på 40 mio. kr. i model A, ca. 250 mio. kr. i model B og ca. 385 mio. kr. i model C.

Tabel 1.3 Skønnede ændringer i centrale provenuelementer på langt sigt

	Model A	Model B	Model C
Bilsalg (pct.)	-0,1	-0,2	-0,8
Gnsn. Afgift (pct.)	0,1	0,2	0,7
Gnsn. bilpris (pct.)	0,1	0,3	1,4
Provenu fra registreringsafgiften (mio. kr.) ¹	0	0	0
Afledt effekt på brændstofafgifterne (mio. kr.)	- 40	-220	-310
Afledt effekt på ejerafgiften (mio. kr.)	0	-30	- 75
Provenu i alt ²	- 40	-250	-385

Anm: Det lange sigt er defineret således, at hele omlægningen skal være fuldt indfaset og der er sket en fuld udskiftning af bilparken. Beregningsteknisk er det forudsat at gælde i 2017. Der er forudsat et årligt bilsalg på 130.000. Der er ikke i beregningerne taget højde for provenuevirkningerne af de løbende forbedringer af bilernes brændstoføkonomi.

1. Inkl. nedslag i ejerafgiften fra personbiler
2. Ved uændret bilsalg vil det årlige provenutab på langt sigt være 30 mio. kr. i model A, 230 mio. kr. i model B og 285 mio. kr. i model C. I fravær af en løbende regulering af de ikke-værdibaserede elementer i registreringsafgiften vil model A medføre et årligt kumuleret provenutab på cirka 30 mio. kr., 60 mio. kr. i model B og 300 mio. kr. i model

Tabel 1.4 viser udviklingen i emissioner på langt sigt, dvs. når hele bilparken er blevet udskiftet. Tabellen har kun medtaget effekter af en afgiftsomlægning, ikke effekten af den teknologiske udvikling, mere miljøvenlige brændstoffer eller andet, der ikke direkte er en konsekvens af afgiftsomlægningen.

Tabel 1.4 Skønnede ændringer i emissioner på langt sigt

	Model A	Model B	Model C
Gnsn. CO ₂ (pct.)	-0,2	-1,4	-1,7
Total CO ₂ (pct.)	-0,2	-1,1	-1,9
Total CO ₂ (tons pr. år)	-10.000	-57.000	-102.000
Partikler (pct.) ¹	-20,8	-7,7	-5,0
Partikler (tons pr. år)	-20	-7	-5
HC (pct.)	-0,5	-4,1	-5,0
HC (tons pr. år)	-11	-83	-101
Nox (pct.)	1,5	9,6	10,9
Nox (tons pr. år)	33	212	241
Samlet miljøbelastning (mio. kr.)	-9	-1	-10
Miljøeffekt pr. bil (kr. pr. år)	-6	-1	-6
Andel dieslbiler (pct.point)	0,7	4,2	4,8
Omkostninger ved CO ₂ -reduktion (kr./tons CO ₂)	6.200	8.000	9.100

Anm: Det lange sigt er defineret således, at hele omlægningen skal være fuldt indfaset og der er sket en fuld udskiftning af bilparken. Beregningsteknisk er det forudsat at gælde i 2017. Der er forudsat et årligt bilsalg på 130.000. For partiklers vedkommende er indregnet effekten af et årligt fradrag i ejerafgiften for dieslbiler med partikelfiltre. Der er ikke taget højde for, at aftaler med bilindustrien fører til mere brændstoføkonomiske biler.

For alle tre modeller gælder, at de medfører en reduktion af emission af CO₂, HC og partikler men samtidig fører til en forøgelse af NO_x-emissionen. Det sidste skyldes, at der kommer flere dieslbiler samt at NO_x-emissionen ikke reduceres, selvom der kommer partikelfiltre på dieslbilerne. CO₂-reduktionen er størst i model C, hvilket skyldes et større incitament til køb af energieffektive biler samt et faldende bilsalg. Det faldende bilsalg er en utilsigtet effekt af modellen. Model C er samtidig den model, der fører til den mindste reduktion af partikler. Det sidste skyldes primært, at forbrugerne i model C som følge af et skift i afgiftsgrundlaget vælger andre typer dieslbiler end i f.eks. model B.

I model A er reduktionen af CO₂ mindst, samtidig med at partikelreduktionen er størst. Det skyldes, at nedslaget i ejerafgiften for dieslbiler med partikelfiltre fører til en reduktion i emissionen af partikler, der kun i beskedent omfang modvirkes af omlægningen af registreringsafgiften.

For alle tre modeller gælder, at der ikke er medregnet effekten af renere dieselt teknologi, når dieslbiler, der opfylder en kommende euro5-norm eller en senere norm, introduceres. Det vil formentlig medføre en betydelig reduktion af partikeludslippene og reducere den samlede miljøbelastning.

Set i lyset af den aktuelle interesse i reduktionen af især CO₂ og partikler, vurderes miljøresultatet af de tre afgiftsmodeller samlet set positivt. Arbejdsgruppen har søgt at opgøre de samlede miljøkonsekvenser i kroner for alle emissioner. Beregningerne viser, at værdien af reduktionen af CO₂, HC og partikler samt forøgelsen af NO_x i alle tre modeller er meget beskedne. Model A giver således en samlet forbedring af miljøet på 9 mio. kr. årligt, mens model B giver en forbedring på 1 mio. kr. og model C giver en forbedring på 10 mio. kr. Det er meget beskedne størrelser i betragtning af omfanget af personbiltrafik og emissionerne herved. Omregnet pr. bil svarer det til en årlig miljøbesparelse på 6 kr. pr. bil i model A, 1 kr. pr. bil pr. år i model B og en miljøbesparelse på 6 kr. pr. bil pr. år i model C. En sådan værdisætning og sammenvejning skal dog tages med forbehold, da der er en betydelig usikkerhed på de anvendte enhedspriser.

Det er endvidere søgt at opgøre omkostningerne ved at reducere CO₂-emissionen. Omkostningerne vil i model A være ca. 6.000 kr./tons CO₂, i model B ca. 8.000 kr./tons CO₂ og i model C ca. 9.000 kr./tons CO₂. Der er således en tendens til, at en større CO₂-reduktion medfører en højere pris pr. ton CO₂, der reduceres. Reduktionsomkostningerne hidrører altovervejende fra statens provenutab på brændstofafgiften og ejerafgiften. Der er i beregningerne ikke medtaget effekter på trafiksikkerhed, trængsel, støj mv. som følge af et fald i bilsalget og dermed bilkørsel (færre ulykker, mindre vejslid, mindre støj mv.). De beregnede omkostninger er derfor et overkantskøn.

For alle tre modeller er der tale om meget høje omkostninger forbundet med at reducere CO₂, sammenlignet med hvad det koster at reducere CO₂ andre steder i økonomien. Disse omkostninger kan på den ene side sammenlignes med de samlede incitamentet i den gældende bilbeskatning, jf. afsnit 4.7, hvor der er eksempler på de udgør 15.000-20.000 kr./ton CO₂ eller mere og på den anden side med prisen på køb af CO₂-kvoter i udlandet, der skønnes at komme til at blive i størrelsesordenen 40 - 60 kr. pr. ton.

Varebiler

Den nuværende beskatning af varebiler indebærer et stort incitament til at købe større og mere miljøbelastende varebiler end brugerens behov i mange tilfælde tilsiger. Det peger på, at der er et væsentligt potentiale for miljømæssige forbedringer ved en omlægning af registreringsafgiften for varebiler.

Der findes i dag ikke EU-typegodkendte målinger af varebilers brændstofforbrug eller CO₂-emission. Det er derfor ikke muligt at lave en differentiering af afgiften efter brændstofforbruget. En forøgelse af incitamenterne til at vælge en mere brændstoføkonomisk varebil må derfor ske på andre måder, jf. kapitel 9, der omhandler registreringsafgiften for varebiler.

For varebiler kan det overvejes at gennemføre en lille eller en stor omlægning og derved reducere forskellen i afgifterne på henholdsvis små og store varebiler.

Den lille omlægning består i en reduktion af afgiftssatsen fra 95 til 60 procent, således at afgiften beregnes som 0 procent af de første 14.300 kr. og 60 procent af resten for varebiler under 2 tons. Samtidig forhøjes tillægget for privat anvendelse. Der sker endvidere en omlægning af sikkerhedsfradragene og bundfradraget for store varebiler forøges med ca. 9.000 kr., jf. kap. 6.

Den store omlægning består udover elementerne i den lille omlægning af en udvidelse af den såkaldte stationcarregel³ til at omfatte MPV'ere (som f.eks. Citroen Xsara Picasso, Opel Zafira Sportsvan mv.), 4-hjulstrækkere og lignende biler kendetegnet ved at de fra fabrikken er lukkede og er forsynede med sideruder bag førersædet. Samtidig forhøjes vægtgrænsen mellem små og store varebiler fra 2,0 til 2,5 tons, se kap. 9.

Den lille omlægning vil føre til faldende priser for de små varebiler. Modellen skønnes med nogen usikkerhed at give et merprovenu på 30 mio. kr. på kort

3. Ifølge registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, nr. 2 skal biler med tilladt totalvægt over 2 tons, men ikke over 4 tons, såfremt biler af samme fabriksmærke markedsføres med lignende karrosseri i personvognsudførelse betragtes som små varebiler, selvom de har en totalvægt over 2 tons. Reglen omtales som stationcarreglen.

sigt, som reduceres til 20 mio. kr. på længere sigt. Forskellen på 10 mio. kr. skyldes ændringer af tillægget for privat anvendelse, der indføres gradvist.

Derudover er der afledte effekter på brændstofafgifterne og ejerafgiften som følge af at bilerne bliver mere brændstoføkonomiske. Den samlede effekt inklusiv de afledte effekter er et tab på 15 mio. kr. på langt sigt, jf. tabel 1.5.

CO₂-emissionen for varebiler skønnes at blive reduceret med 1 procent, og partikeludslippet vil også blive reduceret.

Den store omlægning fører til et afgiftsfald på små varebiler og stigende afgifter for ca. 15.000 varebiler, der vil blive omfattet af den udvidede stationcar-regel eller forhøjelsen af vægtgrænsen. Det skønnes at give et merprovenu på 340 mio. kr. på kort sigt, som reduceres til ca. 165 mio. kr. på længere sigt. Forskellen på 175 mio. kr. skyldes ændringer af tillægget for privat anvendelse, der indføres gradvist.

Dertil kommer afledte effekter på brændstofafgifterne og ejerafgiften som følge af at bilerne bliver mere brændstoføkonomiske. Den samlede effekt inklusiv de afledte effekter er et tab på 160 mio. kr. på sigt.

CO₂-emissionen for varebiler skønnes at blive reduceret med 11 procent, og der vil ske en væsentlig reduktion i partikeludslippet.

Det er efter arbejdsgruppens opfattelse en politisk afgørelse om den faktiske afgiftsforhøjelse i den store model er forenelig med skattestoppet eller ej.

Tabel 1.5 Ændringer i centrale størrelser på langt sigt

	Lille omlægning	Stor omlægning
Provenu fra registreringsafgiften (mio. kr.)	30	340
Tillæg for privat anvendelse (mio. kr.)	-10	-175
Afledt effekt på brændstofafgifterne (mio. kr.)	-10	-125
Afledt effekt på vægtafgiften (mio. kr.)	-20	-200
Samlet provenu (mio. kr.)	-15	-160
CO ₂ (tons pr. år)	-16.000	-160.000
Partikler (kg pr. år)	-5.300	-52.500
Nox (tons pr. År)	-52	-515
HC (kg pr. år)	-4.200	-42.300

Anm: Det lange sigt er defineret som 12 årgange, dvs. det er forudsat, at bilparken er fuldt udskiftet efter 12 år. Tallene er afrundede, hvilket påvirker tal for summer.

Som det fremgår af tabel 1.5 kan der opnås en ganske betydelig CO₂-besparelse ved en omlægning af registreringsafgiften for varebiler samt en væsentlig reduktion i partikeludslippet.

Andre køretøjer

Ved en eventuel ændring i afgiftsgrundlaget for personbiler skal det vurderes om ændringen får konsekvenser for afgiftsberegningen af andre typer køretøjer, ligesom det skal undersøges om der er køretøjer, der betaler registreringsafgift, men hvor der ikke findes en officiel brændstofforbrugsnorm. Det skal for hver type køretøj overvejes, hvorledes disse køretøjer skal behandles i et nyt afgiftssystem, så der inden for en provenuneutral ramme sikres et konsistent og sammenhængende afgiftssystem. Et mål kan være, at de emissionsbetingede elementer i registreringsafgiften for personbiler så vidt muligt også skal gælde for andre køretøjer end varebiler. Registreringsafgiften for andre køretøjer end person- og varebiler er behandlet i kapitel 10.

For motorcykler er det ikke muligt at lade CO₂-udslippet indgå i afgiftsgrundlaget for registreringsafgiften, idet der ikke findes en EU-fastsat brændstofforbrugsnorm for motorcykler, og derfor ingen obligatoriske målinger af brændstofforbruget. Arbejdsgruppen peger derfor på, at en afgiftsomlægning - når og hvis der vedtages en sådan norm for motorcykler - bør ske efter samme principper som for personbiler.

Det samme er tilfældet for campingbiler og busser, hvor der ligeledes ikke findes en officiel brændstofforbrugsnorm.

For hyrevogne og sygetransporter bør det overvejes at beregne registreringsafgiften på grundlag af et CO₂-element svarende til det foreslåede CO₂-element i registreringsafgiften for personbiler. Dette kan ske ved, at erstatte den nuværende værdiafgift på 20 procent af værdien over 13.400 kr. med en værdiafgift på 5 procent af hele værdien samt et CO₂-element svarende til det der foreslås for personbiler. Er det en diesebil, kan det derudover overvejes, at indføre et dieseltillæg på 4.000 kr. For hyrevogne mv. med partikelfilter peger arbejdsgruppen på, at der med fordel kan gives et nedslag i ejerafgiften på det dobbelte af nedslaget for personbiler. Sigtet med denne omlægning er at øge miljøincitamenterne for taxi'er, uden at afgiftsniveauet eller provenuet samlet ændres.

Firmabiler er underlagt de almindelige registreringsafgiftsregler, jf. kapitel 11. En omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning vil derfor også gælde for firmabiler. Da grundlaget for beskatningen af fri bil er anskaffelseskostningen, vil firmabilbeskatningen dermed også blive mere miljøvenlig. Der peges på, at beskatningen af fri bil i praksis overbeskatter dieserbiler, som typisk har et lavt CO₂-udslip. Der peges endvidere på, at der ved opgørelsen af fri bil eventuelt kunne gives et nedslag på f.eks. 10 procent, når der er tale om en diesebil.

1.4 EU-liberalisering

Den 1. oktober 2002 trådte en ny EU-forordning i kraft, der med nye regler for salg af biler, service og reservedelsdistribution har til formål at skabe en mere fri konkurrence på bilmarkedet i EU, jf. kapitel 12. Den vigtigste enkeltfaktor for prisen på nye biler i Danmark vurderes at være, at bilfabrikkerne og importørerne ikke længere kan forhindre forhandlerne i at etablere et yderligere forretningssted i et andet land. Dette forbud træder først i kraft den 1. oktober 2005.

Dermed vil det blive svært for bilfabrikkerne at opretholde de store prisforskelle mellem EU-landene. På den baggrund må forhøjelser af nettopriserne de kommende 2-3 år forventes. Samtidig forventes det at priserne på reservedele vil påvirkes i nedadgående retning af de nye regler. Det er yderst usikkert, hvor meget priserne vil stige, ligesom det er usikkert, hvad nettoeffekten af prisstigningerne på nye biler kombineret med faldende reservedelspriser vil være. Der vil fortsat kunne forekomme prisforskelle af en vis størrelse mellem EU-landene.

En værdibaseret afgift vil give et pres nedad på avancerne og dermed på prisstigningernes størrelse.

Ved en model baseret på tekniske afgiftskriterier (model C) vil prisstigninger ikke blive afgiftsbelagt og således heller ikke føre til ekstraordinære statslige indtægter for statskassen. På længere sigt må det imidlertid formodes, at avancerne og dermed nettopriserne bliver større i en registreringsafgift baseret på tekniske kriterier end i en værdibaseret afgift.

1.5 Afsluttende bemærkninger om de miljømæssige perspektiver

Biltrafikken i Danmark i dag medfører to væsentlige luftforureningsproblemer, som har høj miljøpolitisk bevågenhed. Det ene er CO₂-udslippet, som har været stigende de seneste år, det andet er udslippet af sundhedsskadelige partikler, som fører til for tidlige dødsfald. Derfor har arbejdsgruppen prioriteret at de mulige modeller for omlægning af registreringsafgiften enten nu eller i løbet af de nærmeste år vil medvirke til at reducere disse to miljøproblemer.

Arbejdsgruppen har gennemført samfundsøkonomiske beregninger af konsekvenserne af de mulige omlægninger, som viser at det vil være relativt dyrt gennem registreringsafgiften at reducere CO₂-udslippet fra personbiler yderligere. Et yderligere problem er, at de biler der i dag er mest CO₂-venlige, er dieselmotorer, som forurener med partikler. Derfor er en nærliggende mulighed at udforme registreringsafgiften således, at kun dieselmotorer med lave partikel-emissioner favoriseres, f.eks. dieselmotorer med partikelfiltre. Det er imidlertid ikke tilladt ifølge gældende EU-regler, idet partikler indgår i en euronorm og

der ikke må afgiftsfavoriseres med hensyn til en del af en euro-norm. Denne restriktion vurderes dog ikke at gælde for de årlige afgifter (ejerafgiften).

På den baggrund kan det som nævnt ovenfor overvejes at kombinere en ændring af registreringsafgiften med et nedslag til dieselbiler med partikelfilter i den årlige ejerafgift, for at fremme salg af biler med partikelfilter.

For at hindre, at en forøgelse af dieselandelen, som et nyt afgiftssystem vil medføre, fører til forøget partikeludslip, kan det overvejes at give et nedslag i den årlige grønne ejerafgift på ca. 1.500 kr. i de første tre år af køretøjets levetid. Et eventuelt nedslag skal dog afstemmes med resultaterne fra et udvalg under Trafikministeriet, der omhandler tilskud til partikelfiltre for tunge køretøjer.

Derudover kan afgiften på varebiler overvejes omlagt, således at store varebiler ikke længere favoriseres u hensigtsmæssigt. Herved kan det gennemsnitlige CO₂-udslip ved salg af nye varebiler reduceres væsentligt.

Arbejdsgruppen har udarbejdet tre alternative modeller til omlægning af registreringsafgiften for personbiler. De tre modeller fører til reduktion af emissionen af CO₂ og HC i forskelligt omfang, men samtidig til en forøgelse af NO_x-emissionen som følge af en stigende andel af dieselbiler. En stigning i dieselandelen og dermed NO_x-emissionen er nødvendig, hvis der overhovedet skal komme en nævneværdig CO₂-reduktion.

Modellerne giver altså reduktion af tre typer emissioner, og forøgelse af én. Miljømæssigt er der som nævnt især behov for en ekstra indsats mod emissioner af CO₂ og partikler, mens den marginale forøgelse af NO_x-udslippet vurderes at være af mindre betydning, set i lyset af den generelle tendens til reduktion af NO_x-udslippet fra personbilerne.

Reduktionen i CO₂-udslip er ganske lille i model A, men udgør 1,1-1,9 procent af en fremtidig bilparks udslip i model B og C. Til sammenligning forventedes den grønne ejerafgift ved indførelsen i 1997 at medføre en CO₂-reduktion på ca. 0,5 procent.

For så vidt angår udslippet af partikler er reduktionen størst i model A - i størrelsesordenen 24 procent af personbilernes fremtidige udslip. Model B og C giver en reduktion på hhv. 7 og 4 pct. I fravær af nedslag af ejerafgiften vil der i alle tilfælde blive tale om en forøgelse af partikeludslippene på hhv. 4 pct. i model A, 25 pct. i model B og 29 pct. i model C.

2. Kommissorium

Skatteministeren har i foråret 2002 nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som har fået til opgave, ”at udarbejde en ny model til beregning af registreringsafgift og afgiftsgrundlag, således at afgiften i højere grad afspejler køretøjets miljøbelastning”.

Arbejdet skal foregå indenfor en provenuneutral ramme, under hensyntagen til skattestoppet, EU-retten og liberaliseringen af bilmarkedet. Endvidere har arbejdsgruppen fået til opgave at undersøge konsekvenserne af en øget dieselandel samt vurdere om der indenfor en samfundsøkonomisk og statsfinansiell ramme med fordel kan gives incitamentter til køb af biler med lavere udslip af partikler.

Kommissoriet for arbejdsgruppen er gengivet nedenfor.

Boks 2.1 Kommissorium

Den 31. maj 2001 fremlagde Skatteministeriet en rapport udarbejdet af en bredt sammensat arbejdsgruppe vedrørende en mulig forenkling og omlægning af registreringsafgiften. I rapporten blev opstillet 5 teoretiske modeller til omlægning af registreringsafgiften. Rapporten indeholdt ikke noget konkret forslag til en ændret beregning af registreringsafgiften.

Der nedsættes en arbejdsgruppe der, på baggrund af Skatteministeriets rapport af 31. maj 2001, og en forventet meddelelse fra Kommissionen om bilbeskatning i EU, skal udarbejde en konkret model til beregning af registreringsafgiften og afgiftsgrundlag, så afgiften i højere grad afspejler miljøbelastningen. Modellen skal udarbejdes under hensyntagen til skattestoppet, herunder være provenuneutralt, og det skal tilsigtes at voldsomme prisforskydninger på såvel brugte biler som nye biler undgås.

Arbejdsgruppen bør i den forbindelse vurdere fordele og ulemper ved en øget dieselandel på det danske bilmarked og herunder, om der inden for en samfundsøkonomisk og statsfinansiell ramme med fordel kan gives incitamentter til køb af biler med lavere udslip af partikler.

Endvidere bør arbejdsgruppen tage højde for eventuelle EU-retlige problemer vedr. en ændring af beregningen af registreringsafgiften, herunder beregning af registreringsafgift af brugte biler der indføres fra udlandet og refusion i forbindelse med udførsel.

Erfaringerne ved den kommende liberalisering af EU's bilmarked – holdt op imod konkurrenceevnen fra bilproducenter udenfor EU, på det danske marked bør ligeledes indgå i arbejdsgruppens overvejelser.

Arbejdsgruppen bør fremlægge en ny model til beregning af registreringsafgiften senest i foråret 2003 med henblik på efterfølgende udarbejdelse af et konkret forslag til ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer.

Arbejdsgruppen består af repræsentanter fra Skatteministeriet, Trafikministeriet, Told og Skattestyrelsen, Finansministeriet, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen samt Færdselsstyrelsen. Arbejdsgruppens sammensætning er følgende:

Afdelingschef Per Bach Jørgensen, Skatteministeriet (Formand)

Kontorchef Hans Larsen, Skatteministeriet

Kontorchef Karsten Aasberg Karlsen, Skatteministeriet

Kontorchef Flemming Secher Miljøstyrelsen

Fuldmægtig Robert Heidemann, Miljøstyrelsen

Kontorchef Per Hvas, Told- og Skattestyrelsen

Kontorchef Claus Andersen, Energistyrelsen. Afløst af kontorchef Flemming G. Nielsen.

Fuldmægtig Ulrich Bang Termansen, Energistyrelsen
Chefkonsulent Niels Kleis Frederiksen, Finansministeriet
Kontorchef Torkil Eriksen Trafikministeriet
Fuldmægtig Sune Schou, Trafikministeriet
Kontorchef Ib Rasmussen, Færdselsstyrelsen

Specialkonsulent Klaus Henrik Kristensen, Skatteministeriet (sekretariat)
Fuldmægtig Lise Sand Frederiksen, Skatteministeriet (sekretariat)
Bachelor Hasan Dönmez, Skatteministeriet (sekretariat)

Arbejdsgruppen har valgt følgende definitioner og afgrænsninger:

Miljø

Det overordnede formål med en omlægning af registreringsafgiften er at fremme miljø- og energirigtige køretøjer med henblik på at nedbringe køretøjernes emissioner af luft- og sundhedsskadelige stoffer, herunder CO₂, kulbrinter, partikler og kvælstofilter.

Danmark har ved ratificeringen af Kyoto-protokollen, forpligtet sig til at nedbringe landets samlede CO₂-udslip med 21 pct. i 2008-2012 i forhold til den faktiske udledning i 1990. Fremme af miljø- og energirigtige køretøjer kan derfor ses som et element i den nationale klimastrategi, der skal understøtte landets internationale klimamæssige forpligtigelser.

Nedbringelse af CO₂ bør imidlertid ikke ske på bekostning af forringelser af miljøet i øvrigt, herunder i form af et større udslip af partikler mv.

Arbejdsgruppen skal derfor undersøge om der samfundsøkonomisk med fordel kan gives økonomiske incitamenter til anskaffelse af dieselmotorer med partikelfiltre.

Ved et miljørigtigt køretøj forstås et køretøj der ved fremstilling, drift og bortskaffelse giver den lavest mulige skadelige effekt på miljøet. For de biler der i dag findes på bilmarkedet kan de væsentligste miljøeffekter inddeles i:

- CO₂-udslip
- Emissioner til luften i øvrigt (partikler, kvælstofilter og kulbrinter)
- Støj
- Affaldsprodukter ved bortskaffelse og fremstilling.

Eksternaliteter vedr. støj og trængsel er imidlertid centreret omkring specifikke lokaliteter og tidspunkter og er ikke egnet til at blive inddraget i et generelt

virkemiddel som registreringsafgiften. Partikler er ligeledes primært relateret til specifikke lokaliteter og tidspunkter. Partikler er dog modsat trængsel direkte sundhedsskadelige ligesom det er lettere at måle køretøjernes udledning af partikler og derved værdisætte de sundhedsskadelige effekter. Arbejdsgruppen har derfor fokuseret på omkostningerne ved luftforurening (herunder partikler) og klimapåvirkningen og set bort fra øvrige eksterne omkostninger.

Skadelige miljøeffekter som følge af udledning af partikler, kvælstofilter og kulbrinte er af mere lokal/regional karakter der dels bidrager til en øget luftforurening (lokalt) og dels forårsager forsurening i følsomme miljøområder (regionalt). Det kan derfor i højere grad retfærdiggøres, at adressere luftforurening med et generelt virkemiddel som registreringsafgiften.

CO₂ – eller klimaproblemet er derimod et globalt problem. Af hensyn til det globale klimaansvar kan det ligeledes her forsvares, at anvende et virkemiddel af generel karakter.

I de gældende forskrifter for typegodkendelse af personbiler skal der opgives værdier for de nævnte emissioner og CO₂-udslip. Afgiftsdifferentiering efter udslip af partikler, kvælstofilter og kulbrinte skal knyttes til EU's gældende eller kommende grænseværdier.

I arbejdet er der endvidere lagt vægt på at indsamle priser for miljøfaktorernes eksterne omkostninger for derved at skabe et grundlag til vurdering af omlægningens samfundsøkonomiske konsekvenser. Arbejdsgruppen har ikke selv foretaget en egentlig estimering af priser for de eksterne omkostninger, men har anvendt de priser der i dag anvendes i den tilgængelige litteratur på området.

Provenuneutralitet

Arbejdsgruppen har jf. kommissoriet lagt til grund, at statens samlede indtægter fra registreringsafgiften skal være uændret som følge af omlægningen, idet der tages højde for den skønnede adfærdseffekt på bilkøbet.

Derimod er der i udvalget set bort fra afledte effekter på brændstofafgifter, ejeravgift mv. Provenuet fra registreringsafgiften betragtes samlet for de typer af køretøjer der berøres af afgiftsomlægningen.

Skattestoppet

Afgiftsomlægningen skal ske under hensyntagen til skattestoppet. En provenuneutral omlægning kan imidlertid kun ske, hvis nogle bilmodeller stiger i afgift og andre falder i afgift. At enkelte bilmærker/modeller som følge af om-

lægningen stiger i afgift vurderes at være i overensstemmelse med skattestoppet, så længe det gennemsnitlige afgiftsniveau ikke stiger, når omlægningen som her er miljømæssig ønskelig.

Prisudsving

En ændring i beregningsgrundlaget for registreringsafgiften vil som følge af afgiftsændringer medføre forskydninger i bilpriserne. Des større ændring i afgiftsgrundlaget, des større prisudsving. Da bilmarkedet er et marked hvor der er relativ stor konkurrence mellem enkelte modeller og varianter indenfor hvert segment, vil priserne uagtet afgift og produktionsomkostninger i et vist omfang indrette sig efter konkurrenternes priser. En afgiftsændring vil derfor næppe fuldt ud overvælttes i salgspriserne.

Da brugtbilspriserne afhænger af priserne på nye biler vil også priserne på de brugte biler påvirkes af ændringer i afgiften. Bilmodeller der stiger i afgift vil alt andet lige stige i værdi på markedet for brugte biler og omvendt. Det betyder, at de nuværende bilejerne vil opleve et kapitaltab eller gevinst, afhængig af om nye biler af deres bilmærke eller konkurrerende bilmærke falder eller stiger i pris. Kapitaltabet/gevinsten vil være størst for personer, der lige før omlægningen har købt en ny bil.

Også bilforhandlere og importører vil påvirkes af en omlægning, idet en omlægning vil få konsekvenser for efterspørgslen.

Ved en stor omlægning er der risiko for, at enkelte modeller eller mærker helt forsvinder ud af markedet, hvorved de bilimportører der importerer disse køretøjer vil opleve et tab. For brugtbilsforhandlerne vil prisændringer på nye biler slå igennem på værdien af lageret af brugte biler, men der kan også her være tale om både gevinster og tab.

Det er derfor vigtigt, at det ved en omlægning overvejes hvor store kapitaltab det vil være acceptabelt at påføre borgerne og hvor store prisændringer bilforhandlere og importører kan bære.

Arbejdsgruppen har i den forbindelse forudsat, at et maksimalt niveau for acceptable prisændringer er ca. 15 pct. i nedadgående retning. En omlægning af registreringsafgiften bør ske under hensyntagen hertil og sikre at priserne på langt hovedparten af bilmodellerne falder mindre end 15 pct.

3. Kommissionens meddelelse og EU-konformitet

Kommissionen offentliggjorde den 6. september 2002 en meddelelse om bilbeskatning. Kommissionen fokuserer i meddelelsen på to punkter - forholdet til det indre marked og reduktionen af CO₂-udslip fra personbiler. Meddelelsen indeholder anbefalinger af hvordan EU-landenes bilafgiftssystemer bør indrettes i fremtiden. Der lægges i meddelelsen op til, at Kommissionen på et senere tidspunkt vil fremsætte forslag, der understøtter disse anbefalinger. Kommissionen henstiller til medlemslandene, at medlemslandene tager højde for anbefalingerne i forbindelse med kommende revisioner eller omlægninger af eksisterende afgifter.

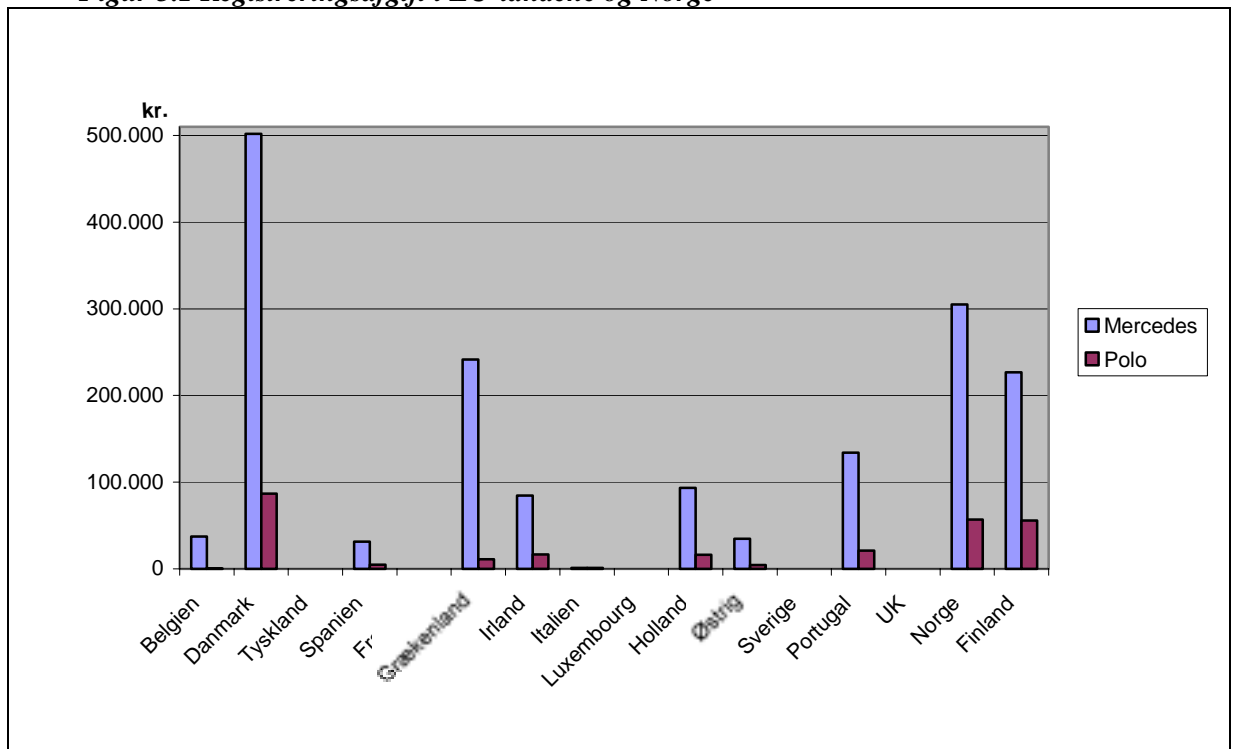
3.1 Indhold

Alle medlemslande i EU anvender afgifts- eller skatteinstrumenter til at sikre en vis indtægt fra både private og kommercielle vejbrugere. Manglende harmonisering på området og forskellige nationale interessehensyn og præferencer betyder, at der i dag er meget store forskelle på landenes bilafgiftssystemer. Det gælder både afgiftsstruktur og niveau.

Ti medlemslande anvender i dag registreringsafgifter mens 14 lande anvender løbende afgifter (vægtafgift/grøn ejerafgift). For så vidt angår registreringsafgiften er niveauet i Danmark det højeste efterfulgt af Finland og Irland.

I nedenstående figur er registreringsafgiften i de forskellige lande for henholdsvis en VW Polo og en Mercedes, illustreret. I bilag 4 er registreringsafgiften for de to køretøjer i de 15 EU-lande angivet i kroner.

Figur 3.1 Registreringsafgift i EU-landene og Norge



Alle lande uden undtagelse benytter sig af brændstofafgifter. Lande der ikke har nogen registreringsafgift har ofte højere brændstofafgifter. Alle lande undtagen Storbritannien anvender lavere afgift for diesel end for benzin.

3.2 Indre marked

De store forskelle i medlemslandenes skattesystemer kombineret med bilbranchens fritagelse fra de generelle konkurrenceregler, jf. kapitel 12, har efter Kommissionens opfattelse medvirket til en høj grad af markedssegmentering og medfølgende store forskelle i bilpriser både før og efter afgift.

Kommissionen peger på, at især registreringsafgifter udgør et stort problem for funktionen af det indre marked i forbindelse med f.eks. permanent skift af fast bopæl, handel med brugte biler, levering af grænseoverskridende serviceydelse mv. Ofte indebærer landenes afgiftssystemer, at der i de nævnte tilfælde sker en dobbeltbeskatning af køretøjer, og at bilafgifterne derfor medfører barrierer i forhold til den økonomiske integration.

3.3 Miljø

Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet har vedtaget en målsætning om at reducere CO₂-emissionerne fra personbiler til 120 gram per kilometer senest i 2010. Det skal bl.a. ske ved brug af fiskale instrumenter.

I 1996 har Kommissionen vedtaget en fællesskabsstrategi til at nedbringe CO₂-udslip fra personbiler baseret på:

- Frivillige aftaler med bilindustrien der har forpligtet sig til at nedbringe CO₂-udslippet fra nye personbiler til 140 gram per kilometer, i henholdsvis 2008 (europæiske biler) og 2009 (japanske og koreanske biler).
- Energimærkning og økonomiske virkemidler, som skal sikre en yderligere reduktion ned til 120 gram CO₂ per kilometer senest i 2010.

Boks 3.1 EU's strategi fra 1996

Opfyldelsen af EU's målsætning skal ske ved indgåelse af frivillige aftaler med bilindustrien med henblik på at opnå en forbedring af energieffektiviteten. Der er indgået aftaler med den europæiske, den japanske samt den koreanske bilindustri. EU's aftale med bilindustrien indebærer, at den europæiske bilindustri i 2008 har forpligtet sig til at producere biler, der i gennemsnit udleder 140 g CO₂ pr. km svarende til et brændstofforbrug på i gennemsnit mindst 17 km/l for benzinbiler og 19 km/l for dieslbiler. Den japanske og koreanske bilindustri har indgået den samme aftale, blot med virkning fra 2009.

Derudover skal forbrugerinformation og mærkning med henblik på at øge fokus hos de potentielle bilkøbere på miljørigtige biler og fiskale instrumenter sikre en yderligere reduktion fra 140 gram pr. km. til 120 gram pr. km. Under forudsætning af, at energieffektiviteten for personbiler i Danmark uden EU-initiativer vil være stort set uændret i de kommende år, er det forventningen, at aftalen med bilindustrien vil skabe grundlag for en begrænsning af CO₂-udslippet fra transportsektoren på ca. 1 pct. i 2005 og ca. 2-4 pct. i 2010 i forhold til udviklingen uden disse forbedringer. Reduktionen af CO₂-udslippet afhænger naturligvis af den takt, hvormed bilparken udskiftes i de kommende år. Aftalen er baseret på et gennemsnit af biler solgt i EU. Det vides således ikke med sikkerhed på nuværende tidspunkt, hvordan den præcise sammensætning af solgte nye biler bliver i Danmark, når aftalen er fuldt gennemført.

Gennemførelsen af EU-strategien forventes således at medføre en væsentlig forbedring af bilernes brændstoføkonomi udover den forventede effekt af en eventuel omlægning af registreringsafgiften. Ved indførelse af et CO₂-afhængigt element i registreringsafgiften vil provenuet fra registreringsafgif-

ten falde i takt med, at brændstoføkonomien løbende forbedres fra bilfabrikkernes side. Dette kan forventes at påvirke bilpriserne i nedadgående retning og derved stimulere bilsalg og bilkørsel, og i et vist omfang resultere i øget miljøbelastning i forhold til en situation med uændret afgiftsniveau.

For at understøtte EU strategien blev der i 1999 igangsat et arbejde vedr. muligheder for at anvende fiskale instrumenter til at begrænse CO₂-udslippet fra personbiler, og i slutningen af 2001 offentliggjorde Kommissionen en rapport udarbejdet af COWI. Hovedkonklusionen i rapporten var, at det ikke er *afgiftsniveauet* der er afgørende for hvorvidt en afgift er effektiv mht. at påvirke forbrugernes adfærd i retning af at vælge mere energirigtige køretøjer, men at adfærdseffekten primært afhænger af *afgiftsdifferentieringen* i forhold til CO₂ og om CO₂-differentieringen sker i den provenumæssigt dominerende afgift.

En yderligere konklusion var endvidere, at mulighederne for at reducere CO₂ blev øget, hvis der tillades en højere dieselandel. Omvendt medfører en øget dieselandel en forøgelse af partikel- og NO_x-udslippet. Undersøgelsen viste således, at der er et tradeoff mellem reduktion af CO₂ og et øget udslip af partikler.

3.4 Brændstofafgifter

Kommissionen peger i meddelelsen på, at givet den direkte sammenhæng mellem emissioner og brændstofforbrug er brændstofafgifter et effektivt instrument til at internalisere de eksterne omkostninger der er i forbindelse med bilkørsel. Det gælder både for diesel- og benzindrevne køretøjer.

I dag anvendes brændstofafgifter i samtlige EU-lande. Disse er dog karakteriseret ved, at dieselafgiften er væsentligt lavere end benzinafgiften. Baggrunden for de lavere satser for diesel er bl.a. hensynet til vognmandserhvervet. Hvis landene i stedet skelnede mellem diesel der anvendes til privat brug, og diesel, der anvendes kommercielt, er det Kommissionens opfattelse, at en sådan afgiftsforskel ikke længere kan retfærdiggøres. Dieselafgiften for diesel til private bør derfor gradvist hæves så forskellen i afgiftsniveauet for benzinafgiften og dieselafgiften udlignes. Dette synspunkt er ligeledes afspejlet i Kommissionens direktivforslag (COM 410/2002.)⁴ vedrørende harmonisering af diesel- og benzinafgifter.

4 Forslag til RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 92/81/EØF og direktiv 92/82/EØF med henblik på indførelse af en særlig afgiftsordning for dieselolie, der anvendes som brændstof til erhvervsformål, og med henblik på tilnærmelse af punktafgifterne på benzin og dieselolie.

3.5 Kommissionens anbefalinger

På kort sigt anbefaler Kommissionen:

- at alle medlemslande med registreringsafgift hurtigst muligt gennemfører en ordning med godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler for at undgå problemer vedr. dobbeltbeskatning, og
- at alle medlemslande indfører en godtgørelsesordning for så vidt angår de løbende afgifter.

På langt sigt anbefaler Kommissionen:

- En udfasning af registreringsafgiften over en periode på 5-10 år,
- at de løbende afgifter, som f.eks. vægtafgift og brændstofforbrugsafgift gradvist forhøjes,
- at afgiften på diesel og benzin til privat brug harmoniseres og tilnærmes hinanden, samt at satserne forhøjes. Det vil kræve, at der skelnes mellem diesel, der anvendes kommercielt og diesel, der anvendes til privat brug.
- at grundlaget for beregning af løbende afgifter til en vis grad harmoniseres, ligesom der indføres et interval for et rimeligt afgiftsniveau, samt
- at eksisterende afgifter enten udskiftes med afgifter, der alene er baseret på energiforbruget eller at der som minimum indføres et CO₂-afhængigt element i den afgift, der provenumæssigt dominerer bilafgiftssystemet.

3.6 Danske regler og Kommissionens anbefalinger

Den danske registreringsafgift er som nævnt den absolut højeste i Europa, efterfulgt af Finland, hvor registreringsafgiften beregnes som 100 procent af køretøjets CIF-pris eksklusiv moms med et fast fradrag på 774 EUR (5.385 kr.).

En afgift på niveau svarende til den danske registreringsafgift indebærer en risiko for betydelige økonomiske forvridninger. I relation til de problemer som er knyttet til bl.a. arbejdskraftens internationale mobilitet og salg af brug-

te køretøjer til udlandet, er de danske regler imidlertid løbende forsøgt tilpasset således, at disse i dag lever op til Kommissionens anbefalinger for det korte sigt.

Kort sigt:

- Danmark har som det eneste EU-land indført godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af brugte biler.
- De løbende afgifter afregnes for det antal dage, bilerne kører i Danmark. Dvs. i det tilfælde køretøjet afmeldes inden afgiftsperiodens udløb, tilbagebetales den vægtafgift/grøn ejeravgift der er betalt for meget.

Langt sigt:

I teorien vil registreringsafgiften uden de store problemer gradvist kunne omlægges til en løbende afgift. I praksis er det næppe helt så enkelt, idet der er væsentlige administrative og inddrivelsesmæssige problemer med at opkræve en løbende afgift af denne størrelse.

Den nuværende ”engangsafgift” kan transformeres til en løbende registreringsafgift ved f.eks. at opkræve afgiften i årlige (eller månedlige) ”rater” eller afdrag, der følger afskrivningen af bilens værdi. Derved skal der hver afgiftsperiode betales en afgift svarende til afskrivningen af bilens registreringsafgift som ny. I nedenstående boks er givet et bud på hvordan afgiften *kan* udformes. Dette eksempel er alene en illustration af hvordan en løbende registreringsafgift kan udformes og er ikke et konkret forslag til en omlægning af registreringsafgiften til en løbende afgift. I bilag 5 vises endvidere et eksempel på beregning af en løbende afgift for et specifikt køretøj.

Boks 3.2 Model for en løbende registreringsafgift:

Det fulde registreringsafgiftsbeløb fastsættes ved køretøjets 1. registrering i Danmark.

Dernæst beregnes den løbende afgift som 3 pct. af den samlede registreringsafgift de første tre måneder og 1 pct. af registreringsafgiften de efterfølgende måneder. Det svarer til den gennemsnitlige afskrivningsprofil for en personbil.

Efter 8 år stoppes nedskrivningen af afgiften. Derefter betales samme beløb.

Der betales endvidere et indirekte rentetillæg på 6 pct. om året (½ pct. om måneden) af restafgiften.

I den foreslåede model vil den løbende afgift udgøre ca. 15 pct. det første år og 12 pct. de efterfølgende år af den samlede registreringsafgift indtil køretøjets 8. år. Da afgiften over tid falder betydeligt foreslås, at der efter køretøjets ottende år betales et fast beløb i resten af køretøjets levetid, svarende til afgiftsbetalingen efter 8 år (96 måneder). Denne grænse vil begrænse incitamentet til at købe ældre – og som regel – mere forurenende biler.

Rentetillægget betyder endvidere, at der for mange bilkøbere ikke vil være store forskydninger i omkostningerne ved anskaffelse af bil. Staten kommer til at fungere som en slags ”bank” for forbrugerne, der nu i stedet for at låne penge i banken kan bruge staten som ”finansieringskilde”.

For staten har rentetillægget den konsekvens, at den langsigtede provenueeffekt af en sådan omlægning er neutral, om end der vil være betydelige likviditetsmæssige forskydninger i en periode.

Der indregistreres i dag over 100.000 nye køretøjer om året, hvor afgiften primært betales af de enkelte forhandlere der er registreret hos told- og skatsetyrelsen. Afregningen foregår månedsvis.

I forbindelse med et nyt system med løbende afgiftsbetaling skal der etableres et nyt opkrævningssystem der med tiden skal kunne håndtere en individuel afgiftsopkrævning for op til 2-3 mio. køretøjer og som uafhængigt skal kunne holde styr på afgifterne fordelt på perioder og den fastsatte rentebetaling.

Da afgiften vil variere fra år til år og fra bil til bil afhængigt af hvor gammelt køretøjet er, og hvor stor en restafgift der er indeholdt i køretøjet, vil afgiftssystemet blive mere kompliceret og dermed indebære øgede driftsomkostninger.

En løbende afgift øger endvidere i princippet restancerisikoen. Dog skal det bemærkes, at i og med at afgiftsbeløbene ved en løbende afgift er væsentligt lavere end ved en engangsafgift, vil det næppe føre til et stort provenutab, såfremt den løbende afgift opkræves forud. I forbindelse med en overgang til en løbende afgift vil der som nævnt blive tale om midlertidige likviditetsmæssige forskydninger i en periode. Hvis køretøjer kan afmeldes for en kortere periode (6-12 mdr.) og efterfølgende tilmeldes uden at der i den mellemliggende periode betales afgift kan det endvidere føre til et provenutab.

Foruden de opkrævningsmæssige problemer vil der ved en løbende registreringsafgift være skærpet behov for kontrol med køretøjerne. Det vil blive lettere at anvende et køretøj, hvor der ikke er betalt fuld registreringsafgift, idet nummerpladen ikke længere vil være et bevis for at der er betalt fuld afgift af køretøjet. Tilsvarende systemer og kontrolproblemer kendes fra bl.a. USA. Det vil øge politiets arbejde med at fjerne nummerplader.

En overgang til en løbende afgift vil endvidere kræve, at der udvikles et helt nyt standardprissystem med grænseflader til andre IT-systemer samt et system til beregning af afgiften.

Kommissionen anbefaler endvidere i meddelelsen, at landene enten omlægger deres eksisterende afgifter til rene CO₂-afgifter eller at der som minimum indføres et CO₂-baseret element i den dominerende afgift. En omlægning af den danske registreringsafgift til en ren CO₂-baseret afgift vil ifølge Kommissionens meddelelse⁵ kunne reducere det gennemsnitlige CO₂-udslip fra nye personbiler med 8 procent ved uændret provenu⁶ og dieselandel.

Ved en afgift på niveau med den danske registreringsafgift er det ikke hensigtsmæssigt at basere hele afgiften på CO₂. Registreringsafgiften er primært fiskalt begrundet, om end afgiften har nogle positive afledede effekter på miljøet, som arbejdsgruppens forslag forsøger systematiseret og tydeliggjort. Afgiftens primære formål er dog fortsat fiskalt og miljøformålet sekundært. En fuldstændig omlægning af afgiften til en ren CO₂-afgift giver derfor umiddelbart ikke nogen mening.

5 De miljømæssige konsekvensberegninger vedr. ændringer i afgiftssystemet, der er gengivet i Kommissionens meddelelse, er baseret på et studie foretaget af COWI, "Fiscal measures to reduce CO₂-emissions, from new passenger cars" (December 2001).

6 I "COWI-modellen", anlægges en "global" provenubetragtning, hvor det samlede provenu fra registreringsafgift, grøn ejeravgift og brændstofafgifter holdes uændret. I det nævnte tilfælde stiger den gennemsnitlige registreringsafgift med 33 procent, den gennemsnitlige ejeravgift falder med 58 procent og indtægterne fra benzinafgiften falder med 16 procent. Endvidere tillader COWI-modellen store ændringer i de relative priser og derved store påvirkninger af markedet. Som følge af de meget forskellige modelforudsætninger og begrænsninger er det ikke muligt direkte at sammenligne disse resultater med dem der opnås i de af arbejdsgruppen foreslåede modeller.

Endvidere vil en omlægning til en ren CO₂-afgift medføre meget store prisforskydninger i priser på både nye og brugte biler. I kapitel 4 er de eksterne omkostninger ved CO₂ værdisat til 270 kr. per ton CO₂. Omlægges hele registreringsafgiften på det nuværende niveau til en ren CO₂-baseret registreringsafgift, vil afgiften være ude af proportion med omkostningerne ved CO₂-udledning ligesom de samfundsøkonomiske omkostninger ved CO₂-reduktion vil være langt større end i det nuværende afgiftssystem.

For så vidt angår Kommissionens anbefalinger om at indføre et CO₂-element i afgiftsgrundlaget, så indeholder den nuværende registreringsafgift allerede et incitament til anskaffelse af brændstoføkonomiske biler som følge af sammenhængen mellem køretøjets værdi og brændstofforbrug. Da registreringsafgiften allerede i et vist omfang er korreleret med brændstofforbruget kan det under forudsætning af uændret provenu, være svært at opnå væsentlige yderligere CO₂-reduktioner. Registreringsafgiften opfylder herved kun indirekte Kommissionens anbefalinger mht. CO₂.

Det danske arbejde med at analysere mulighederne for at tydeliggøre sammenhængen mellem afgift og miljøpåvirkning for biler blev igangsat i foråret 1999. Arbejdsgruppens overvejelser mht. at introducere et CO₂-element i afgiftsgrundlaget for beregning af registreringsafgift skal derfor ikke ses som en konsekvens af Kommissionens meddelelse, men som udtryk for et nationalt ønske om at påvirke bilkøberne til at anskaffe mere miljøvenlige køretøjer, herunder med henblik på at sikre størst mulig effektivitet af de miljøpolitiske virkemidler.

3.7 Andre EU-retlige hensyn

Medlemslandenes afgiftssystemer skal som udgangspunkt leve op til de grundlæggende bestemmelser i traktaten. Det er ikke entydigt og ligetil at afgøre om hvorvidt en afgift eller skat grundlæggende er i strid med enten artikel 25 (forbud mod told og toldlignende afgifter mellem medlemsstaterne), artikel 28 (forbud mod kvantitative importrestriktioner), eller artikel 90 (forbud mod diskriminerende interne afgifter) og er derfor et spørgsmål, som domstolene ofte bliver præsenteret for. Også spørgsmål om hvorvidt nationale regler strider imod artikel 39 (arbejdskraftens fri bevægelighed) og artikel 49 (den fri bevægelighed for tjenesteydelser) indbringes ligeledes ofte for domstolene.

For så vidt angår bilafgifterne har klager fra borgere og organisationer affødt en hel række sager ved både nationale domstole og EF-domstolen. Disse sager og efterfølgende afgørelser har været med til at skabe et billede af hvornår en afgift er i strid med de EU-retlige principper og udgør en del af gældende ret på området. En del af afgørelserne har i tidens løb betydet, at de danske registreringsafgiftsregler er blevet ændret for at sikre afgiftens konformitet med

gældende EU-ret. F.eks. medførte en dom i 1990, at de danske regler vedr. beregning af registreringsafgift af brugte biler er blevet ændret. I bilag 6 er gengivet nogle senere afgørelser og sager som Domstolen er blevet præsenteret for.

EU-retten er i stadig udvikling og der falder løbende nye domme der kan få konsekvenser for indretningen af de danske regler. EU-retten kan derfor indebære, at registreringsafgiften også fremover vil skulle justeres for fortsat at være forenelig med de EU-retlige principper. F.eks. har Kommissionen indledt to traktatkrænkelserprocedurer mod Danmark for overtrædelse af bl.a. traktatens regler om fri bevægelighed, se bilag 6.

3.8 Konklusion

- Kommissionen konkluderer i sin meddelelse, at de nationale forskelle i bilafgiftssystemerne virker hæmmende for funktionen af det indre marked, særligt i forbindelse med arbejdskraftens mobilitet og levering af grænseoverskridende tjenesteydelser.
- Kommissionen anbefaler derfor, at landene på kort sigt indfører systemer til godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel
- På langt sigt anbefaler Kommissionen, at registreringsafgifter omlægges til løbende afgifter og at landene som minimum indfører et CO₂-baseret element i afgiftsberegningen.
- Den danske registreringsafgift er i kraft af det høje niveau betydeligt forvridende. For at reducere de problemer der opstår i forbindelse med grænseoverskridende transaktioner, er de danske registreringsafgiftsregler løbende blevet justeret og opfylder herved Kommissionens kortsigtede anbefalinger.
- På langt sigt vil det være muligt, men besværligt og meget omkostningskrævende at leve op til Kommissionens anbefalinger for så vidt angår en omlægning til en løbende afgift.
- En overgang til en løbende afgift vil kræve øgede ressourcer til løbende opkrævning og kontrol, samt medføre midlertidige likviditetsmæssige forskydninger i afgiftsbetalingen.
- Den danske registreringsafgift opfylder i vidt omfang indirekte Kommissionens anbefalinger hvad angår CO₂, idet der er en sammenhæng mellem værdi og brændstofforbrug.

4. Eksterne omkostninger og euronormer

4.1 Udviklingen i trafikens luftforurening

Trafik påvirker omgivelserne ved luftforurening, støj, ulykker, trængsel, landskabspåvirkning mv. Der er samfundsmæssige omkostninger forbundet med disse påvirkninger. F.eks. har emissionen af partikler sundhedsskadelige effekter, der medfører sygdom, tabte arbejdsdage og for tidlig død, hvorimod støj medfører omkostninger i form af gene og risiko for sundhedsskader for dem, der befinder sig i nærheden.

Boks 4.1.1 Emissioner og deres skadevirkninger

Emission	Miljøeffekt	Sundhedseffekt
CO ₂	Klima: Global opvarmning	-
Partikler	-	- Kræftfremkaldende effekt (lungekræft) - Forøger risikoen for hjertekarsygdomme og deraf følgende dødsfald. - Generer luftvejene og medfører øget forekomst af eksempelvis bronkitis og astma.
NO _x	Regionale effekter: - Forsuring - Eutrofiering (overgødskning) - Medvirker til dannelse af jordnær ozon, som skader afgrøder	NO ₂ generer luftvejene. Kan f.eks. forværre astmatiske lidelser. Ozon kan give irritation i øjne og hals, og nedsætte den fysiske præstationsevne
Kulbrinter	Medvirker til ozondannelse	Kan give irritation i øjne og hals. Bl.a. benzen og PAH anses for kræftfremkaldende

Omkostningerne ved trafikens luftforurening er reduceret betydeligt de senere år. Således er der fra 1990 til 2001 (dvs. fra euro0 til euro3 normer) sket en reduktion i omkostningerne på ca. 75 procent for benzinbiler og 60 pct. for dieslbiler, jf. tabel 4.1 og 4.2.

Denne udvikling vil fortsætte i takt med vedtagelse af mere restriktive euronormer, således at de samlede omkostninger ved benzinbiler i 2006 vil være ca. 21 pct. af niveauet i 1990. For NOx og HC vil omkostningerne kun udgøre ca. 4 pct. For dieselbiler vil de samlede omkostninger i 2006 udgøre ca. 28 pct. af niveauet i 1990. Betragtes alene NOx, HC og partikler vil omkostningerne for dieselbiler i 2006 udgøre 15 pct. af niveauet i 1990.

Tabel 4.1 Omkostninger (NOx, HC, CO₂) for nye benzin-personbiler 1990-2001

År	NOx og HC (kr./km)	NOx og HC (indekseret)	CO ₂ (kr./km)	CO ₂ (indekseret)	NOx, HC og CO ₂ (indekseret)
1990	0,222	100	0,054	100	100
1991	0,058	26	0,054	100	40
1992	0,058	26	0,053	99	40
1993	0,058	26	0,053	99	40
1994	0,058	26	0,052	98	40
1995	0,058	26	0,052	97	40
1996	0,058	26	0,052	96	40
1997	0,030	13	0,051	95	29
1998	0,030	13	0,049	92	29
1999	0,030	13	0,048	90	29
2000	0,030	13	0,048	90	28
2001	0,018	8	0,048	90	24
2006	0,009	4	0,048	90	21

Anm. Til beregningerne er anvendt følgende emissionsfaktorer: For luftemissioner ekskl. CO₂ er for 1990 anvendt Miljøstyrelsens skøn over faktiske emissioner. For luftemissioner ekskl. CO₂ er for 1991-2001 anvendt Euronormtal, hvilket giver en mindre overvurdering. For CO₂ er kilden for 1990-1999 Energistyrelsen, (Kaj Jørgensen, 2001), for 2000 og 2001 tal fra Færdselsstyrelsen. Som enhedspriser er anvendt Det Økonomiske Råd, 2002 (jf. tabel 4.3). For 2006 er anvendt euro4-normen for NOx og HC, mens CO₂-emissionen er fastholdt på 2001-niveauet.

Tabel 4.2 Omkostninger (NOx, HC, partikler, CO₂) for nye diesel-personbiler 1990-2001

År	NOx, HC og partikler (kr./km)	NOx, HC og partikler (indekseret)	CO ₂ (kr./km)	CO ₂ (indekseret)	NOx, HC, partikler og CO ₂ (indekseret)
1990	0,224	100	0,059	100	100
1991	0,142	63	0,068	116	74
1992	0,142	63	0,074	126	76
1993	0,142	63	0,083	141	80
1994	0,142	63	0,063	107	72
1995	0,142	63	0,060	102	71
1996	0,142	63	0,062	106	72
1997	0,093	42	0,050	85	51
1998	0,093	42	0,046	78	49
1999	0,093	42	0,042	72	48
2000	0,093	42	0,040	69	47
2001	0,068	30	0,039	67	38
2006	0,035	15	0,039	67	28

Anm. Vedr. beregningerne, se anm. til tabel 4.1.

Denne udvikling betyder, at der kan opnås en betydelig miljømæssig gevinst i det omfang ældre biler erstattes af nyere. Trafikkens samlede luftforurening af NOx, HC og partikler vil alt andet lige reduceres i takt med den naturlige udskiftning af bilparken⁷. En yderligere reduktion af disse emissioner sker, når kommende euronormer sætter skrappe krav til bilernes emissioner. Endvidere forventes EU-Kommissionens aftale med bilindustrien at medføre et fortsat fald i CO₂-emissionerne fra nye biler frem til 2009. Hidtil er reduktionen i udledningen af CO₂ gået betydeligt langsommere end reduktionen af NOx, HC og partikler

Denne udvikling vil på sigt højst sandsynligt langt overstige effekten af en eventuel omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning. En omlægning kan medføre et fald i emissionerne, men har mere karakter af et niveauskift en gang for alle, med mindre der fastholdes økonomiske incitamenter, der tilskynder forbrugerne til fortsat at vælge den mest miljøvenlige teknik.

De miljømæssige gevinster ved udskiftningen af bilparken kan fremskyndes, f.eks. ved en forhøjelse af skrotpræmien. Erfaringerne fra den midlertidige skrotpræmieringsordning i 1994-95 viser, at udbetaling af en skrotpræmie på mere end 5.000 kr. vil fremrykke skrotningen af de ældste biler med ca. 1 år.

⁷ En undersøgelse fra det svenske Vägverket viser tilsvarende markant mindre sundheds- og miljøbelastning fra nyere biler. Således er bilernes "kræftfremkaldende potentiale" ifølge undersøgelsen faldet med 85-98 pct. fra 93/94 til 2001. Undersøgelsen bygger dog alene på måling af emissioner fra 4 nye biler. Kilde: "Modern petrol and diesel cars", maj 2002.

Effekten er dermed kortvarig. Arbejdsgruppen har i øvrigt ikke undersøgt de samfundsøkonomiske konsekvenser eller andre aspekter af en sådan forhøjelse.

4.2 Omkostninger ved CO₂-reduktion

De samfundsøkonomiske velfærdsvirkninger af ændringer i registreringsafgiften knytter sig til de adfærdsvirkninger, som omlægningen udløser. Disse virkninger omfatter

- ændringer i bilkøbets niveau og sammensætning,
- ændringer i brændstofforbruget,
- afledte virkninger på arbejdsudbuddet,
- virkninger på forbrug af andre afgiftsbelagte varer samt
- virkninger på miljøet gennem ændringer i skadelige emissionerne fra personbilerne.

Velfærdsvirkningen af ændringer i skattesystemets indretning er nært forbundet med de afledte virkninger på de offentlige finanser. Årsagen til dette er, at skatterne netop svarer til forskellen mellem privatøkonomiske og samfundsøkonomiske omkostninger og dermed også tabet for samfundet ved f.eks. at reducere omfanget af en beskattet aktivitet.

Brændstof- og ejerafgifter

Hvis registreringsafgiften omlægges, således at husholdningernes kørselsomfang mindskes, eller bilerne bliver mere benzinøkonomiske, vil de offentlige finanser svækkes gennem lavere indtægter fra brændstof- og ejerafgifterne. Denne afledte effekt på de offentlige indtægter er samtidig udtryk for et samfundsøkonomisk velfærdstab, som indgår i den samlede beregning af gevinsten ved omlægningen af registreringsafgiften.

Det skyldes, at husholdningerne i princippet indretter kørselsomfang og –mønster således, at betalingsviljen for de transportydelser, som den marginale liter benzin giver anledning til, netop svarer til prisen på benzin inkl. afgift. Hvis ikke betalingsvilje og omkostning på marginalen er ens, kan husholdningerne opnå en gevinst ved at ændre adfærd (under begrænsninger som trængsel, parkeringsmuligheder mv.).

I hvert fald i gennemsnit og på langt sigt er det derfor rimeligt at lægge til grund, at f.eks. forbruget af transportydelser vælges på en sådan måde, at husholdningernes marginale betalingsvilje for brændstof (og andre varer og tjenester, der medgår til at producere ydelsen) netop svarer til den pris, de betaler for brændstoffet.

Betalingsviljen udtrykker derfor også husholdningens tab af velfærd, når benzinformbruget reduceres. Men parallelt hermed sparer husholdningen udgiften til at anskaffe benzin. Da netop betalingsvilje og udgift i udgangspunktet modsvarer hinanden, er husholdningen med andre ord tilnærmelsesvist indifferent, når benzinformbruget reduceres som konsekvens af en afgiftsomlægning.

Set ud fra samfundets synsvinkel er der imidlertid tale om en omkostning, der knytter sig til, at den samfundsøkonomiske omkostning ved at tilvejebringe benzinen og dermed den transportydelse, den producerer, svarer til verdensmarkedsprisen på benzin, som på grund af afgiften er lavere end forbrugerpriser, der også indeholder afgift.

Når husholdningerne reducerer benzinformbruget forårsager den ændrede adfærd en strukturel svækkelse af de offentlige finanser. Det samfundsøkonomiske velfærdstab (der i en komplet cost-benefit analyse skal sammenholdes med miljøgevinstene, af et lavere brændstofforbrug) kan således opfattes som en slags "fiskal eksternalitet", som husholdningernes ændrede adfærd forårsager.

I de samfundsøkonomiske omkostninger ved omlægningen af registreringsafgiften indgår derfor summen af ændringerne i registreringsafgift, løbende afgifter og brændstofafgifterne. Hvis summen af ændringer i afgifter, bilkøbernes velfærdsgevinst/tab, samt ændringer i eksternaliteter er negativ, er der samlet set tale om en samfundsøkonomisk netto-omkostning.

Registreringsafgiften

Omlægningen af registreringsafgiften er samlet set – dvs. under hensyntagen til adfærdsændringerne – provenuneutral. Omlægningen medfører ændringer i bilkøbet sammensætning som reaktion på de ændrede incitament, og i det omfang den ændrede bilefterspørgsel bidrager til at reducere den gennemsnitlige bils afgiftsindhold, vil dette udløse et samfundsøkonomisk velfærdstab af samme årsag som skitseret ovenfor.

Afledt virkning på arbejdsudbud

På sigt vil den adfærdsbetingede netto-virkning på de offentlige indtægter som følge af lavere brændstofafgifter m.v. skulle finansieres – enten via højere skatter eller via lavere offentlige udgifter. I forbindelse med vurdering af virkningerne af en skatteomlægning er det hensigtsmæssigt at lægge til grund, at den strukturelle virkning på de offentlige finanser neutraliseres af andre skatter (eller – via virkningen på det finanspolitiske råderum – større eller mindre skattelettelser på lang sigt).

Disse skatter vil typisk også forårsage afledte adfærdsændringer og derigennem i sig selv yderligere velfærdsvirkninger. De afledte virkninger skal indregnes i den samlede velfærdseffekt.

Hvor stort tabet i forbindelse med finansieringen af den adfærdsbetingede forringelse af de offentlige finanser bliver, afhænger af hvilken skat, der tænkes anvendt. Lægges det beregningsteknisk til grund, at den statslige bundskat på sigt justeres for at imødegå de afledte effekter, er forvriddningstabets omkring 20 pct. af provenuet, hvis arbejdsudbuddets elasticitet med hensyn til lønnen efter skat er 0,1.

Igen knytter opgørelsen af de samfundsøkonomiske forvriddningsomkostninger sig til en fiskal eksternalitet. Idet bundskatten tænkes forøget (eller reduceret mindre), øges tilskyndelsen til at holde fri i stedet for at arbejde, fordi en times arbejde giver mindre købekraft efter skat. Og igen er den enkelte husholdning tilnærmelsesvist uændret stillet ved at give afkald på det marginale konsum mod til gengæld at opnå lidt mere fritid.

For de offentlige finanser vil der imidlertid være tale om et tab gennem den afledte reduktion af indkomstskatter og afgifter, når husholdningerne omveksler forbrug af varer og tjenester til forbrug af fritid.

Afgifter – herunder afgifterne på anskaffelse og drift af personbiler – virker generelt på samme måde som skatter på lønindkomst. Det skyldes, at den mængde forbrugsgoder, der kan anskaffes ved én times arbejde, reduceres på samme måde som ved en forøgelse af skatten på arbejdsindkomst.

Dermed vil der i princippet også skulle tages hensyn til de afledte konsekvenser for arbejdsudbuddet, når afgifterne ændres. I det omfang, omlægningen af registreringsafgiften giver anledning til, at husholdningernes forbrug af transporttjenester bliver billigere, vil der være tale om et – isoleret set – positivt bidrag til arbejdsudbuddet.

Ved beregning af virkningerne af den samlede omlægning af registreringsafgift skal der således – udover påvirkningen af de offentlige indtægter gennem ændrede anskaffelser af køretøjer samt løbende afgifter og brændstofforbruget – tages højde for påvirkningen af arbejdsudbuddet både gennem selve omlægningen og den virkning, der skal indregnes for at tage højde for, at f.eks. en underfinansieret reform vil nødvendiggøre, at andre skatter på sigt forøges (eller nedsættes mindre).

Andre effekter

De ændringer i bilkøb, brændstofforbrug og betaling af ejerafgifter, som en omlægning af registreringsafgiften udløser, modsvares ved uændret privat opsparing af ændret grundlag for øvrige punktafgifter. Hvis f.eks. de samlede udgifter til anskaffelse og drift af biler falder, vil grundlaget for andre afgifter øges tilsvarende, hvorved der udløses øgede punktafgifter.

Tilsvarende vil husholdningernes formuesammensætning påvirkes, når bilbeholdningens samlede værdi ændres. Derved påvirkes provenuet fra beskatningen af husholdningernes kapitalindkomst.

Fordi den danske bilbeskatning allerede rummer et stort element af miljødifferentiering –enten eksplicit via brændstofafgifter, grøn ejerafgift og særregler i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske køretøjer – eller indirekte som følge af korrelationen mellem bilens værdi og brændstofforbruget, vil det samlede CO₂-element i bilbeskatningen ved en omlægning til en mere miljøvenlig registreringsafgift øges fra et i forvejen højt niveau.

4.3 Enhedsomkostninger

De eksterne omkostninger ved trafik har form af en reduktion af værdien af ikke-markedsbaserede eller ikke-omsættelige goder, f.eks. miljøet. Selvom der er tale om en ikke-omsættelig vare, bør den, der påfører samfundet omkostninger, også betale omkostningerne.

Derfor skal de eksterne omkostninger så vidt muligt opgøres og indregnes i afgiftssystemet. Det er i overensstemmelse med økonomisk teori og en hvidbog fra EU-kommissionen⁸, der anbefaler at trafikafgifterne indrettes, så de dækker de marginale eksterne omkostninger.

En opgørelse af de eksterne omkostninger vil imidlertid altid være forbundet med stor usikkerhed. For luftforurening findes der en række studier, der har forsøgt at værdisætte emissionerne. Der er i disse studier enighed om at anvende den såkaldte impact pathway approach, som er afprøvet med pålidelige resultater i det meste af Europa. Metoden er imidlertid svær at overføre til værdisætningen af CO₂, som derfor må betegnes som meget usikker. For støj og trængsel må det konstateres, at disse eksternaliteter er centreret omkring specifikke lokaliteter og tidspunkter, og at indsatsen derfor bør fokusere på andre virkemidler end registreringsafgiften. Dette gælder i princippet også for luftforurening, som dog har såvel lokale som regionale effekter, og effekter på såvel by som land, hvorfor det kan retfærdiggøres at adressere luftforurening med et generelt virkemiddel som registreringsafgiften. Arbejdsgruppen har

⁸ Hvidbog om den fælles europæiske transportpolitik frem til 2010 (EU-kommissionen, 2001)

derfor fokuseret på omkostningerne ved luftforurening og set bort fra øvrige eksterne omkostninger end luftforurening.

Følgende enhedsomkostninger er anvendt i forbindelse med udarbejdelse af forslag til omlægning af registreringsafgiften:

Table 4.3 Enhedsomkostninger ved luftforurening

Emission	Enhedsomkostning
NO _x	90 kr./kg
HC	21 kr./kg
Partikler	440 kr./kg
CO ₂	270 kr./tons

Kilde: Det Økonomiske Råd, forår 2002.

Anm: Værdierne er i det væsentlige baseret på EU-kommissionens Extern-E-projekt.

Table 4.4 viser forskellige skøn over omkostningerne gennem de seneste år. Tallene for 1996 bygger især på en enkelt norsk analyse fra 1992, som overføres til danske forhold. Tallene for 2002 er baseret på EU-kommissionens ExternE-projekt (1998), som består af en serie forskningsprojekter udført i en række europæiske lande. ExternE er således væsentligt mere omfattende og mere opdateret end de undersøgelser, der lå til grund for 1996-tallene. ExternE er primært omkostningsbaseret. EU-kommissionen revurderer p.t. omkostningsskønnene.

For partikler er der i tabel 4.3 ikke taget højde for, at de ultrafine partikler kan have væsentlige sundhedsmæssige konsekvenser. Enhedsomkostningen ved partikelemission kan derfor være undervurderet.

Table 4.4 Opgørelser over enhedspriser 1996 - 2002 (kr/kg)

Emission	DØR 96	FM 99	FM 01	DØR 02
Nox	187	201	90	90
HC	52	56	50	21
Partikler	186	200	200	440
CO ₂	0,2	0,1-0,225	0,045-0,26	0,27

Anm. DØR 96: Det Økonomiske Råd, "Dansk økonomi", forår 1996. Marginale omkostninger, 1996-priser. FM 99: Finansministeriet, "Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger", 1999. Marginale omkostninger for NO_x, HC og partikler, 1999-priser. FM 01: Finansministeriet m.fl., "Miljøpolitikens økonomiske fordele og omkostninger", 2001, 2000-priser. DØR 02: Det Økonomiske Råd, "Dansk økonomi", forår 2002. Marginale omkostninger, 2002-priser.

Table 4.3 og 4.4 viser skadesomkostningerne ved luftforurening. Det må ikke forveksles med fortrængningsomkostningerne, som er de omkostninger, der er forbundet med at reducere luftforureningen. De angivne CO₂-omkostninger i tabel 4.3, som er baseret på ExternE-resultaterne, svarer derfor ikke nødvendigvis til de omkostninger, der er forbundet med yderligere reduktioner i bi-

lernes CO₂-udslip. Disse omkostninger vil være meget højere end den anvendte CO₂-pris, der indregnes i registreringsafgiften, jf. afsnit 4.2.

Der er således anvendt en skadesomkostning ved beregningen af CO₂-elementet og ikke en pris, der afspejler omkostningerne ved alternative muligheder for at reducere CO₂-udslippet. Disse alternative omkostninger kan være højere eller lavere end de anvendte skøn over skadesomkostningerne. F.eks. skønnes det på nuværende tidspunkt, at markedsprisen for køb af CO₂-kvoter bliver i størrelsesordenen 40-60 kr./ton CO₂, mens omkostningerne ved CO₂-reduktion via en omlægning af registreringsafgiften kan blive større. Implementeringen af CO₂-målsætningen vil således kunne gennemføres billigere ved køb af CO₂-kvoter i udlandet eller indenfor elsektoren. Netop fordi CO₂-reduktionen er kostbar for biler, går dette igen i de afgiftsmodeller udvalget har undersøgt, jf. kapitel 8.

4.4 Euronormer

EU har fastsat en række emissionsnormer for både person- og varebiler.

Personbiler

Den gældende norm for personbiler er euro3. Den kommende euro4-norm bliver obligatorisk for nye biltyper fra 2005 og for alle førstegangsregistreringer fra 2006.

Tabel 4.5 viser ikrafttrædelsestidspunkterne for euro3- og euro4-normer, mens tabel 4.6 viser udstødningsnormerne ifølge euro3 og euro4.

Tabel 4.5 Ikrafttrædelsestidspunkter for euronormer

	Euro 3		Euro 4	
	Nye typer	1. registrering	Nye typer	1. registrering
Køretøjer op til 2.500 kg.	2000	2001	2005	2006
Køretøjer over 2.500 kg	2001	2002	2006	2007

Anm: Tabellen viser de generelle regler. Der er en række afvigelser herfra.

Tabel 4.6 Emissionsnormer for euro3- og euro4-biler

		Personbil op til 2.500 kg		Personbil over 2.500 kg		Reduktion fra E3 til E4
		Euro 3 (g/km)	Euro 4 (g/km)	Euro 3 (g/km)	Euro 4 (g/km)	
Diesel (normal temperatur)	CO	0,64	0,50	0,80	0,63	22%
	NO _x	0,50	0,25	0,65	0,33	50%
	HC + NO _x	0,56	0,30	0,72	0,39	46%
	Partikler	0,05	0,025	0,07	0,04	50%
Benzin (normal temperatur)	CO	2,3	1,0	4,17	1,81	56%
	HC	0,20	0,10	0,25	0,13	50%
	NO _x	0,15	0,08	0,18	0,10	47%
Benzin (lav temperatur)	CO	(15)	15	-	-	-
	HC	(1,8)	1,8	-	-	-

Anm: Der findes reelt ikke grænseværdier for HC, kun for Nox og HC+Nox. Her er grænseværdien for HC beregnet efter maksimal værdi for Nox.

Ca. 40 pct. af det aktuelle danske salg af benziner opfylder euro4-normen, mens resten er euro3-biler. De faktiske emissioner vil oftest være lavere end grænseværdierne i euronormerne. Tabel 4.7 viser prototypemålinger af emissionerne for en række benziner. Det ses, at med en enkelt undtagelse ligger emissionerne for alle bilerne pænt under grænseværdierne for euro4 mht. HC og NO_x.

Tabel 4.7 Prototypemålinger for udvalgte benzinmodeller

Fabrikat	Model	Variant	Euro-norm	Nox (g/km)	HC (g/km)
Peugeot	206	1.6 S16	3	0,019	0,108
Peugeot	307	1.6 XR	3	0,042	0,059
Peugeot	307	2.0 XS	3	0,046	0,064
Toyota	Corolla	1.4 Linea TERRA	4	0,020	0,070
Toyota	Corolla	1.6 Linea TERRA	4	0,030	0,060
VW	Golf	1.4 Trendline	4	0,040	0,065
VW	Golf	1.6 Trendline	4	0,043	0,056
Peugeot	406	2.0 ST	3	0,082	0,098
Citroen	C5	2.0i Prestige	3	0,046	0,064
Ford	Mondeo	1.8 Trend	3	0,091	0,077
Audi	A6	2.4 Limousine	4	0,036	0,047
Hyundai	Sonata	2,0 GLS Executiv	3	0,012	0,071
Euro 3				0,150	0,200
Euro 4				0,080	0,100

Anm: Emissionstallene bygger alene på målinger på prototypen af de enkelte modeller. Der kan være afvigelser mellem disse tal og emissionerne for serieproducerede modeller.

Tabel 4.8 viser prototypemålinger af emissionerne for en række dieselmodeller. Der er i alle tilfælde tale om euro3-biler, da EU endnu ikke har færdiggjort procedurerne for godkendelse af euro4 dieselbiler. En enkelt bil (VW Golf 1.9 TDI) ses dog af tabellen at overholde Euro4-grænseværdierne. Et uvægtet gennemsnit af de modeller, der er med i modellen viser, at bilerne i gennemsnit placerer sig mellem euro3 og euro4 normen mht. emissionerne.

Tabel 4.8 Prototypemålinger for udvalgte dieselmodeller (alle euro 3)

Fabrikat	Model	Variant	Nox (g/km)	Partikler (g/km)	HC (g/km)
Peugeot	206	2.0 HDI	0,452	0,026	0,007
VW	Polo	1.9 SDI	0,363	0,011	0,037
Peugeot	307	XR – HDI	(0,416)	0,025	
Toyota	Corolla	D-4D Linea TERRA	0,450	0,034	0,030
VW	Golf	1.9 SDI Trendline	0,314	0,036	0,080
VW	Golf	1.9 TDI Trendline	0,211	0,020	0,014
Peugeot	406	2.0 ST – HDI	0,308	0,003	0,031
Peugeot	406	2.2 ST – HDI	0,321	0,001	0,027
Citroen	C5	2.0 HDI Prestige	0,395	0,042	0,068
Citroen	C5	2.2 HDI Prestige Weekend	0,371	0,004	0,028
Ford	Mondeo	2.0 TDCI Trend	0,443	0,026	0,045
Mercedes	E-klasse	270 CIT Elegance	0,398	0,034	0,029
Euro 3	Grænseværdi		0,500	0,05	0,06
Euro 4	Grænseværdi		0,250	0,025	0,005

Anm: Emissionstallene bygger alene på målinger på prototypen af de enkelte modeller. Der kan være afvigelser mellem disse tal og emissionerne for serieproducerede modeller.

Miljøstyrelsen skønner, at euro4-teknologien er ca. 1.000 kr. dyrere end euro3-teknologien for benzinbiler. For dieselbiler er teknologien 1.500 kr. dyrere.

Varebiler

For varebiler findes der euronormer som for personbiler. Den gældende norm er euro3, mens euro4-normen for varebiler træder i kraft 1. januar 2006 for helt små varebiler og 1. januar 2007 for andre varebiler.

Efter gældende regler gives der et fradrag i vægtafgiften for varebiler, der opfylder euro4-normen før tid. Fradraget er på 100 kr. for varebiler under 1.000 kg, 200 kr. for varebiler mellem 1.001 og 2.000 kg, 350 kr. for varebiler mellem 2.001 og 2.500 kg og 450 kr. for varebiler mellem 2.501 og 3.500 kg. Fradraget bortfalder, når euro4-normerne bliver obligatoriske.

4.5 Omkostninger ved personbiltrafik

Tabel 4.9 viser eksempler på de samlede omkostninger for benzinbiler under visse forudsætninger, baseret på enhedsomkostningerne i tabel 4.3. Tabel 4.10 viser de tilsvarende omkostninger for dieslbiler. Der er usikkerhed på tallene, jf. at der knytter sig usikkerhed til såvel omkostningerne ved emissioner som målinger af bilernes emissioner.

Tabel 4.9 Årlige omkostninger ved luftforurening for 10 benzinmodeller

Model			Euro-norm	Årlige omkostninger (kr.)	Nutids-værdi (kr.)
Peugeot	206	1.6 S16	3	949	10.036
Peugeot	307	1.6 XR	3	1.013	10.713
Peugeot	307	2.0 XS	3	1.125	11.896
Toyota	Corolla	1.4 Linea Terra	4	924	9.772
Toyota	Corolla	1.6 Linea Terra	4	986	10.432
VW	Golf	1.4 Trendline	4	931	9.845
VW	Golf	1.6 Trendline	4	981	10.376
Peugeot	406	ST	3	1.253	13.246
Citroen	C5	2.0i Prestige	3	1.173	12.410
Ford	Mondeo	1.8 Trend	3	1.206	12.753
Audi	A6	2.4 Limousine	4	1.375	14.543
Hyundai	Sonata	2,0 GLS Executive	3	1.212	12.822
Euro 3		(grænseværdier)	3	1.315	13.909
Euro 4		(grænseværdier)	4	1.147	12.132

Anm: Forudsat årlig kørsel på 20.000 km i 12 år og emissioner som i tabel 4.8. For benzinbiler uden direkte indsprøjtning er emissionen af partikler meget beskedent og ikke medregnet. Alle modellerne i tabellen er uden direkte indsprøjtning. Diskonteringsfaktoren er 6% nominelt, men samtidig er det forudsat, at eksterne omkostninger stiger 4% nominelt, som udtryk for en stigende værdi af skadeseffekterne ved emissioner. Netto er der således regnet med en diskonteringsfaktor på 2%. Beløbene for euro-grænseværdierne er beregnet under forudsætning om gennemsnitlig CO₂ på 178 gram/km for benzinbiler. Der er usikkerhed på skønnene.

Tabel 4.10 Årlige omkostninger ved luftforurening for 10 dieselmodeller

Model			Årlige omkostninger (kr.)	Nutidsværdi (kr.)
Peugeot	206	2.0 HDI	1.780	18.821
VW	Polo	1.9 SDI	1.452	15.351
Peugeot	307	2.0 XR – HDI	1.714	18.126
Toyota	Corolla	2.0 D-4d TERRA	1.948	20.601
VW	Golf	1.9 SDI Trendline	1.661	17.564
VW	Golf	1.9 TDI Trendline	1.291	13.649
Peugeot	406	2.0 ST- HDI	1.388	14.675
Peugeot	406	2.2 ST- HDI	1.505	15.917
Citroen	C5	2.0 HDI Prestige	1.903	20.124
Citroen	C5	2.2 HDI Prestige Weekend	1.622	17.153
Ford	Mondeo	2.0 TDCI Trend	1.888	19.961
Mercedes	E-klasse	270 CDI Elegance	1.957	20.692
Euro 3		(grænseværdier)	2.154	22.775
Euro 4		(grænseværdier)	1.479	15.645

Anm: Se tabel 4.7. Beløbene for euro-grænseværdierne er beregnet under forudsætning om gennemsnitlig CO₂ på 146 gram/km for dieselmotorer.

De samlede afgifter for biler udgøres af registreringsafgiften, ejerafgiften samt brændstofafgiften på benzin og diesel. Tabel 4.11 viser et eksempel på størrelsen af de samlede afgifter.

Tabel 4.11 Eksempler på afgifter ved køb, anskaffelse og brug af bil (nutidsværdi)

Model			Brændstof	Ejerafgift	Brændstofafgift	Registreringsafgift	I alt
Peugeot	206	S16 (1.6)	Benzin	21.127	46.425	83.221	150.773
Skoda	Fabia	1.4 Comfort	Benzin	21.127	47.723	72.299	141.150
Fiat	Punto	1.2 Active 60	Benzin	12.743	38.997	67.799	119.539
Peugeot	307	XR 1.6	Benzin	25.319	49.097	103.150	177.566
Peugeot	307	XR 2.0 HDI	Diesel	27.164	24.016	119.864	171.044
Toyota	Corolla	1.6 Liena TERRA	Benzin	21.127	47.723	110.259	179.110
Citroen	C5	2.0i Prestige	Benzin	33.535	56.870	155.221	245.627
Ford	Mondeo	1.8 Trend st. car	Benzin	29.343	53.736	170.655	253.735
Toyota	Avensis	1.8 Liena TERRA	Benzin	25.319	50.551	131.440	207.311
Mercedes	E-klasse	270 CDI Elegance	Diesel	42.925	29.942	507.882	580.749

Anm: Forudsat årlig kørsel på 20.000 km i 12 år, diskonteringsrente på 6%.

I alle tilfælde overstiger de samlede afgifter de eksterne omkostninger ved luftforurening som følge af bilkørsel, når de i tabel 4.3 viste enhedspriser anvendes på de udvalgte emissioner. Selvom øvrige eksterne omkostninger indregnes (støj, trængsel etc.) synes tallene at indikere, at de samlede afgifter overstiger omkostningerne for nye biler. Denne udvikling er i høj grad et re-

sultat af de teknologiske fremskridt, der har fundet sted indenfor de seneste 10-15 år, jf. tidligere.

Herudover betales afgift på 42,9 pct. af præmien på den lovpligtige ansvarsforsikring.

Det skal dog ses i sammenhæng med, at bilafgifterne udover de adfærdsregulerende formål også har et rent fiskalt sigte. Tabel 4.12 viser indtægterne fra bilafgifter i 2001. I alt blev der betalt knap 40 mia. kr. i bilafgifter i 2002, hvoraf det skønnes person- og varebiler stod for ca. 33 mia. kr.

Tabel 4.12 Provenuet fra trafik- og brændstofafgifter

Mio. kr.	Provenu, 2002
Vægt- og ejerafgift	7.820
Registreringsafgift	14.190
Ansvarsforsikringsafgift	1.750
Benzinafgift	10.450
Dieselafgift	5.500
I alt	39.710

Anm: Tallene viser det samlede provenu fra de nævnte afgifter. Dieselafgiftsprovenuet er opgjort under forudsætning om at der årligt anvendes 2 mia. liter diesel som motorbrændstof. En del af afgifterne betales af andre køretøjer end person- og varebiler. Det skønnes, at person- og varebiler står for ca. 33 mia. kr. af bilafgifterne i 2002.

4.6 Fordele og ulemper ved øget dieselandel

En øget andel af dieselbiler vil føre til større emissioner af især de sundhedsskadelige partikler og NO_x og en reduktion af CO₂. Dermed vil en øget antal dieselbiler gavne klimaet globalt, men forværre luftkvaliteten lokalt, særligt i byområder.

Tabel 4.9 og 4.10 viser, at den samlede luftforurening for en dieselbil, målt i kroner, overstiger luftforureningen fra en benzinbil. Dermed vil en øget dieselandel – alt andet lige – have en negativ effekt på miljøet og klimaet set under ét.

Samtidig er der med den nuværende værdibaserede registreringsafgift i realiteten en stor afgiftsdifferentiering mellem diesel- og benzinbiler. Det skyldes, at dieselteknologien er dyrere end benzinteknologien, og derfor afgiftsmæssigt belastes hårdere. For nogenlunde sammenlignelige bilmodeller er der ofte en prisforskel på 25.000-30.000 kr. mellem en benzinbil og en dieselbil. Heraf udgør afgiften ca. 15.000-20.000 kr.

Forskelle i værdiafgiften afspejler generelt kun til dels forskelle i miljøbelastning. I nogle tilfælde kan en bil have højere afgift end en sammenlignelig bil

uden at være mere miljøbelastende, f.eks. hvis den har mere udstyr. Det er ikke tilfældet for en dieselbil, der samlet set er mere miljøbelastende end en sammenlignelig benzinbil. Merafgiften på dieselbiler overstiger dog meromkostningen ved dieselbiler som følge af den øgede luftforurening, med de i tabel 4.1 anførte priser. Så længe det er tilfældet, vil det rent samfundsøkonomisk være fordelagtigt med en større andel dieselbiler.

Det indebærer samtidig, at hvis formålet alene er at nedbringe trafikens CO₂-emission, ville det kunne gøres billigst ved at øge andelen af dieselbiler. Det vil dog samtidig kunne føre til en stigning i NO_x og partikeludslippene, hvorved der kan ske en samlet merbelastning af miljøet.

Da luftforureningen fra euro4-dieselbiler er noget mindre end fra euro3 dieselbiler bør en eventuel forøgelse af andelen af dieselbiler så vidt muligt ske ved flere euro4-dieselbiler, dieselbiler med partikelfilter samt dieselbiler, der opfylder endnu skrappe normer, når de foreligger. Efter arbejdsgruppens opfattelse bør der i afgiftssystemet derfor være incitament, der fremmer de miljøvenlige dieselbiler.

I modsat retning af forskellen i registreringsafgift på diesel- og benzinbiler trækker, at udligningsafgiften ikke nødvendigvis i fuld udstrækning udligner forskellen mellem benzinafgiften og dieselafgiften. For svovlfattig dieselolie er afgiften 2,75 kr. pr. liter eksklusiv moms men inklusiv CO₂-afgift, for blyfri benzin 95 oktan er afgiften 4,07 kr. pr. liter eksklusiv moms. Den besparelse, der er i årlig benzinafgift ved en dieselbil, udlignes med en tillægsafgift (udligningsafgift) til vægtafgiften/ejerafgiften for dieselbiler. Ved fastsættelse af størrelsen af denne udligningsafgift er det traditionelt lagt til grund, at den årlige kørsel er 16.000 km. Den gennemsnitlige kørsel var i 2000 snarere 20.000 km. for personbiler⁹.

Det betyder, at udligningsafgiften ikke i gennemsnit fuldt ud udligner forskellen i afgifter på diesel og benzin. Nye dieselbiler kørte i 2001 i gennemsnit 18,5 km pr. liter. Ved en sådan brændstoføkonomi betales der efter gældende regler 1.840 kr. pr. år i udligningsafgift. Var udligningsafgiften i stedet baseret på en årlig kørsel på 20.000 km, skulle udligningsafgiften have været 2.300 kr., altså 460 kr. større.

Det kunne isoleret set tale for en forhøjelse af udligningsafgiften på 25 pct. Det vil dog være i strid med skattestoppet og ramme de nuværende ejere af dieselbiler, uden at det nødvendigvis vil reducere kørslen med dieselbiler. Det kan derfor overvejes at indføre et dieseludligningstillæg til registreringsafgif-

⁹ Ifølge Statistisk Tiårsoversigt, 2002, kørte de 1,87 mio. personbiler i 2000 i alt 36,5 mia. km, svarende til ca. 19.500 km pr. bil.

ten for nye dieselbiler, der skal kompensere for at udligningsafgiften er for lav. Tillægget bør være i størrelsesordenen 4.000 kr. for alle dieselbiler, svarende til nutidsværdien af et årligt beløb på 460 kr., forudsat en levetid på 12 år.

Tillægget bør på et tidspunkt afskaffes og indregnes i en justering af dieselafgiftssatsen eller satserne for udligningsafgiften, såfremt der i anden anledning skal ske en revision heraf, f.eks. i forbindelse med et revideret dieselafgiftsdirektiv fra EU.

4.7 Marginale afgiftsincitamentet til reduktion af brændstofforbruget i gældende regler

Der er i gældende regler en række incitamentet for bilkøberne til at vælge brændstoføkonomiske biler. I det følgende sammenholdes afgifter og afgiftsforskelle med niveauer og forskelle i CO₂-udslip for at vurdere incitamentet til brændstofbesparelser under de gældende afgiftsregler. Afgifterne kunne i anden sammenhæng ligeledes sættes i forhold til andre eksternaliteter som luftforurening, støj, ulykker og trængsel.

For det første er der brændstofafgifterne. Benzinafgiften udgør 5,09 kr. pr. liter benzin inkl. moms, der direkte omregnet til CO₂ svarer til 2.140 kr. pr. ton CO₂. Dieselafgiften er på 3,10 kr./liter inkl. moms, der svarer til en CO₂-afgift på 1.168 kr./ton CO₂ inkl. moms. Dertil kommer CO₂-afgiften på diesel på 27 øre/liter, eller svarende til 127 kr. pr. ton.

For det andet er der brændstofforbrugsafgiften (den grønne ejerafgift), hvor den årlige afgift afhænger af bilernes brændstofforbrug. I brændstofforbrugsafgiften er den marginale afgift 1.000 kr. pr. liter, der skal til for at køre 100 km. Det marginale incitament afhænger af den årlige kørsel. For en bil, der kører mange kilometer årligt er den marginale meromkostning pr. liter mindre end for en bil, der kun kører et begrænset antal kilometer årligt. For en bil, der kører 20.000 km årligt, svarer den marginale afgift på 1.000 kr. pr. liter pr. 100 km til en afgift på 2.100 kr. pr. ton CO₂.

For det tredje er der registreringsafgiften, der ikke er CO₂-baseret eller baseret på andre emissioner, men afhænger af bilens værdi. Denne er dog i praksis i et vist omfang korreleret med brændstofforbruget og vil derfor indirekte give et incitament til at vælge biler med lavere brændstofforbrug.

I det følgende vises med tre eksempler hvordan det nuværende system giver incitamentet til at vælge brændstoføkonomiske biler. De tre eksempler er Peugeot 307, VW Golf og Ford Focus.

Tabel 4.13 viser brændstofforbruget pr. km. og det samlede brændstofforbrug ved en årlig kørsel på 20.000 km.

Tabel 4.13 Brændstofforbruget for udvalgte modeller

Fabrik	Model	Variant	B/D	Årlig CO ₂ - Brændstofforbrug,			
				km/l	CO ₂ - emission, g/km	(tons/år)	liter pr. år
Peugeot	307	1.6 XR	Benzin	13,9	169	3,4	1.439
Peugeot	307	2.0 XS	Benzin	12,7	188	3,8	1.575
Peugeot	307	2.0 XR HDI	Diesel	19,2	138	2,8	1.042
VW	Golf	1.6 Trendline	Benzin	14,4	163	3,3	1.389
VW	Golf	2.0 Trendline	Benzin	12,5	192	3,8	1.600
VW	Golf	1.8 GTI Turbo 20V	Benzin	11,9	202	4,0	1.681
VW	Golf	3.2 R32 V6 4Motion	Benzin	8,7	276	5,5	2.299
VW	Golf	1.9 TDI Trendline	Diesel	19,6	135	2,7	1.020
Ford	Focus	1.6 Trend	Benzin	14,3	168	3,4	1.399
Ford	Focus	2.0 Trend	Benzin	11,5	209	4,2	1.739
Ford	Focus	2.0 ST170	Benzin	11,7	205	4,1	1.709
Ford	Focus	2.0 RS	Benzin	9,9	242	4,8	2.020
Ford	Focus	1.8 TDCi Trend	Diesel	18,5	130	2,6	1.081

Anm: Det samlede brændstofforbrug i liter er beregnet under forudsætning om 20.000 km kørsel pr. år

Tabel 4.14 viser den samlede afgiftsbelastning for de nævnte modeller.

Tabel 4.14 Samlede årlige afgifter for udvalgte modeller

Fabrik	Model	Variant	B/D	Grøn ejeravgift pr. år	Brændstof- afgift pr. år	Registre- ringsafgift omregnet til årlig ydelse	Afgifter i alt pr. år
Peugeot	307	1.6 XR	Benzin	3.020	7.324	12.303	22.647
Peugeot	307	2.0 XS	Benzin	3.500	8.016	13.684	25.199
Peugeot	307	2.0 XR HDI	Diesel	3.240	3.583	14.297	21.120
VW	Golf	1.6 Trendline	Benzin	2.520	7.069	15.517	25.106
VW	Golf	2.0 Trendline	Benzin	3.500	8.144	16.015	27.659
VW	Golf	1.8 GTI Turbo 20V	Benzin	4.000	8.555	23.568	36.123
VW	Golf	3.2 R32 V6 4Motion	Benzin	7.500	11.701	37.761	56.962
VW	Golf	1.9 TDI Trend- line	Diesel	3.240	3.510	18.185	24.935
Ford	Focus	1.6 Trend	Benzin	2.520	7.119	14.298	23.936
Ford	Focus	2.0 Trend	Benzin	4.500	8.852	15.448	28.800
Ford	Focus	2.0 ST170	Benzin	4.500	8.701	27.640	40.840
Ford	Focus	2.0 RS	Benzin	6.480	10.283	41.519	58.281
Ford	Focus	1.8 TDCi Trend	Diesel	3.860	3.719	16.981	24.560

Anm: Forudsat årlig kørsel på 20.000 km, levetid 12 år og en rente på 6% p.a.

Tabellen viser, at en Peugeot 307 2.0 XS skal betale 2.552 kr. mere i årlig afgift end en 1.6 XR for et merforbrug af benzin på 136 liter. Det svarer til en afgift på 18,77 kr. pr. liter, eller omregnet til 7.822 kr. pr. ton CO₂.

Sammenlignes Peugeot 307 2.0 XS med dieselmodellen 2.0 XR HDI, skal benzinmodellen omregnet betale en merafgift, der svarer til en afgift på 4.079 kr. pr. ton CO₂, eller omregnet til 9,79 kr. pr. liter benzin.

De følgende tabeller viser de tilsvarende marginale literpriser for benzin. For dieslbiler er der sket en omregning til det tilsvarende CO₂-indhold i en liter benzin.

Tabel 4.15a Marginale brændstofafgifter, Peugeot 307 (kr.)

Bil	Fabrik	Model	Variant	B/D	Bil		
					1	2	3
1	Peugeot	307	1.6 XR	Benzin	-	19	6
2	Peugeot	307	2.0 XS	Benzin	19	-	10
3	Peugeot	307	2.0 XR HDI	Diesel	6	10	-

Tabel 4.15b Marginale brændstofafgifter, VW Golf (kr.)

					Bil				
Bil	Fabrik	Mo- del	Variant	B/D	1	2	3	4	5
1	VW	Golf	1.6 Trendline	Benzin	-	12	38	35	1
2	VW	Golf	2.0 Trendline	Benzin	12	-	105	42	6
3	VW	Golf	1.8 GTI Turbo 20V	Benzin	38	105	-	34	20
4	VW	Golf	3.2 R32 V6 4Motion	Benzin	35	42	34	-	27
5	VW	Golf	1.9 TDI Trendline	Diesel	1	6	20	28	-

Tabel 4.15c Marginale brændstofafgifter, Ford Focus (kr.)

					Bil				
Bil	Fabrik	Model	Variant	B/D	1	2	3	4	5
1	Ford	Focus	1.6 Trend	Benzin	-	14	54	55	-2
2	Ford	Focus	2.0 Trend	Benzin	14	-	-405	104	6
3	Ford	Focus	2.0 ST170	Benzin	54	-405	-	56	26
4	Ford	Focus	2.0 RS	Benzin	55	105	56	-	36
5	Ford	Focus	1.8 TDCi Trend	Diesel	-2	6	26	36	-

Det ses, at der er eksempler på at der betales på til 105 kr. per liter brændstof i marginal brændstofafgift. Omregnet til CO₂ svarer det til en afgift på over 40.000 kr. pr. ton CO₂. For mere relevante valg (f.eks. mellem en Ford Focus Trend 1.6 og 2.0 eller mellem en Golf Trendline 1.6 og 2.0) betales der 40-50 kr./liter.

Det marginale afgiftsincitament til reduktion af brændstofforbruget er således, når registreringsafgiften tages i betragtning, temmelig højt, dog lidt mere beskeden ved skift til dieslbiler. Det marginale afgiftsincitament er samtidigt usystematisk, hvilket skyldes at korrelationen mellem den nuværende værdi-afgift og brændstofforbrug ikke er perfekt. Manglen på systematik forekommer især mellem benzin og dieselmoteller og ved lavprismoteller med motorer, der ikke er særlig brændstoføkonomiske.

Det betyder, at en omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning kan tjene fire formål:

- En mere systematisk incitamentsstruktur i registreringsafgiften og dermed en beskeden miljøforbedring.
- En synliggørelse over for bilkøberne af de incitament, der implicit ligger i det nuværende afgiftssystem.
- Fremme af biler, der har lavere udslip af NO_x, partikler og HC.

- Bidrage til en hurtigere introduktion af nye bilteknologier på det danske bilmarked.

Den største miljøeffekt kan opnås, hvis hele den marginale afgift på brændstofforbruget var i form af en brændstofafgift og ikke delvis i form af ejerafgift og registreringsafgift. Hensynet til grænsehandlen tillader dog ikke en forhøjelse af brændstofafgifterne.

5. Mulige kriterier ved omlægning af afgift

Arbejdsgruppen har undersøgt hvilke muligheder og begrænsninger EU's regelsæt giver, for at medlemslandene via incitament i bilafgifterne kan fremme miljørigtige køretøjer.

Som udgangspunkt har arbejdsgruppen ønsket at præmiere miljøvenlige køretøjer i så vid udstrækning det samfundsøkonomisk er forsvarligt og i det omfang EU-retten tillader det.

På fællesskabsrettens nuværende niveau er der kun i et meget begrænset omfang sket en harmonisering af bilafgifterne. Det betyder imidlertid ikke, at medlemslandene har frie hænder til at indrette bilafgifterne, idet der på andre områder (herunder specielt miljøområdet) er vedtaget direktiver, der regulerer medlemslandenes anvendelse af forskellige EU-vedtagne normer. Endvidere skal afgiftssystemerne respektere de generelle principper i traktaten.

5.1 Euro-normer

Der er i EU vedtaget en række normer, der angiver tilladte grænseværdier for køretøjers emissioner af luftforurenende stoffer (NO_x, HC, CO og partikler). I dag skal alle nye køretøjer opfylde de krav der er angivet i euro-3 normen. Grænseværdierne for euro-4 normen er fastlagt, men bliver først obligatorisk i 2006.

Grænseværdierne for euro-normerne er fastsat ved Rådets og Parlamentets direktiv 77/220/EØF, senest ændret ved direktiv 2002/80/EØF, om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer. I direktivet er der fastlagt regler for hvordan medlemslande må anvende euronormerne i forbindelse med skatte- og afgiftslettelser for motorkøretøjer.

Det fremgår af direktivet, at skatte- og afgiftslettelser for serieproducerede køretøjer kun må relateres til vedtagne euronormer indtil disse bliver obligatoriske. Lempelsen skal således bortfalde, når den gældende norm bliver obligatorisk. Afgiftslempelsen må højst beløbsmæssigt svare til de meromkostninger der er forbundet med de tekniske løsninger, som er nødvendige for at opfylde normerne. Kommissionen skal underrettes herom før afgiftslempelsen indføres.

De komponenter, der indgår i normerne, må ikke indgå separat i afgiftsgrundlaget for registreringsafgiften.

Konkret betyder det, at der i registreringsafgiften kun kan gives tilskud til køretøjer der opfylder euro-4 normen og at det maksimalt må udgøre forskellen mellem omkostningen ved at producere en euro-3 motor og en euro-4 motor, hvilket svarer til et nedslag i afgiftsgrundlaget på ca. 1.000 kr. for en benzobil og ca. 1.500 kr. for en diesebil. Lempelsen skal bortfalde i 2006, hvor normen bliver obligatorisk. Det er forventningen, at Kommissionen inden for de kommende år vil fremsætte forslag til nye skrappe Euro 5-normer. Når disse er fremsat kan der i stedet gives tilskud til de køretøjer, der opfylder euro-5 normerne, indtil disse bliver obligatoriske.

Det fremgår af bemærkningerne til direktivet, at medlemsstaternes ret til at lade emissioner af forurenende stoffer indgå i beregningsgrundlaget for de løbende motorkøretøjsafgifter ikke begrænses. Arbejdsgruppen har således lagt til grund, at en differentiering af de løbende afgifter med hensyn til delkomponenter i euronormerne ikke begrænses.

5.2 Partikelfiltre

Et partikelfilter der påmonteres dieselmotorer, kan reducere udslippet af sundhedsskadelige partikler væsentligt og dermed også de samfundsøkonomiske omkostninger ved kørsel i dieselmotorer. Det betyder, at der kan opnås en gevinst i form af et lavere CO₂-udslip, samtidig med at de negative effekter ved kørsel i dieselmotorer mindskes. Dette kan tale for at give et nedslag i registreringsafgiften til dieselmotorer med påmonteret partikelfilter. Partikler indgår imidlertid som et element i euro-normen. Da dieselmotorer i dag kan opfylde euro-4 normen uden et partikelfilter, vil et sådant fradrag være i strid med EU-retten.

Da direktivet som nævnt ikke udelukker at medlemslande kan differentiere efter partikeludslip i de løbende afgifter, anbefaler arbejdsgruppen, at det overvejes at give et nedslag for partikelfiltre i de løbende afgifter for alle dieselmotorer (grøn ejeravgift og vægtafgift) med fabriksmonteret partikelfilter.

Partikelfilternedslaget bør svare til méromkostningen for et partikelfilter. Kommissionen har vurderet, at dette ligger mellem 100 og 150 euro plus afgifter. Det svarer til et nedslag i de løbende afgifter på maksimalt 3.500 kr. fordelt over hele køretøjets levetid. Nedslaget bør kun gives i de løbende afgifter indtil det EU-retsligt bliver muligt at give et sådant nedslag i registreringsafgiften.

5.3 CO₂

CO₂ indgår ikke i de eksisterende euro-normer. Medlemslandene kan således frit basere bilafgifterne på køretøjernes CO₂-udslip. Kommissionen anbefaler i dennes meddelelse fra september 2002, at medlemslandene omlægger afgif-

terne til rene CO₂-baserede afgifter eller at der alternativt introduceres et CO₂-afhængigt element i eksisterende afgifter.

5.4 Energimærkning

For så vidt angår energimærkning er der i dag et krav fra EU om, at alle nye biler, der udbydes til salg skal energimærkes. Det er dog op til medlemslandene selv at fastlægge kriterierne for de forskellige kategorier. Der findes i dag ikke nogen EU-fastsatte bestemmelser om hvorvidt det er tilladt at anvende energimærker til at afgiftsdifferentiere efter.

5.5 Andre

Der findes i dag ikke EU-bestemmelser der regulerer om et medlemsland kan anvende f.eks. vægt, motoreffekt, motorstørrelse eller andre tekniske kriterier som del af afgiftsgrundlaget. Det er blot ikke tilladt at indrette afgifterne på en sådan måde, at det kan virke diskriminerende overfor importerede biler.

5.6 Konklusion

- Bilafgifterne indenfor EU er kun i meget begrænset omfang harmoniserede. Valg af afgiftsgrundlag er derfor i store træk op til det enkelte medlemsland
- Afgiftsdifferentiering efter euronormer er dog underlagt visse restriktioner. Euronormerne skal anvendes bundtet – delelementer af euronormen må ikke indgå separat i afgiftsgrundlaget når der er tale om engangsafgifter.
- Arbejdsgruppen vurderer, at Rådets direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer ikke forhindrer medlemsstaterne i at lade delelementer af euronormerne indgå i afgiftsgrundlaget for de løbende afgifter, dvs. vægtafgift og ejeravgift.
- Der må kun gives tilskud eller afgiftslempelser i registreringsafgiften til køretøjer, der opfylder en given euronorm, indtil denne bliver obligatorisk. Lempelsen må ikke overstige til meromkostninger til de tekniske løsninger, der er nødvendige for at opfylde normen.
- Der kan gives tilskud til dieselmotorkøretøjer med påmonteret dieselfilter i de løbende afgifter, men ikke registreringsafgiften. Arbejdsgruppen fastslår, at der i de løbende afgifter kan gives et nedslag på i alt 3.500 kr. fordelt over køretøjets levetid, svarende til meromkostningen for et partikelfilter.

6. Trafiksikkerhed

6.1 Gældende regler

Der er i gældende regler en række tillæg og fradrag for udstyr, der har til formål at fremme trafiksikkerheden. Skemaet giver en oversigt:

Boks 6.1 Tillæg og fradrag for sikkerhedsudstyr

	Personbiler	Små varebiler	Store varebiler
Sikkerhedspuder:	Tillæg/fradrag i den afgiftspligtige værdi:	Tillæg/fradrag i den afgiftspligtige værdi:	Tillæg/fradrag i den afgiftspligtige værdi:
Ingen pude	Tillæg på 7.450 kr.	Tillæg på 7.450 kr.	
1 pude	Nettotillæg på 2.445 kr.	Nettotillæg på 2.445 kr.	Fradrag på 1.280 kr.
2 puder	Fradrag på 2.560 kr.	Fradrag på 2.560 kr.	Fradrag på 2.560 kr.
3 puder	Fradrag på 3.840 kr.	Fradrag på 3.840 kr.	Fradrag på 3.840 kr.
4 puder	Fradrag på 5.120 kr.	Fradrag på 5.120 kr.	Fradrag på 5.120 kr.
Blokeringsfri bremsler	Fradrag på 4.165 kr. i den afgiftspligtige værdi	Fradrag på 4.165 kr. i den afgiftspligtige værdi	Fradrag på 4.165 kr. i den afgiftspligtige værdi
Højre sidespejl, som kan justeres indefra	Fradrag på 300 kr. i den beregnede afgift	Fradrag på 300 kr. i den beregnede afgift	Fradrag på 300 kr. i den beregnede afgift
Bagrudevasker og –vasker	Fradrag på 300 kr. i den beregnede afgift	Fradrag på 600 kr. i den beregnede afgift	Fradrag på 600 kr. i den beregnede afgift
Ekstra højt monteret stoplygte		Fradrag på 200 kr. i den beregnede afgift	Fradrag på 200 kr. i den beregnede afgift

6.2 Arbejdsgruppens overvejelser

I det omfang en omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning giver anledning til downsizing (dvs. mindre biler), vil det alt andet lige resultere i ringere kollisionssikkerhed for bilerne. Færdselsstyrelsen vurderer

dog, at reduktionen i kollisionssikkerhed vil blive imødegået af nye tekniske krav til kollisionssikkerhed, som alle nye biler skal opfylde fra oktober 2003.

Uanset disse krav vil der stadig være udstyrsmuligheder, f.eks. flere airbags, der kan forbedre sikkerheden, og der bør derfor opretholdes en afgiftsdifferentiering for dette sikkerhedsudstyr. Såkaldte "gardinairbags" (typisk airbag nr. 5 og 6) har også en positiv sikkerhedsmæssig virkning og bør derfor inkluderes i ordningen. ABS-bremser bør ligeledes fortsat være inkluderet i ordningen.

De resterende fradrag for indvendigt justerbart højre sidespejl og visker/vasker på bagruden vurderes i dag at være uden reel virkning og kan derfor indregnes i afgiftsskalaen.

Tillæg og fradrag for trafiksikkerhedsfremmende udstyr bør ske i den beregnede afgift frem for i den afgiftspligtige værdi. Herved vil værdien af tillæggene og fradragene afspejle deres reelle værdi, dvs. afgiftsværdien. En afgiftsdifferentiering mht. sikkerhedsudstyr er ikke relevant ved en afgift baseret på tekniske kriterier, hvor sikkerhedsudstyr i hovedreglen ikke afgiftsbelægges udover momsens.

6.3 Forslag til omlægning

Personbiler

De fleste personbiler er i dag forsynet med ABS og 4 airbags. Det foreslås, at det udløser fradrag eller tillæg, hvis der afviges fra dette. Tillæggene og fradragene er beregnet under forudsætning om en fortsat marginal afgiftssats på 180 procent. Baseres afgiften på tekniske kriterier skal der ikke gives tillæg og fradrag. Konkret foreslås følgende afgiftsdifferentiering:

- Ingen blokeringsfri bremsere udløser et tillæg på 7.500 kr. i den beregnede afgift.
- Er der ingen airbags tillægges 15.000 kr. til den beregnede afgift
- Ved kun én airbag tillægges 6.000 kr. til den beregnede afgift
- Ved 2 airbags tillægges 4.000 kr. til den beregnede afgift
- Ved 3 airbags tillægges 2.000 kr. til den beregnede afgift
- Ved 4 airbags gives hverken tillæg eller fradrag
- Ved 5 airbags gives et fradrag på 2.000 kr. i den beregnede afgift
- Ved 6 eller flere airbags gives et fradrag på 4.000 kr. i den beregnede afgift.
- Der gives ikke længere fradrag for indvendigt justerbart højre sidespejl samt bagrudevisker og -vasker.

De foreslåede beløb vedr. airbags svarer stort set til de gældende regler, dog med en reduktion af beløbet for airbag nr. 2 i overensstemmelse med prisudviklingen på denne airbag, samt en udvidelse med airbag nr. 5 og 6.

Ovennævnte tillæg og fradrag vil være relevante, hvis der fortsat er en værdibaseret afgift, med en marginal sats på 180 pct. (model A og model B i kapitel 8). Ved en reduktion af den marginale sats skal der ske en tilsvarende reduktion i tillæggene og fradragene. Ved en omlægning af afgiften til tekniske kriterier (model C i kapitel 8) vil afgiften på sikkerhedsudstyr i praksis være begrænset, og der skal ikke være tillæg eller fradrag i afgiften. Det skyldes, at sigtet med fradragene er at friholde ekstraudgifter til sikkerhedsfremmende udstyr for værdiafgift. Ved en teknisk baseret afgift er der ikke afgift på merudgiften til det sikkerhedsfremmende udstyr.

Små varebiler

For små varebiler foreslås den marginale afgiftssats reduceret fra 95 pct. til 60 pct., jf. kapitel 9. Under forudsætning om en sådan satsreduktion, foreslås følgende:

- Ingen blokeringsfri bremses udløser et tillæg på 2.500 kr. i den beregnede afgift.
- Er der ingen airbags tillægges 5.000 kr. til den beregnede afgift
- Ved kun én airbag tillægges 2.000 kr. til den beregnede afgift
- Ved 2 airbags tillægges 1.350 kr. til den beregnede afgift
- Ved 3 airbags tillægges 650 kr. til den beregnede afgift
- Ved 4 airbags gives hverken tillæg eller fradrag
- Ved 5 airbags gives et fradrag på 650 kr. i den beregnede afgift
- Ved 6 eller flere airbags gives et fradrag på 1.350 kr. i den beregnede afgift.
- Der gives ikke længere fradrag for indvendigt justerbart højre sidespejl, bagrudevisker og –vasker samt ekstra højt monteret stoplygte

Store varebiler

De fleste store varebiler er i dag forsynet med ABS og 1 airbag. Det foreslås, at det udløser fradrag eller tillæg, hvis der afviges fra dette. Konkret foreslås:

- Ingen blokeringsfri bremses udløser et tillæg på 1.250 kr. i den beregnede afgift.
- Er der ingen airbags tillægges 1.500 kr. til den beregnede afgift
- Ved 1 airbags gives hverken tillæg eller fradrag
- Ved 2 airbags gives et fradrag på 350 kr. i den beregnede afgift
- Ved 3 airbags gives et fradrag på 650 kr. i den beregnede afgift

Omlægning af registreringsafgiften

- Ved 4 airbags gives et fradrag på 1.000 kr. i den beregnede afgift
- Ved 5 airbags gives et fradrag på 1.350 kr. i den beregnede afgift
- Ved 6 eller flere airbags gives et fradrag på 1.650 kr. i den beregnede afgift.
- Der gives ikke længere fradrag for indvendigt justerbart højre sidespejl, bagrudevisker og –vasker samt ekstra højt monteret stoplygte.

Den foreslåede omlægning vil isoleret set betyde en gennemsnitlig afgiftsstigning for store varebiler. Det foreslås, at denne udlignes ved en forhøjelse af bundfradraget på 34.100 kr. med 9.100 kr. til 43.200, hvorved den gennemsnitlige registreringsafgift for store varebiler er uændret.

7. Fordele og ulemper ved værdibaserede kontra teknisk baserede modeller.

7.1 Generelt

Registreringsafgiften har siden afgiften i 1924 blev indført været beregnet på grundlag af køretøjets værdi. Afgiftssatserne, progressionsgrænse, metode til opgørelse af køretøjets værdi mv. er imidlertid løbende blevet justeret og tilpasset. Afgiftssatsen blev senest ændret i 1977, hvor den marginale sats blev hævet fra 156 pct. til nuværende 180 pct. Progressionsgrænsen er dog i de senere år blevet hævet betydeligt og er i dag 59.500 kr. (2003). Til sammenligning var den i 1989 19.750 kr.

Registreringsafgiften blev oprindeligt indført af hensyn til betalingsbalancen med henblik på at begrænse importen af biler og provenuet blev udelukkende anvendt til vejformål. Senere er afgiften ændret, så den i dag tjener et mere generelt fiskalt formål. Registreringsafgiftens primære formål er således at indbringe et provenu til staten.

Væsentlige ændringer i afgiftsgrundlaget vil på grund af afgiftssatsernes høje niveau have betydelige konsekvenser for såvel husholdninger som bilbranche.

I de senere år er der imidlertid sat fokus på registreringsafgiftens afledte effekter, herunder særligt de miljømæssige konsekvenser af afgiftens adfærdspåvirkninger.

Den høje danske registreringsafgift virker dels begrænsende på bilparken og dels ansporer den til køb af billigere biler der typisk vejer mindre, har en mindre motor og derved en bedre brændstoføkonomi. Isoleret set har disse to effekter en positiv miljøeffekt. Omvendt betyder den meget høje afgift at bilerne levetid forlænges og derved at ny og mere miljøvenlig teknologi har længere gennemslagstid.

Udfra rent fiskale hensyn er en værdiafgift et nærliggende og simpelt afgiftsgrundlag, der svarer til princippet i store dele af den øvrige skatte og afgiftslovgivning. Det kan betragtes som en fundamental fordel, at grundlaget for afgiften svarer til den markedsmæssige værdifastsættelse af de afgiftspligtige varer.

Et skift til en afgift baseret på tekniske kriterier skal derfor kunne begrundes sagligt, så valg af afgiftsgrundlag (afgiftens komponenter) ikke fremstår som

tilfældigt og usagligt. Ellers kan det være svært at sikre den tilstrækkelige accept i befolkningen, som en afgift af denne størrelse kræver.

En omkostning ved et værdibaseret afgiftssystem er imidlertid, at ny teknologi, herunder miljøvenlig og sikkerhedsfremmende teknologi, fordyres i kraft af, at der typisk lægges 180 pct. afgift på de højere udviklings- og produktionsomkostninger der i introduktionsfasen ofte er forbundet hermed. Derved hæmmes udbredelsen af ny teknologi på det danske bilmarkedet. Konsekvensen er, at forbedringer af bilparken med hensyn til miljø og sikkerhed forsinkes. Et eksempel på dette kan være partikelfiltre.

Der findes ikke officielle oplysninger for merprisen for partikelfiltre på nye serieproducerede køretøjer. Kommissionen¹⁰ og kilder i bilbranchen oplyser priser på hhv. €500-800 (DKK 3.680-5.888) og €150 (DKK1.130).

Anvendes €500 som skøn for en introduktionspris og €150 som skøn for pris i masseproduktion vil det for en bil solgt i Danmark betyde en ekstrapris på 10.500 kr. i introduktionsfasen faldende til 3.150 kr., hvoraf ca. 2/3 udgøres af værdiafgiften.

Et teknisk baseret afgiftssystem vil ikke på samme måde som et værdibaseret afgiftssystem fordyre anvendelse af ny teknologi og derved forsinke introduktionen på det danske bilmarked. Det skyldes, at der ikke her er en direkte sammenhæng mellem produktionsomkostninger (og derved markedsprisen) og afgift.

Omvendt kan en teknisk baseret afgift ikke garantere, at ny miljøfremmende eller trafiksikkerhedsfremmende teknologi ikke udløser en merafgift. Det vil helt afhænge af de valgte afgiftskriterier, de marginale afgiftssatser og i hvilken retning den teknologiske udvikling bevæger sig. Hvis tendensen er, at biler generelt stiger i vægt eller at motorstørrelsen øges, vil det i den foreslåede model medføre en øget afgift.

Der er ikke en direkte sammenhæng mellem ny (og dyr) teknologi og skadevirkninger på miljøet. Ny teknologi kan også udløse en øget miljøbelastning. Med andre ord, der kan ikke i alle tilfælde sættes lighedstegn mellem anvendelse af ny (og dyr) teknologi og nedbringelse af bilernes negative miljøpåvirkning. Et eksempel på nyere teknologi der ikke er miljøfremmende kan være introduktionen af airconditionanlæg, der har øget bilernes CO₂-udslip.

¹⁰ Europa-Kommissionen, AUTO OIL II, oktober 2002.

En fordel ved et teknisk baseret system er dog, at de specifikke problemer der i dag findes i det eksisterende værdiafgiftssystem, hvor forhandler og importøravancer forsøges overflyttet på afgiftsfri ydelser, undgås.

Opretholdelse af den beregningsmæssigt fastsatte forhandleravance vil i et teknisk baseret system, ikke give nogen mening, ligesom hele systemet med anmeldte standardpriser ikke længere vil være nødvendigt. Dette vil alt andet lige kunne give en pæn administrativ lettelse. Da der ved indførelse af et nyt afgiftsgrundlag imidlertid skal udvikles og efterfølgende driftafvikles et nyt beregningssystem, vil de samlede administrative konsekvenser dog afhænge af udformningen af dette system. Disse kan på det nuværende grundlag ikke fastsættes nærmere.

Endvidere vil en realisering af eventuelle administrative gevinster kræve, at de tekniske kriterier ikke kan påvirkes i betydelig grad.

Det kan ikke udelukkes, at der i et teknisk baseret afgiftssystem kan opstå andre problemer med forsøg på omgåelse af afgiften. En afgift, der er så høj som den danske registreringsafgift, vil altid give anledning til forsøg på afgiftsomgåelse, idet de økonomiske gevinster ved at påvirke afgiftsgrundlaget i nedadgående retning, er ganske betydelige.

I den foreslåede tekniske model (model C i kapitel 8) arbejdes med kriterier som CO₂-udslip, vægt og motorstørrelse. Disse tekniske kriterier er imidlertid ikke hver for sig immune overfor manipulation, og det vurderes, at producenter og forhandlere i et vist omfang vil kunne påvirke de valgte afgiftskriterier, selvom valget af de tre afgiftskriterier netop er foretaget med henblik på at minimere incitamentet til at påvirke afgiftsgrundlaget.

For så vidt angår vægt foreslås anvendt ”køreklar vægt med standardudstyr”. Køreklar vægt er anvendt i EU’s typegodkendelsessystem og er defineret som vægten af den ubelæssede bil inkl. drivmidler. Køreklar vægt er derfor ca. 50 kg større end egenvægten svarende til vægten af drivmidler.

Anvendelse af køreklar vægt med standardudstyr i stedet for den konkrete bils køreklare vægt skyldes, dels at man derved undgår forskelsbehandling mellem fabrikater, fordi nogle EU-myndigheder alene opgiver køreklar vægt med standardudstyr, dels at man undgår, at en i sig selv tilsyneladende ubetydelig usikkerhed på f.eks. 25 kg bliver til en betydelig usikkerhed på afgiften. Endelig betyder det, at ekstraudstyr via vægten ikke udløser en højere afgift. Det kan tilføjes, at også Norge anvender køreklar vægt med standard-udstyr.

Det har været overvejet at lade motoreffekt (f.eks. målt i hestekræfter) indgå i afgiftsgrundlaget, men er fravalgt, da det kan medføre store administrative

problemer, idet effekten er relativ let at ændre. I stedet er valgt slagvolumen, idet der for at tilnærme afgiften til en effektbaseret afgift korrigeres for eventuelt trykladning (turbolader eller kompressor), således at der

- for benzinmotorer uden trykladning og for dieselmotorer med trykladning regnes med faktisk slagvolumen,
- for benzinmotor med trykladning regnes med slagvolumen multipliceret med 1,4, og
- for dieselmotorer uden trykladning regnes med slagvolumen divideret med 1,4.

Dette valg er heller ikke uproblematisk da det kan præmiere en bestemt slags teknik uden at der nødvendigvis er sagligt belæg for dette. F.eks. vil en bil med en relativ lille motor med høj effekt ved høje omdrejninger blive pålagt en lavere afgift end en bil med en større motor med et stort moment ved lave omdrejninger, uden at der nødvendigvis er en miljømæssig begrundelse for dette.

7.2 Priser

I et marked med fuldkommen konkurrence har værdi- og stykafgifter samme effekt (en teknisk baseret afgift betragtes som en stykafgift). Nettoprisdannelsen er uafhængig af afgiftens struktur og niveau. På et marked hvor der ikke er fuldkommen konkurrence, er prisdannelsen ikke længere uafhængig af afgifternes struktur og niveau. I dette tilfælde vil der være tendens til, at en værdiafgift ikke påvirker nettoprisen på samme måde som en stykafgift. Hvor værdiafgiften (i teorien) er neutral overfor nettoprisen, vil en stykafgift påvirke nettoprisen i opadgående retning. Intuitionen bag dette er, at når nettoprisen øges vil afgiften i et værdibaseret system stige proportionalt med prisstigningen, hvorimod afgiften ved en stykafgift er uændret. Afgiftens andel af forbrugerprisen vil derfor falde. Incitamentet til at sætte nettoprisen op vil i den sidste situation være større end i den første. Helt præcist hvordan afgifterne påvirker prisdannelsen vil imidlertid afhænge af hvordan den konkrete efterspørgselsfunktion ser ud. Forskelle i nettopriser for forskellige bilmodeller solgt i dag i henholdsvis Danmark og i resten af EU tyder imidlertid på, at prisdannelsen ikke alene kan forklares ved forskelle i afgiftssystemerne.

Prisdannelsen på biler kan formentlig i et vist omfang påvirkes af den enkelte producent. Det skyldes bl.a. mulighederne for markedssegmentering. Dette gælder også det danske bilmarked. Producenternes muligheder for at fastsætte priserne vil, som følge af EU's kommende liberalisering af bilmarkedet, dog sandsynligvis indskrænkes, hvilket, uafhængigt af afgiftsgrundlaget, eventuelt

vil føre til stigende bilpriser i Danmark, jf. kapitel 12. Timingen og omfanget af sådanne eventuelle prisstigninger er imidlertid behæftet med stor usikkerhed.

Det er imidlertid væsentligt at tage højde for, hvorledes omlægningen af registreringsafgiften kan påvirke prisdannelsen på nye biler, om end disse effekter kun kan skønnes med betydelig usikkerhed.

På grund af den ufuldstændige konkurrence, jf. ovenfor, er den danske registreringsafgift ikke neutral overfor nettopriserne, men har i kraft af det progressive element bidraget til at presse priserne nedad. Den progressive afgift betyder således, at den optimale pris på det danske marked, dvs. den pris hvor producenten kan opnå den største profit, er relativ lav sammenlignet med andre europæiske lande. Ved en overgang fra en værdibaseret afgift som den danske til en teknisk afgift (der har samme virkning som en stykafgift), må det forventes, at de gennemsnitlige bilpriser uden afgift stiger.

7.3 Real vs. nominel afgift

En værdiafgift indebærer, at afgiftsgrundlaget som udgangspunkt ikke udhules over tid. Afgiftens andel af bilens pris fastholdes i kraft af, at bilpriserne hvert år tilnærmelsesvist stiger i takt med inflationen. I tilfælde af ekstraordinære prisstigninger på biler, udover den normale prisstigningstakt, vil realafgiften imidlertid stige.

Som følge af bl.a. den nye gruppefritagelse, der regulerer konkurrenceforholdene på bilmarkedet, samt EU-kommissionens bestræbelser på at forhindre bilproducenterne i at begrænse parallelhandlen, må det forventes, at der i de næste 2-3 år eventuelt vil ske en tilnærmelse i prisniveauet for biler i det indre marked, hvorved de danske nettopriser alt andet lige vil stige, om end timingen og omfanget af sådanne eventuelle prisstigninger er behæftet med stor usikkerhed. På grund af afgiftens progressive struktur vil en stigning på f.eks. 10 pct. give udslag i en relativ stigning i forbrugerprisen på mere end 10 pct. Med henblik på at neutralisere den afledte stigning i det samlede afgiftsprodukt kan den værdibaserede afgift reguleres, så de prisstigninger der ligger ud over den generelle prisstigningstakt ikke slår igennem på provenuet.

Da valg af afgiftsgrundlag ikke bør afhænge af hvordan afgiftsniveauet påvirkes af fluktuationer i prisniveauet, bør en teknisk baseret afgift i øvrigt prisreguleres efter samme princip som den værdibaserede afgift, hvis en sammenligning af de to afgiftssystemer skal give mening.

7.4 EU-retslige begrænsninger

Der er kun få EU-retlige begrænsninger vedrørende valg af grundlag for registreringsafgift. Det er som tidligere nævnt ikke tilladt at anvende delkomponenter, der indgår i de EU-fastsatte emissionsnormer, ligesom det ikke er tilladt at indrette afgiften på en måde, der virker beskyttende i forhold til tilsvarende indenlandsk producerede varer.

Den afgiftsmæssige behandling af importerede brugte køretøjer er som følge af gældende EU-retspraksis på området underlagt visse restriktioner.

Domstolen fastslog i 1990 i en sag mod Danmark¹¹, at det er i strid med artikel 90 (forbud mod diskriminerende interne afgifter) at pålægge importerede brugte motorkøretøjer en registreringsafgift, der er beregnet på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi. Denne kendelse blev i en portugisisk sag i 2001¹² præciseret. Her siger Domstolen, ”at der ved beregning af registreringsafgift af brugte importerede køretøjer kun må anvendes en metode, hvor den faktiske værdiforringelse beregnes på grundlag af faste kriterier eller afskrivningstabeller, fastsat ved lov, eller ved administrative bestemmelser, såfremt disse kriterier kan sikre, at den skyldige afgift - end ikke i enkelte tilfælde - overstiger den restafgift der er indeholdt i et tilsvarende brugt køretøj på det indenlandske marked.”

I princippet er det i henhold til EU-retten således muligt at udforme en skematisk afskrivningsprofil for brugte køretøjer, der respekterer ovenstående princip. Det vil reelt – på grund af kravet om, at afgiften end ikke i enkeltstående tilfælde må overstige residualafgiften - indebære en forholdsvis lempelig afskrivningsprofil for de brugte importerede køretøjer, hvorved incitamentet til at indføre brugte biler fra udlandet øges.¹³ For at sikre, at et importeret køretøj hverken pålægges en for høj eller en for lav afgift, vil det reelt fortsat være nødvendigt at tage udgangspunkt i det pågældende køretøjs værdi på det indenlandske marked – dvs. en egentlig vurdering af de enkelte køretøjer kan ikke undgås.

Ved beregning af registreringsafgift af indførte brugte biler tages i dag udgangspunkt i bilens *faktiske* værdi. Det vil sige, at der betales en afgift sva-

11 C-47/88 (Kommissionen mod Danmark)

12 C-393/98 ((Ministerio Publico og Antonio Gomes Valente mod Fazenda Publico)

13 Et eksempel herpå er Norge der i forbindelse med den store omlægning af deres engangsafgift også ændrede på reglerne vedr. beregning af afgift for brugte importerede køretøjer. En al for lempelig afskrivningsprofil har medført, at 35 pct. af alle nyregistrerede biler i Norge importeres brugt til Norge. I Norge nedskrives afgiften med følgende satser: 6-12 mdr.: 12 pct., 1-2 år: 17 pct.; 2-3 år: 30 pct.; 3-4 år: 36 pct.; 4-5 år: 42 pct.; 5-6 år: 45 pct. 6-7 år: 50 pct.; 7-8 år: 55 pct.; 8-9 år: 59 pct.; 9-10 år: 63 pct.; 10-11:67 pct.; 11-12 år: 70 pct.; 12-13: 73 pct.;13-14 år: 76 pct.; 14-15 år: 78 pct.; 15-: 80 pct.

rende til den residualafgift, der er indeholdt i en tilsvarende dansk bil (samme mærke, samme stand, samme kilometerstand). Afgiftsgrundlaget afskrives således med samme takt som bilens handelsværdi. Samme metode anvendes til beregning af afgift, der godtgøres i forbindelse med udførsel.

Ved overgang til et teknisk baseret system vil det være nødvendigt at anvende samme grundlæggende princip til beregning af afgift for brugte biler og for godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel.

I et teknisk baseret afgiftssystem bestemmes køretøjets afgiftsindhold af en række tekniske kriterier og vil derfor i højere grad variere fra bil til bil. Det skal der i beregningen af afgift for brugte biler tages højde for.

Afgiftsindholdet for et brugt køretøj kan f.eks. findes ved at se på hvad afgiftsindholdet var for det pågældende køretøj som ny eller et tilsvarende køretøj med samme tekniske specifikationer (samme motorstørrelse, vægt mv.). Herefter kan afgiften på grundlag af køretøjets brugtvognsværdi beregnes. Den registreringsafgift, der pålægges den brugte bil, vil udgøre samme procentvise andel af bilens samlede brugtvogns værdi som den andel registreringsafgiften udgør af en tilsvarende ny bil.

At afgiftsindholdet i højere grad varierer fra køretøj til køretøj vil formentlig betyde, at beregningen af registreringsafgift for brugte biler når der introduceres et teknisk element i afgiftsgrundlaget bliver mere ressourcekrævende end i et simpelt værdibaseret system.

7.5 Administrative overvejelser

Når afgiften beregnes på grundlag af tekniske kriterier, vil administrationen som udgangspunkt være mindre ressourcekrævende, ligesom antallet af klagesager ved retsinstanterne måtte forventes at falde. Dette gælder som beskrevet ovenfor ikke hvis en egentlig vurdering af de enkelte køretøjer ikke kan undgås.

Da der fortsat skal foretages individuelle vurderinger af brugte biler der indføres og udføres, ligesom det ikke kan undgås, at der i et vist omfang fortsat vil være behov for særregler for beregning af afgift for specielle køretøjer (motorcykler, varebiler, mv.), er denne potentielle administrative gevinst formentlig ikke længere tilstede. De eksakte administrative konsekvenser vil dog afhænge af den præcise udformning af systemet.

Endvidere vil de administrative omkostninger ved en teknisk baseret afgift være påvirket af om der kan findes et sæt *entydige* tekniske kriterier som ikke kan påvirkes. Told- og skattemyndighedernes muligheder for at administrere en sådan afgift på tilfredsstillende vis er betinget af, at de normer der fastsæt-

tes for de tekniske afgiftselementer ikke kan drages i tvivl, og at told og skattemyndighederne ikke involveres i fastsættelsen af de normer, der skal danne grundlag for afgiftsberegningen eller klager herom. De valgte tekniske kriterier, som ligger til grund for model C, synes umiddelbart at opfylde disse kriterier.

7.6 Erfaringer fra Norge

Omlægning af afgiften

Den norske engangsafgift for personbiler blev i 1996 omlagt fra at være baseret på vægt og værdi til en afgift baseret på vægt, motorvolumen og motoreffekt¹⁴. Afgiften var før omlægningen ganske progressiv, med en marginal skattesats på 125 pct. af køretøjets værdi. Værdielementet udgjorde ca. halvdelen af den samlede afgift. Den gennemsnitlige afgift var ca. 71.000 NKR per bil (1995-niveau). Gennemsnittet dækker dog over en betydelig variation, da afgiften af biler med importværdi på op til 45.000 NKR havde en gennemsnitlig afgift på ca. 40.000 NKR hvorimod den gennemsnitlige afgift for biler over 110.000 NKR var ca. 177.000 NKR.

Af fordelingsmæssige hensyn bibeholdtes et værdielement i form af et tillæg for luksus biler. Dette tillæg blev fjernet i 1998. For at sikre at afgiftsprofilen tilnærmelsesvis lignede den eksisterende værdiafgift blev afgiftssatserne gjort progressive.

I forbindelse med omlægningen blev afgiften for personbiler i gennemsnit reduceret ca. 15 procent, mens afgiften blev sat op med ca. 10 procent for tunge køretøjer såsom varebiler, kombinationsbiler mv.

Evaluering

I 1998 blev der udarbejdet en mindre evaluering af omlægningen. I redegørelsen anføres, at den tekniske afgift som følge af den progressive afgiftsstruktur giver et øget incitament til anskaffelse af små, lette biler. På trods af dette incitament til at anskaffe lette biler, blev de sikkerhedsmæssige effekter af omlægningen vurderet til at være positive. Det skyldes for det første, at de biler der er blevet solgt efter omlægningen generelt har haft mere sikkerhedsudstyr end tidligere. Årsagen til dette tillægges effekten af den tidligere værdiafgift, der menes at have haft en negativ virkning på niveauet for bilernes sikkerhedsudstyr. For det andet anførtes, at det er en fordel, at afgiftssystemet motiverer til køb af biler i nogenlunde samme vægtklasse.

14 Afgiftssatserne er i dag følgende: 1) Vægtafgift (kr./kg): <1150 kg: 32,68; 1150- 1400: 65,36; 1400-1500 kg: 130,73; >1500: 152,04. Slagvolumen (kr./ccm.): < 1200ccm: 9,65; 1200-1800ccm: 25,26; 1800-2200ccm: 59,42; > 2200ccm: 74,23. Motoreffekt(kr./kW): < 65 kW: 126,23; 65-90 kW: 460,4; 90-130 kW: 921,1; > 130 kW: 1558,73.

Konklusionen var dengang, at omlægningen havde haft en positiv samfundsøkonomisk gevinst i form af en positiv miljøeffekt, mindre slitage på vejene, et øget sikkerhedsniveau samt en administrativ lettelse.

Der er endnu ikke foretaget en generel vurdering af omlægningens samlede effekter på bilsalgets sammensætning. Det norske Finansdepartement har dog oplyst, at der netop er nedsat en ny arbejdsgruppe der bl.a. skal foretage en samlet evaluering af afgiftsomlægningen.

Finansdepartementets forventninger til undersøgelsens resultater er bl.a., at bilpriserne (uden afgift) efter omlægningen er steget. Prisstigningen kan dog skyldes to effekter - at afgiften ikke længere er baseret på værdi samt at det gennemsnitlige afgiftsniveau for personbiler blev reduceret med 15 procent.

Finansdepartementets opfattelse er ligeledes, at det nye afgiftsgrundlag er mindre manipulerbart end den norske værdiafgift. Dermed ikke sagt, at der ikke kan manipuleres med de tekniske kriterier. Manipuleringsmulighederne i det nye system vurderes blot som værende mindre end i det gamle værdibase-rede afgiftssystem.

Finansdepartementets konklusion om at afgiftsgrundlaget i det værdibaserede system var mere påvirkeligt end afgiftsgrundlaget i det tekniske system skal ses i lyset af at den norske værdiafgift blev beregnet på grundlag af importprisen og ikke som i Danmark en anmeldt pris. En tæt forbindelse mellem producent, importør og forhandler betød, at mulighederne for at påvirke den afgiftspligtige værdi via negative importøravancer, var relativt store. Denne konklusion kan derfor ikke umiddelbart overføres på det danske system, hvor standardprissystemet principielt skal sikre, at der i afgiftsgrundlaget som minimum indgår en forhandleravance på 9 procent.

I forbindelse med evalueringen af den norske afgiftsomlægning, skal den omtalte arbejdsgruppe endvidere undersøge mulighederne for at indføre et CO₂-element i den nuværende engangsafgift. Arbejdsgruppens resultater forventes offentliggjort i forbindelse med fremlæggelse af finanslov for 2004.

7.7 Konklusion

- Den høje danske registreringsafgift virker på den ene side begrænsende på bilparken samt tilskynder til køb af mindre og mere brændstoføkonomiske biler, og har derved en positiv miljøeffekt. På den anden side forlænger den høje afgift bilernes levetid og forsinker gennemslag af ny teknologi, hvilket trækker i retning af en negativ miljøeffekt.
- En høj teknisk baseret afgift vil ligeledes forlænge bilernes levetid, men vil ikke hæmme introduktion af ny teknologi, da afgiften ikke er

knyttet direkte til produktionsomkostningerne. Ny teknologi er i kraft af høje produktions- og udviklingsomkostninger ofte dyre i introduktionsfasen.

- Set ud fra et administrativt og kontrolmæssigt synspunkt er der ikke fordele ved det ene afgiftsgrundlag frem for det andet.
- Administrationen af et teknisk baseret afgiftssystem vil kræve, at afgiftsberegningen kan foregå på grundlag af entydige, ikke-manipulerbare kriterier.
- Det er i begge afgiftssystemer nødvendigt at bibeholde en individuel vurdering af brugte køretøjer – både i forbindelse med indførsel og udførsel.
- De provenumæssige virkninger af ekstraordinære prisstigninger på biler kan neutraliseres i begge typer afgiftssystemer.
- Det forventes, at uafhængigt af afgiftsgrundlaget vil de danske nettopriser stige som følge af den kommende EU-liberalisering.
- En overgang til et teknisk baseret system kan dog isoleret medføre stigende bilpriser, hvis producent-, importør- eller forhandleravancerne i den forbindelse øges.

8. Registreringsafgiften for personbiler

8.1 Gældende regler

Ifølge registreringsafgiftsloven beregnes registreringsafgiften for nye personbiler som 105 procent af den del af den afgiftspligtige værdi, der er under 57.400 kr., og 180 procent af resten.

Grænsen betegnes progressionsgrænsen og reguleres hvert år med tilpasningsprocenten tillagt 2 procentpoint. I 2003 er den 59.500 kr.

Den afgiftspligtige værdi er bilens indkøbspris tillagt avancer og moms. I den afgiftspligtige værdi indregnes altid mindst 9 procent i forhandleravance.

Der er tillæg og fradrag i den afgiftspligtige værdi for blokeringsfri bremses og airbags, samt fradrag i den beregnede afgift for indvendigt justerbart sidespejl og bagrudevisker og -vasker, jf. kapitel 6.

For brugte importerede personbiler sker der tilsvarende en progressiv afgiftsberegning, hvor afgiften udgør 105 procent af afgiftsgrundlaget under en progressionsgrænse og 180 procent af resten. Afgiftsgrundlaget afhænger af bilens værdi på det danske marked, mens progressionsgrænsen afhænger af bilens alder - desto ældre, desto lavere.

8.2 Arbejdsgruppens overvejelser

- De danske bilafgifter (registreringsafgift, grøn ejerafgift, benzinafgift og ansvarsforsikringsafgift) er meget høje, hvilket medfører et stort forvriddningstab og pres på afgiftssystemet som følge af forsøg på omgåelse af reglerne.
- De eksterne omkostninger som følge af den miljømæssige belastning ved bilkørsel bør internaliseres i registreringsafgiften. Arbejdsgruppen foreslår derfor, at de eksterne omkostninger ved emissioner (CO₂, HC, Nox og partikler) indregnes i afgiften, men har vurderet, at det ikke er hensigtsmæssigt at internalisere en række eksterne omkostninger som f.eks. støj, trængsel etc. i registreringsafgiften. Disse håndteres bedst af anden vej. Endvidere er der EU-retlige bindinger på udformningen af afgiftsincitamenterne for visse emissioner, bl.a. partikler. De eksterne omkostninger er beskrevet i kapitel 4.

- Der er i det nuværende afgiftssystem en ret betydelig grad af sammenhæng mellem en personbils emissioner og registreringsafgiften. Det gældende afgiftssystem begunstiger derfor i et vist omfang miljøvenlige køretøjer. Denne begunstiging bør være mere konsekvent og i højere grad synliggøres.
- Implementeringen af ny teknologi afhænger af valg af afgiftsmodel. I en værdibaseret afgiftsmodel vil dyrt ekstra udstyr udløse en høj afgift. I en teknisk baseret model vil afgiften på ny teknologi i mange tilfælde være lavere, hvilket alt andet lige fremmer introduktionen af ny teknologi. Det gælder både teknologi, der er mere miljøvenlig, trafik sikkerhedsfremmende og f.eks. komfortøgende teknologi, der fører til et øget brændstofforbrug.
- En forholdsvis billig måde at reducere trafikens CO₂-emission på, er ved at øge andelen af dieslbiler. Det vil imidlertid på kort sigt øge emissionen af sundhedsskadelige partikler og NO_x. På længere sigt forventes dieselteknologien at blive udviklet, så partikelemissionen reduceres i forhold til i dag. Afgiftssystemet bør derfor indrettes, så der gives et øget incitament til dieslbiler med renere teknologi, men ikke til dieslbiler med stor partikelemission.
- Der bør ske en korrektion for, at udligningsafgiften for en gennemsnitsbil ikke fuldt ud udligner forskellen i afgifterne på diesel og benzin.
- Det er kun muligt at opnå en begrænset CO₂-reduktion hvis dieselandelen skal holdes konstant. En større CO₂-reduktion ved uændret dieselandel vil kræve, at afgiftssystemet indrettes, så der sker en 'downsizing', dvs. at bilkøberne vælger mindre bilmodeller. Det vil være forbundet med store velfærdsøkonomiske omkostninger at øge dette tryk.
- Personbiler, der opfylder euro4-normerne før de bliver obligatoriske, bør fremmes.
- Prisfald på nye biler vil påvirke brugtbilspriserne og føre til kapitaltab for borgerne. Det forudsættes, at et maksimalt niveau for acceptable prisændringer er ca. 15 procent i nedadgående retning. En omlægning af registreringsafgiften bør derfor ske under hensyntagen hertil og sikre, at priserne på langt hovedparten af bilmodellerne falder mindre end 15 procent. Det er dog ikke muligt helt at undgå store prisændringer på visse enkelte bilmodeller, hvis værdiafgiften ophæves. Dermed kan

der komme prisændringer, der ikke skyldes en omlægning af afgiften til en mere miljøvenlig afgift, men skyldes en omlægning af afgiftsgrundlaget til andre kriterier end det værdibaserede.

- En omlægning af registreringsafgiften bør af administrative hensyn ske uden overgangsordning.
- Der bør ske en forenkling af reglerne for trafikikkerhedsfremmende udstyr, jf. kapitel 6.

8.3 Tre forslag til en afgiftsomlægning

Arbejdsgruppen har undersøgt en lang række modeller til omlægning af registreringsafgiften, hvoraf nogle var overvejende værdibaserede og andre rent teknisk baserede. På baggrund af overvejelserne ovenfor har arbejdsgruppen valgt at præsentere 3 modeller til mulig omlægning. I alle modeller indføres et CO₂-tillæg til registreringsafgiften. CO₂-tillægget er som udgangspunkt baseret på skadesomkostningerne på 270 kr. pr. ton CO₂, men er i to af modellerne progressivt med en højere sats for at fremme incitamenterne til mere brændstoføkonomiske køretøjer. Derudover indeholder modellerne fradrag for biler, der opfylder euronormerne, før de bliver obligatoriske, samt tillæg for dieselmotorer.

Alle tre modeller indeholder således incitament, der fremmer miljøvenlige biler, hvilket ifølge kommissoriet er arbejdsgruppens opgave. Disse incitament er størst i model B og C. Model C indeholder derudover en omlægning til et andet afgiftsgrundlag end værdiafgiften.

For alle tre modeller gælder, at der vil være omkostninger forbundet med en afgiftsomlægning. Disse omkostninger skal sammenlignes med afværgeomkostningerne ved køb af CO₂-kvoter i udlandet, som vurderes at blive i størrelsesordenen 40 - 60 kr./ton CO₂, og ikke over 100 kr./ton når det bliver muligt at købe CO₂-kvoter i udlandet.

De tre modeller er benævnt model A, model B og model C.

I **model A** sker der en synliggørelse af de eksterne omkostninger, beskrevet i kapitel 4. Det fører til, at ca. 10 procent af registreringsafgiften omlægges fra den nuværende værdibaserede til en CO₂-afhængig afgift. Modellen fører til små udsving i priser og en begrænset CO₂-reduktion.

I **model B** beregnes et progressivt CO₂-tillæg til registreringsafgiften. Det giver en større miljøeffekt end i model A, idet ca. 25 procent af registreringsafgiften omlægges fra den nuværende værdibaserede til en CO₂-afhængig afgift.

Modellen fører til større CO₂-reduktion og prisudsving end model A, men har også større velfærdsøkonomiske omkostninger.

I såvel model A som model B nedsættes den lave sats for registreringsafgiften og progressionsgrænsen forhøjes. Herved skærpes den samlede progression i registreringsafgiften, hvilket som tidligere nævnt isoleret set kan bidrage til at dæmpe de kommende stigninger i bilpriserne i forbindelse med tilpasningen i EU.

Endelig er der **model C**, hvor ca. 25 procent af registreringsafgiften omlægges fra den nuværende værdibaserede til en CO₂-afhængig afgift, mens resten af afgiften baseres på bilernes slagvolumen og vægt. Denne model giver den største CO₂-besparelse, men også noget større prisudsving end model A og B.

Model A og B indeholder fortsat en værdibaseret afgift, hvilket kan virke hæmmende for introduktionen af ny, dyr teknologi. Det er ikke tilfældet i model C, der således må formodes at fremme ny teknologi, uanset om denne er mere miljøvenlig eller ej.

Tabellen nedenfor giver en oversigt over de tre modeller, der uddybes i det efterfølgende.

Tabel 8.1 Sammenligning af 3 modeller til omlægning af registreringsafgiften

	Model A	Model B	Model C
CO ₂ under 120 g/km	65 kr. pr. g CO ₂ /km	65 kr. pr. g CO ₂ /km	65 kr. pr. g CO ₂ /km
CO ₂ over 120 g/km	65 kr. pr. g CO ₂ /km	480 kr. pr. g CO ₂ /km	480 kr. pr. g CO ₂ /km
Fradrag, hvis euro-norm 4:			
Benzin	3.500 kr.	3.500 kr.	1.250 kr.
Diesel	5.200 kr.	5.200 kr.	1.900 kr.
Lav afgiftssats	75 pct.	75 pct.	-
Høj afgiftssats	180 pct.	180 pct.	-
Progressionsgrænse	65.200 kr.	86.800 kr.	-
Tillæg til alle dieselmotorer (bortfalder 2006)	0	5.000 kr.	5.000 kr.
Permanent tillæg til alle dieselmotorer	0	4.000 kr.	4.000 kr.
Køreklar vægt	-	-	Under 950 kg: 25 kr./kg 950-1.200 kg: 70 kr./kg 1.200-1.400 kg: 100kr./kg Over 1.400 kg: 500 kr./kg
Slagvolumen	-	-	Under 1.000 ccm: 18 kr./ccm 1.000-2.000 ccm: 38 kr./ccm Over 2.000 ccm: 115 kr./ccm For benzinbiler med turbomotorer eller kompressor er afgiftsgrundlaget slagvolumen tillagt 40 pct. For en ikke-trykladet dieselmotor skal slagvolumen divideres med 1,4.
Færdselssikkerhed	Tillæg/fradrag i den beregnede afgift: Ingen ABS: Tillæg på 7.500 kr. 0 airbag: Tillæg på 15.000 kr. 1 airbag: Tillæg på 6.000 kr. 2 airbags: Tillæg på 4.000 kr. 3 airbags: Tillæg på 2.000 kr. 5 airbags: Fradrag på 2.000 kr. 6 airbags: Fradrag på 4.000 kr.		-

8.4 Model A

Model A består af følgende elementer:

- Et CO₂-tillæg til registreringsafgiften, der beregnes ud fra de eksterne omkostninger på 270 kr./ton CO₂. Ved en samlet kørsel på 240.000 km pr. personbil, svarer det til 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km.

- Et fradrag for biler, der opfylder en given euro-norm før den bliver obligatorisk. Aktuelt betyder det p.t. et fradrag på 3.500 kr. for benzinbiler og på 5.200 kr. for dieslbiler der opfylder euro4-normen.
- En omlægning af sikkerhedsfradragene som beskrevet i kapitel 6.
- En reduktion af den lave afgiftssats fra 105 pct. til 75 pct.
- En forhøjelse af progressionsgrænsen fra 59.500 kr. til 65.200 kr.

Omlægningen af sikkerhedsfradragene giver isoleret set et merprovenu på 17.400 kr. i gennemsnit pr. bil. Det kan finansiere en reduktion af den lave afgiftssats fra 105 procent til 75 procent.

CO₂-tillægget samt euronormfradragene giver isoleret set tilsammen en merafgift på i gennemsnit ca. 9.300 kr. pr. bil, hvilket konverteres til en forhøjelse af progressionsgrænsen fra 59.500 til 65.200 kr.

Sigtet med model A er at synliggøre de eksterne omkostninger ved bilkørsel og få dem udskilt særskilt i registreringsafgiften.

Priser og brugtbilsmarkedet

En omlægning som beskrevet i model A vil kun føre til begrænsede prisudsving for nye biler, jf. bilag 1. De afledte konsekvenser på brugtbilsmarkedet vil tilsvarende være begrænsede.

Provenumæssige konsekvenser

Modellen har på kort sigt uændret provenu fra registreringsafgiften, idet både bilsalget og den gennemsnitlige afgift pr. bil skønnes stort set uændret ved omlægningen. På længere sigt kan der komme en – beskeden – negativ effekt på det offentlige provenu, idet modellens incitament til køb af mere brændstoføkonomiske biler reducerer de fremtidige indtægter fra ejerafgifterne og brændstofafgifterne. Tabellen viser de samlede provenumæssige konsekvenser på langt sigt, der skønnes i størrelsesordenen 40 mio. kr.

Tabel 8.2 Samlede provenumæssige konsekvenser på langt sigt (model A)

Mio. kr. (2002-priser)	
Registreringsafgift, inkl. nedslag for dieslbiler med filtre ¹	0
Brændstofafgifter ²	-40
Ejerafgift	0
I alt ³	-40

Anm: Det lange sigt er defineret således, at hele omlægningen skal være fuldt indfaset og der er sket en fuld udskiftning af bilparken. Beregningsteknisk er det forudsat at gælde i 2017. Der er forudsat et årligt bilsalg på 130.000.

1. Nedslaget for partikelfiltre sker i ejerafgiften.

2. Der er ikke i beregningerne taget højde for provenuvirkningerne af de løbende forbedringer af bilernes brændstoføkonomi.

3. Ved uændret bilsalg vil provenutabet være på ca. 30 mio. kr. årligt. I fravær af løbende regulering af de ikke-værdibaserede elementer i registreringsafgiften vil der i model A blive tale om et årligt kumuleret provenutab på cirka 30 mio. kr.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Omlægningen fører kun til en begrænset forskydning i de relative bilpriser. De afledte effekter på bilsalget vil være tilsvarende beskedne, hvorfor omlægningen kun vil have begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Miljømæssige konsekvenser

Modellen anslås at reducere den gennemsnitlige CO₂-emission pr. bil med 0,2 procent. Også målt i total CO₂-udledning, hvor der tages hensyn til at kørselsomfanget øges når de mere brændstoføkonomiske biler gør det billigere pr. km. at køre (rebound-effekt), vil reduktionen ligeledes være på ca. 0,2 procent.

Modellen vil føre til en beskeden forøgelse af andelen af dieslbiler. Det skyldes, at den CO₂-baserede del af registreringsafgiften alt andet lige vil favorisere dieslbiler, der har en lavere CO₂-emission pr. kørt kilometer end tilsvarende benzinbiler. Da omlægningen af registreringsafgiften er beskeden, vil andelen af dieslbiler kun stige moderat.

Stigningen i antallet af dieslbiler vil føre til en forøget emission af især partikler, men omfanget heraf er beskedent. Det modvirkes imidlertid af effekten af det foreslåede fradrag i ejerafgiften for dieslbiler med partikelfiltre, jf. kapitel 5. Den samlede effekt er en reduktion af partikelemissionen, jf. tabel 8.3. Tabellen viser dels effekten af omlægningen for en enkelt årgang af biler, dels den langsigtede effekt, når alle årgange er udskiftet. På langt sigt vil der være en reduktion af CO₂ på 10.000 tons og en reduktion af partikler på 20 tons. Til gengæld vil emissionen af NO_x blive forøget med 33 tons.

Table 8.3 Ændringen i emissioner (model A)

	Ændring pr. årgang pr. år				Ændring langt sigt
	Før	Efter	Rebound	Forskel	Forskel
CO ₂ (tons)	440.300	439.200	300	-900	-10.300
NO _x (kg.)	184.500	187.100	100	2.800	33.200
Partikler (kg.)	8.100	6.400	0	-1.700	-20.200
HC(kg.)	167.900	166.900	100	-900	-10.800

Anm: Det lange sigt er defineret således, at hele omlægningen skal være fuldt indfasat og der er sket en fuld udskiftning af bilparken. Beregningsteknisk er det forudsat at gælde i 2017. Der er forudsat et årligt bilsalg på 130.000. For partiklers vedkommende er indregnet effekten af et årligt fradrag i ejerafgiften for dieselbiler med partikelfiltre. Der er ikke taget højde for, at aftaler med bilindustrien fører til mere brændstoføkonomiske biler.

8.5 Model B

Model B består af følgende elementer:

- Et CO₂-tillæg til registreringsafgiften. For den del af bilernes CO₂-emission, der er under 120 g/km beregnes tillægget ud fra de eksterne omkostninger på 270 kr./ton CO₂. Ved en samlet kørsel på 240.000 km pr. personbil, svarer det til 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km. For at give et yderligere incitament til at nedbringe CO₂-emissionen for de mere brændstofforbrugende biler beregnes CO₂-tillægget som 480 kr. pr. gram CO₂ pr. km for den del af CO₂-emissionen, der er over 120 g/km. Grænsen på 120 g/km er valgt, på baggrund af Det Europæiske Råds målsætning om, at den gennemsnitlige CO₂-emission for nye i biler senest i 2010 skal have denne værdi. Den progressive CO₂-sats giver et incitament til at vælge biler, der kan bidrage til at fremme denne målsætning.
- Et fradrag for biler, der opfylder en given euro-norm før den bliver obligatorisk. Aktuelt betyder det et fradrag på 3.500 for benzinbiler og på 5.200 kr. for dieselbiler der opfylder euro4-normen.
- Et tillæg på 5.000 kr. for alle dieselbiler, der bortfalder i 2006.
- Et permanent tillæg på 4.000 kr. for alle dieselbiler.
- En omlægning af sikkerhedsfradragene som beskrevet i kapitel 6.
- En reduktion af den lave afgiftssats fra 105 pct. til 75 pct.
- En forhøjelse af progressionsgrænsen fra 59.500 kr. til 86.800 kr.

Omlægningen af sikkerhedsfradragene giver isoleret set et merprovenu på 17.400 kr. i gennemsnit pr. bil. Det kan finansiere en reduktion af den lave afgiftssats fra 105 procent til 75 procent.

CO₂-tillægget, dieseltillæggene samt euronormfradragene giver isoleret set tilsammen en merafgift på i gennemsnit ca. 30.500 kr. pr. bil, hvilket konverteres til en forhøjelse af progressionsgrænsen fra 59.500 til 86.800 kr.

Kombinationen af det midlertidige dieseltillæg på 5.000 kr., det permanente tillæg på 4.000 kr. og det specifikke euro4-norm fradrag for dieslbiler på 5.200 kr. medfører, at euro3-dieslbiler samlet får et tillæg på 9.000 kr. Der er pt. ingen godkendte euro4-dieslbiler. Når der foreligger godkendelser af euro-4 dieslbiler vil disse blive pålagt et nettotillæg på ca. 4.000 kr. For kommende euro5-dieslbiler vil der komme et nyt fradrag, så disse bliver billigere end de nuværende dieslbiler på markedet. Dermed sikres et incitament til at fremme salget af de kommende og i mange henseender formentligt mere miljøvenlige dieslbiler.

Priser og brugtbilsmarkedet

En omlægning som beskrevet i model B vil kun føre til prisudsving for nye biler, der stort set alle er i intervallet +/- 10 procent, og hvoraf hovedparten er i intervallet +/- 5 procent jf. bilag 1. De afledte konsekvenser på brugtbilsmarkedet må formodes at være af en nogenlunde tilsvarende størrelsesorden.

Provenumæssige konsekvenser

Modellen har på kort sigt uændret provenu, idet både bilsalget og den gennemsnitlige afgift pr. bil skønnes stort set uændret ved omlægningen. På længere sigt vil der være en negativ påvirkning af det offentlige provenu, idet modellens incitament til køb af mere brændstoføkonomiske biler reducerer de fremtidige indtægter fra ejerafgiften og brændstofafgifterne. Endvidere bortfalder det foreslåede tillæg til dieslbiler på 5.000 kr. fra 2006, ligesom der gives nedslag i ejerafgiften for dieslbiler med partikelfiltre. På langt sigt vil det således medføre et afledt provenutab i andre afgifter på 250 mio. kr.

Tabel 8.4 Samlede provenumæssige konsekvenser på langt sigt (model B)

Mio. kr. (2002-priser)	
Registreringsafgift, inkl. nedslag for dieslbiler med filtre	0
Brændstofafgifter	-220
Ejerafgift	-30
I alt	-250

Se anmærkning og noter til tabel 8.2. Ved uændret bilsalg vil provenutabet være på 230 mio. kr. årligt. I fravær af løbende regulering af de ikke-værdibaserede elementer i registreringsafgiften vil der i model B blive tale om et årligt kumuleret provenutab på cirka 60 mio. kr.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Model B vil føre til, at biler med en god brændstoføkonomi bliver billigere. For bilforhandlerne vil det dels betyde en ændring i salgssammensætningen af forskellige modeller af samme fabrikat, dels en forskydning mellem forhandlerne som følge af, at nogle fabrikater generelt bliver dyrere, mens andre bliver billigere.

Miljømæssige konsekvenser

Model B anslås, at reducere den gennemsnitlige CO₂-emission pr. bil med 1,4 procent, fra ca. 169 g/km til 167 g/km. Målt i total CO₂-udledning, hvor der tages hensyn til et øget kørselsomfang når de mere brændstoføkonomiske biler gør det billigere pr. km. at køre, vil reduktionen være på ca. 1,1 procent.

Modellen vil føre til en forøgelse af antallet af dieselmotorer med godt 25 procent, svarende til 4,2 procentpoint, udover den generelle udvikling mod en større dieselandel. Det skyldes, at den CO₂-baserede del af registreringsafgiften alt andet lige vil favorisere dieselmotorer, der har en lavere CO₂-emission pr. kørt kilometer end tilsvarende benzindrevne. Det modvirkes dog til dels af, at der samtidig indføres et tillæg for alle dieselmotorer.

Stigningen i antallet af dieselmotorer vil føre til en forøget emission af partikler. Det modvirkes imidlertid af effekten af det foreslåede fradrag i ejerafgiften for dieselmotorer med partikelfiltre, jf. kapitel 5. Den samlede effekt er en reduktion af partikelemissionen, jf. tabel 8.5. Tabellen viser dels effekten af omlægningen for en enkelt årgang af biler, dels den langsigtede effekt, når alle årgange er udskiftet. På langt sigt vil der være en CO₂-reduktion på 57.000 tons og en reduktion af partikler på 7.400 kg. Til gengæld vil emissionen af NO_x blive forøget med 212.000 kg.

Tabel 8.5 Ændringen i emissioner (model B)

	Ændring pr. årgang pr. år				Ændring langt sigt
	Før	Efter	Rebound	Forskel	Forskel
CO ₂ (tons)	440.300	433.500	2.000	-4.800	-57.000
NO _x (kg.)	184.500	201.300	900	17.700	212.100
Partikler (kg.)	8.100	7.400	0	-600	-7.400
HC(kg.)	167.900	160.200	800	-6.900	-83.200

Se anmærkning og noter til tabel 8.3

8.6 Model C

Model C består af følgende elementer:

- Et CO₂-tillæg til registreringsafgiften som i model B. For den del af bilernes CO₂-emission, der er under 120 g/km beregnes tillægget ud fra de eksterne omkostninger på 270 kr./ton CO₂. Ved en samlet kørsel på 240.000 kr. pr. personbil, svarer det til 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km. For at give et yderligere incitament til at nedbringe CO₂-emissionen for de mest brændstofforbrugende biler beregnes CO₂-tillægget som 480 kr. pr. gram CO₂ pr. km for den del af CO₂-emissionen, der er over 120 g/km. Grænsen på 120 g/km er valgt, på baggrund af Det Europæiske Råds målsætning om, at den gennemsnitlige CO₂-emission for nye i biler senest i 2010 skal have denne værdi. Den progressive CO₂-sats giver et incitament til at vælge biler, der kan fremme denne målsætning.
- Et fradrag for biler, der opfylder en given euro-norm før den er obligatorisk. Aktuelt betyder det et fradrag på 1.250 kr. for benzinbiler og på 1.900 kr. for dieselbiler der opfylder euro4-normen.
- Et midlertidigt tillæg på 5.000 kr. for alle dieselbiler, der bortfalder i 2006.
- Et permanent tillæg til dieselbiler på 4.000 kr.
- En afgift baseret på bilens køreklare vægt med standardudstyr.
- En afgift baseret på bilens slagvolumen.
- Afskaffelse af den værdibaserede afgift

Afgiftssatserne for den vægtbaserede del af afgiften er:

Under 950 kg.	25 kr. pr. kg.
Mellem 950 og 1.200 kg.	70 kr. pr. kg.
Mellem 1.200 og 1.400 kg.	100 kr. pr. kg.
Over 1.400 kg.	500 kr. pr. kg.

Afgiftssatserne for slagvolumen er:

Under 1.000 ccm	18 kr. pr. ccm.
Mellem 1.000 og 2.000 ccm	38 kr. pr. ccm.
Over 2.000 ccm	115 kr. pr. ccm.

For biler med turbomotor eller kompressor skal slagvolumen ganges med en faktor 1,4 for at ligestille den med en ikke-trykladet benzinmotor. En ikke-trykladet dieselmotor skal divideres med 1,4. Den værdi, der herved fremkommer er beregningsgrundlaget for afgiften på slagvolumen.

Afgiftssatserne er progressive i den forstand, at afgiften for en bil der f.eks. vejer 1.500 kg. beregnes som 25 kr./kg for de første 950 kg, 50 kr./kg for de næste 250 kg, 100 kr./kg for de næste 200 kg og 500 kr./kg for de sidste 100 kg.

Afgiftssatserne er bestemt ud fra et hensyn om at minimere prisændringerne af hensyn til brugtbilsmarkedet og den del af bilejernes formue, der er bundet i biler og kan således ikke tillægges nogen særskilt fortolkning eller mening. De høje marginalsatser skal ses i det lys og er i princippet et forsøg på at overføre effekten af den nuværende progressive værdiafgift til vægt og slagvolumen.

Priser og brugtbilsmarkedet

En omlægning som beskrevet i model C vil for hovedparten af de almindelige bilmodeller føre til prisændringer i intervallet +/- 15 procent, og for langt de fleste modeller i intervallet +/- 10 procent. For enkelte modeller er der dog væsentligt større prisudsving på op til 35 pct., jf. bilag 1. Disse prisudsving er ikke konsekvenser af en omlægning af afgiften i en mere miljøvenlig retning, men af at der skiftes afgiftsgrundlag. For særlige bilmodeller, der er i dag f.eks. er meget dyre –Porsche, BMW mv. – vil der ved model C forekomme prisfald på over 200.000 kr. En del af disse prisændringer skyldes miljøomlægningen og en del skyldes, at beskatningen af bilernes luksuselement bortfalder. Omvendt kan der også forekomme meget store prisstigninger. F.eks. vil store amerikanske firhjulstrækkere stige mellem 400.000- 600.000 kr.

Der er ikke indregnet effekter af en eventuel stigning i avancerne som følge af afskaffelsen af den marginale afgiftsbelastning på 180 pct. af bilens værdi inkl. avancer.

De afledte konsekvenser på brugtbilsmarkedet må – målt i procent formodes at være af en nogenlunde tilsvarende størrelsesorden som prisudsvingene. De helt store prisudsving har form af prisstigninger, hvilket formentlig vil føre til kapitalgevinst for ejerne af de pågældende modeller.

Provenumæssige konsekvenser

Modellen er på kort sigt provenuneutral. På længere sigt vil der komme en negativ effekt på det offentlige provenu, idet modellens incitament til køb af

mere brændstoføkonomiske biler reducerer de fremtidige indtægter fra ejerafgiften og brændstofafgifterne. Endvidere bortfalder et tillæg til dieselbiler på 5.000 kr. fra 2006, ligesom der gives nedslag i ejerafgiften for dieselbiler med partikelfiltre. På langt sigt vil der således komme et afledt provenutab i andre afgifter på 385 mio. kr., jf. tabellen nedenfor.

Det gælder dog, at model C i højere grad end modellerne A og B fører til større ændringer i registreringsafgiften. Det betyder, at skønnene over de provenumæssige såvel som de erhvervsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser nedenfor, er mere usikre.

Det skønnede udsving i provenu og bilsalg skal ses i dette lys og er inden for den usikkerhed, der er på beregningerne.

Tabel 8.6 Samlede provenumæssige konsekvenser på langt sigt (model C)

Mio. kr. (2002-priser)	
Registreringsafgift, inkl. nedslag for dieselbiler med filtre	0
Brændstofafgifter	-310
Ejerafgift	-75
I alt	-385

Se anmærkning og noter til tabel 8.2. Ved uændret bilsalg vil provenutabet være på 285 mio. kr. årligt. I fravær af løbende regulering af de ikke-værdibaserede elementer i registreringsafgiften vil der i model C blive tale om et årligt kumuleret provenutab på knap 300 mio. kr.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Omlægningen vil føre til, at biler med en god brændstoføkonomi bliver billigere. For bilforhandlerne vil det dels betyde en ændring i salgssammensætningen af forskellige modeller af samme fabrikat, dels en forskydning mellem forhandlerne som følge af, at nogle fabrikater generelt bliver dyrere, mens andre bliver billigere.

Forskydningerne i de relative priser går i retning af, at dyre, prestigebetonede modeller bliver forholdsvis billigere, mens ”billige” modeller bliver forholdsvis dyrere. Omlægningerne er dog næppe af en størrelsesordenen, der vil medføre at visse fabrikater helt vil forsvinde fra det danske marked.

Miljømæssige konsekvenser

Model C skønnes at reducere den gennemsnitlige CO₂-emission pr. bil med 1,7 procent, fra ca. 169 g/km til 166 g/km. Målt i total CO₂-udledning, vil reduktionen være på ca. 1,9 procent. Forskellen på den gennemsnitlige og totale CO₂-reduktion er, at en omlægning som i model C vil føre til et faldende bilsalg, hvilket reducerer den samlede CO₂-emission. Dette modvirkes dog til en vis grad af reboundeffekten, dvs. at de mere brændstoføkonomiske biler gør

det billigere at køre, og dermed øges kørselsomfanget. Det vil isoleret set føre til mere CO₂. Der vil dog altid være usikkerhed på skøn over adfærdsændringer, herunder det faldende bilsalg.

Modellen vil føre til en forøgelse af antallet af dieslbiler med ca. 30 procent, svarende til 4,8 procentpoint oven i den generelle udvikling mod en større dieselandel. Det skyldes, at den CO₂-baserede del af registreringsafgiften alt andet lige vil favorisere dieslbiler, der har en lavere CO₂-emission pr. kørt kilometer end tilsvarende benzinbiler.

Stigningen i antallet af dieslbiler vil føre til en øget emission af partikler. Det modvirkes imidlertid af effekten af det foreslåede fradrag i ejerafgiften for dieslbiler med partikelfiltre, jf. kapitel 5. Den samlede effekt er en reduktion af partikelemissionen, jf. tabel 8.7. På langt sigt vil der være en reduktion af CO₂ på 101.500 tons og en reduktion af partikler på 4.900 kg. Til gengæld vil emissionen af NO_x blive forøget med 240 tons.

På sigt vil der i takt med udviklingen af nyere og renere dieslbiler ske en yderligere forbedring af miljøet. Generelt gælder, at optagelsen af blandt andet disse nye dieselteknologier vurderes at ville gå hurtigere i en teknisk baseret model sammenlignet med en værdibaseret model. Mht. partikelfiltre vil det vil dog ikke være tilfældet i model B, hvor det foreslås, at der gives tilskud svarende til merudgiften.

Tabel 8.7 Ændringen i emissioner (model C)

	Ændring pr. årgang pr. år				Ændring langt sigt
	Før	Efter	Rebound	Forskel	Forskel
CO ₂ (tons)	440.300	429.400	2.400	-8.500	-101.500
NO _x (kg.)	184.500	203.500	1.000	20.000	240.500
Partikler (kg.)	8.100	7.600	0	-400	-4.900
HC(kg.)	167.900	158.600	900	-8.400	-101.000

Se anmærkning og noter til tabel 8.3.

8.7 Sammenligning af modellerne

Tabel 8.8 giver en sammenligning af de tre modelleres struktur.

I model A udgør CO₂-elementet 9 pct. af det samlede provenu fra registreringsafgiften. Euronormfradragene udgør 1 pct. af provenuet i gennemsnit over alle år. I praksis vil euronormfradragene have et cyklisk forløb, hvor fradragene er størst lige op til, at en euronorm bliver obligatorisk.

I model B udgør CO₂-elementet knap 25 pct. af den samlede afgift, mens den værdibaserede del af registreringsafgiften er reduceret til 76 pct.

I den teknisk baserede model C er værdiafgiften bortfaldet. CO₂-elementet udgør knap 25 pct. af registreringsafgiften som i model B, mens afgifter baseret på køreklar vægt med standardudstyr og slagvolumen i det store hele udgør resten.

Tabel 8.8 Afgiftskomponenter ved omlægning af afgiften

Pct.	Model A	Model B	Model C
Værdibaseret afgift	94	77	0
CO ₂ -baseret	9	25	24
Euronormer	-1	-1	-1
Dieseltillæg	0	1	1
Vægtbaseret	0	0	39
Slagvolumenbaseret	0	0	37
Sikkerhedsfradrag	-1	-1	0
I alt	100	100	100

Tabel 8.9 viser en sammenligning af de provenue-mæssige aspekter ved omlægningen.

Den gennemsnitlige afgift er stort set uændret i model A og B og stiger i model C med 0,7 procent. Kombinationen af bilsalg og gennemsnitlig afgift medfører effekten på det offentlige provenu fra registreringsafgiften, der er uændret i alle tre modeller.

Model A og B vil føre til stort set uændret bilsalg, mens model C vil føre til et fald i bilsalget på 0,8 procent eller ca. 900 biler årligt. Det faldende bilsalg skyldes, at den gennemsnitlige bilpris skønnes at stige som følge af omlægningen. Et fald i bilsalget i denne størrelsesorden er dog behæftet med betydelig usikkerhed.

Tabel 8.9 Skønnede ændringer i centrale provenuelementer på langt sigt

	Model A	Model B	Model C
Bilsalg (pct.)	-0,1	-0,2	-0,8
Gnsn. afgift (pct.)	0,1	0,2	0,7
Gnsn. bilpris (pct.)	0,1	0,3	1,4
Provenu fra registreringsafgiften (mio. kr.) ¹	0	0	0
Afledt effekt på brændstofafgifterne (mio. kr.)	- 40	-220	-310
Afledt effekt på ejerafgiften (mio. kr.)	0	-30	- 75
Provenu i alt ²	- 40	-250	-385

Se anmærkninger til tabel 8.2.

1. Inkl. nedslag i ejerafgiften for dieslbiler med partikelfilter.

2. Ved uændret bilsalg vil det årlige provenutab på langt sigt være 30 mio. kr. i model A, 230 mio. kr. i model B og 285 mio. kr. i model C. I fravær af løbende regulering af de ikke-værdibaserede elementer i registreringsafgiften vil der i model A blive tale om et årligt kumulerende provenutab på cirka 30 mio. kr. i model A, i model B 60 mio. kr. og i model C 300 mio. kr.

Tabel 8.10 viser de skønnede ændringer i emissioner på langt sigt.

For alle tre modeller gælder, at de fører til en reduktion af emissionen af CO₂, HC og partikler men samtidig fører til en forøgelse af NO_x-emissionen. Det sidste skyldes, at der kommer flere dieselbiler, samt at NO_x-emissionen ikke reduceres, selvom der kommer partikelfiltre på dieselbilerne.

Model A fører til begrænsede effekter. Prisen for denne relativt beskedne CO₂-reduktion er i størrelsesordenen 6.000 kr. pr. tons reduceret CO₂.

Model B fører til en reduktion af CO₂-emissionen på i størrelsesordenen 1,1 pct. pr. årgang nye biler. Prisen for denne reduktion er ca. 8.000 kr. pr. tons CO₂.

I den teknisk baserede model C findes den største CO₂-reduktion - i størrelsesordenen små 2 procent samt den største reduktion af kulbrinte (HC). Til gengæld giver denne model også den største forøgelse af NO_x og den mindste reduktion af partikler. En del af reduktionerne skyldes faldende bilsalg. Omkostningerne ved CO₂-reduktionen er ca. 9.000 kr. pr. tons CO₂. De høje omkostninger i model C skyldes hovedsagligt et fald i det offentlige provenu fra brændstofafgifter og den årlige ejerafgift.

Den gennemsnitlige CO₂-emission pr. bil reduceres mindst i model A, hvor reduktionen er 0,2 procent. I model B skønnes en reduktion på 1,4 procent, mens reduktionen er størst i model C med ca. 1,7 procent. Den gennemsnitlige reduktion må ikke forveksles med den samlede reduktion, der udover den gennemsnitlige reduktion også indeholder effekten af bilsalget samt øget kørsel som følge af at det bliver billigere at køre i de mere brændstoføkonomiske biler. Den totale CO₂-reduktion er størst i model C med 1,9 procent, mens den er 1,1 procent i model B og 0,2 i model A. At den totale CO₂-reduktion er større end den gennemsnitlige CO₂-reduktion i model C skyldes et faldende bilsalg.

Tabel 8.10 Skønnede ændringer i emissioner på langt sigt

	Model A	Model B	Model C
Gnsn. CO ₂ (pct.)	-0,2	-1,4	-1,7
Total CO ₂ (pct.)	-0,2	-1,1	-1,9
Total CO ₂ (tons pr. år)	-10.000	-57.000	-102.000
Partikler (pct.)	-20,8	-7,7	-5,0
Partikler (tons pr. år)	-20	-7	-5
HC (pct.)	-0,5	-4,1	-5,0
HC (tons pr. år)	-11	-83	-101
NOx (pct.)	1,5	9,6	10,9
NOx (tons pr. år)	33	212	241
Samlet miljøbelastning (mio. kr.) ¹	-9	-1	-10
Miljøeffekt pr. bil (kr. pr. år)	-6	-1	-6
Andel dieselbiler (pct. point)	0,7	4,2	4,8
Omkostninger ved CO ₂ -reduktion (kr./tons CO ₂)	6.200	8.000	9.100

Se anmærkning til tabel 8.3.

Dieselandelen er nogenlunde uændret i model A, men vil i model B og C stige med ca. 4-5 procentpoint. Det vil alt andet lige føre til en større emission af partikler, der dog modvirkes af det foreslåede fradrag i ejerafgiften til partikelfiltre, jf. kapitel 5. Nettoeffekten er en reduktion af partikelemissionen i alle tre modeller.

Ud fra hensynet til den aktuelle interesse i reduktionen af især CO₂ og partikler, vurderes miljøresultatet af de tre afgiftsmodeller samlet set positivt. Arbejdsgruppen har søgt at opgøre de samlede miljøkonsekvenser i kroner for alle emissioner. Beregningerne viser, at værdien af reduktionen af CO₂, HC og partikler samt forøgelsen af NOx i alle tre modeller er meget beskeden. Model A giver således en samlet forbedring af miljøet på 9 mio. kr. årligt, model B en forbedring på 1 mio. kr. og model C en forbedring på 10 mio. kr. Det er meget beskedne størrelser i betragtning af omfanget af personbiltrafik og emissionerne herved. Omregnet pr. bil svarer det til en årlig miljøbesparelse på 6 kr. pr. bil i model A, 1 kr. i model B og en miljøbesparelse på 6 kr. pr. bil pr. år i model C.

En sådan værdisætning og sammenvejning må dog tages med forbehold, da de anvendte enhedspriser er behæftet med en betydelig usikkerhed.

For model C gælder, at en mindre del af reduktionen i miljøbelastningen opnås gennem et faldende bilsalg. Tilsvarende har det faldende bilsalg i model B betydning for modellens uændrede miljøbelastning på langt sigt.

For alle tre modeller gælder, at der ikke er medregnet effekten af renere dieselteknologi, når dieselbiler, der opfylder euro5-normen eller en senere norm,

introduceres. Det vil medføre en betydelig reduktion af partikeludslippene og reducere den samlede miljøbelastning.

Det er væsentligt at understrege, der er usikkerhed på beregningerne, både på de adfærdsmæssige konsekvenser af en afgiftsomlægning og på værdisætningen af emissionerne, jf. kapitel 4. Usikkerheden trækker i begge retninger. I den bagvedliggende beregningsmodel er der eksempelvis ikke taget eksplicit højde for, at bilkøberen får en gevinst på brændstofafgiften og den årlige ejeravgift, når han vælger en mere brændstoføkonomisk bil. Det kan give en tendens til at undervurdere adfærdsændringerne. Omvendt kan andre antagelser trække i modsat retning.

Tabel 8.11 viser en mere detaljeret opgørelse af omkostningerne – skyggeprisen - forbundet ved at reducere CO₂-emissionen. Denne opgørelse er nærmere beskrevet i kapitel 4. Samtlige 3 modeller medfører lavere samlet bilkøb og derigennem en strukturel svækkelse af de offentlige finanser. Denne virkning er mest markant i modellerne B og C.

Tabel 8.11 Velfærdsvirkninger, lang sigt.

Mill. kr. i 2003-niveau	Model A	Model B	Model C
<i>Registreringsafgift:</i>			
Ændret sammensætning af bilkøb	17	-33	-123
Ændret samlet bilkøb	-11	-21	-106
Registreringsafgift i alt	7	-54	-229
<i>Øvrige bilafgifter:</i>			
Ejeravgifter	0	-22	-54
Brændstofafgifter	-34	-192	-273
Øvrige bilafgifter i alt	-34	-213	-327
<i>Andre virkninger:</i>			
Provenu vedr. andre afgifter	1	14	32
Arbejdsudbud	-9	-35	-45
Kapitalindkomstskat	-4	-8	-45
Miljøeffekt ekskl. CO ₂	-4	-24	-27
Andre virkninger i alt	-17	-53	-86
Velfærdsvirkning ekskl. CO₂ i alt	-45	-320	-640
CO ₂ -besparelse (tons)	7.200	39.800	70.900
Omkostning pr. ton CO ₂ (kr.)	6.200	8.000	9.100

Anm: Alle tal, også CO₂-besparelsen, er nutidsværdien i løbet af en årgang bilers levetid. Det betyder, at tallene ikke umiddelbart kan genfindes i andre tabeller i dette kapitel, der beskriver de aktuelle dvs. ikke-tilbagediskonterede værdier på langt sigt. Som diskonteringsfaktor er anvendt 6%.

Samtidig forskydes bilkøbets sammensætning i retning af køretøjer med relativt lavt afgiftsindhold i modellerne B og C. I model C udgør det afledte velfærdstab vedrørende bilkøbets niveau og sammensætning således cirka ¼ mia. kr., i model B ca. 50 mio. kr., mens virkningen tilnærmelsesvist er nul i model A.

I alle 3 modeller reduceres brændstof- og ejerafgifterne i takt med såvel forbedret brændstoføkonomi som reduktionen i den samlede bilbeholdning. Faldet i brændstofforbruget er størst i model B og C, hvorved de offentlige finanser isoleret set svækkes med 0,2-0,3 mia. kr. på lang sigt, hvor hele bilparken er udskiftet.

Øvrige afledte virkninger øger velfærdstabet med 20-100 mio. kr., hvori er indregnet en beskeden negativ miljøeffekt (ekskl. CO₂), der primært knytter sig til øgede emissioner af NO_x i forbindelse med stigningen i dieselbilernes andel.

Omkostningerne ved at reducere CO₂-udslippet kan opgøres til årligt cirka 45 mio. kr. i model A, 320 mio. kr. i model B og 640 mio. kr. i model C på lang sigt.

Dermed bliver omkostningen pr. ton CO₂ cirka 6.000 kr. i model A, 8.000 kr. i model B og 9.100 kr. i model C.

Disse omkostninger kan på den ene side sammenlignes med de samlede incitamentter i den gældende bilbeskatning, jf. afsnit 4.7, hvor der er eksempler på de udgør 15.000-20.000 kr./ton CO₂ eller mere og på den anden side med prisen på køb af CO₂-kvoter i udlandet, der skønnes at komme til at blive i størrelsesordenen 40-60 kr. pr. ton.

9. Registreringsafgiften for varebiler

9.1 Gældende regler

Små varebiler

Små varebiler er køretøjer, der utvivlsomt er indrettet til godstransport, og har en tilladt totalvægt på ikke over 2 tons. Endvidere er biler med en tilladt totalvægt på over 2 tons, men ikke over 4 tons, omfattet, såfremt biler af samme fabriksmærke markedsføres med lignende karrosseri i personvognsudførelse (stationcarreglen).

For de små varevogne beregnes registreringsafgiften som 0 pct. af de første 14.300 kr. (2003-niveau) og 95 pct. resten.

Dertil kommer en række tillæg og fradrag i henholdsvis den afgiftspligtige værdi og den beregnede afgift som følge af trafikikkerhedsfremmende udstyr, jf. kap. 6.

For små varebiler, der udelukkende anvendes privat, beregnes et tillæg til vægtafgiften på 900 kr. årligt. For små varebiler, hvor brugen er blandet privat og erhvervsmæssig, beregnes et årligt tillæg på halvdelen af dette beløb.

Store varebiler

Store varebiler er køretøjer, der utvivlsomt er indrettet til godstransport, og har en tilladt totalvægt på over 2 tons, men ikke over 4 tons.

Registreringsafgiften udgør 0 pct. af de første 34.100 kr. og 30 pct. af resten. For varebiler over 3 tons kan afgiften højst udgøre 56.800 kr.

Dertil kommer en række tillæg og fradrag i henholdsvis den afgiftspligtige værdi og den beregnede afgift som følge af trafikikkerhedsfremmende udstyr, jf. kap. 6.

For store varebiler, der udelukkende anvendes privat, beregnes et tillæg til vægtafgiften på 5.040 kr. årligt. For store varebiler, hvor brugen er blandet privat og erhvervsmæssig, beregnes et årligt tillæg på halvdelen af dette beløb.

9.2 Arbejdsgruppens overvejelser

- Der er et stort spring i afgiften fra små til store varebiler. Af samme grund bliver mindre varebiler, der oprindeligt har en totalvægt på under 2 tons, undertiden 'vejet op', så de kommer over 2 tons i totalvægt.
- Det har medført, at salget af små varebiler under 2 tons er meget begrænset. I 2002 forventes et salg på ca. 225 små varebiler.
- Endvidere er tiden løbet fra 2-tons grænsen. Varebiler er i dag større og tungere end da 2-tons grænsen blev indført i 1973. 2-tons reglen var oprindeligt tiltænkt at skulle adskille rigtige kassevogne fra varebiler bygget på baggrund af stationcars. Der var ikke i 1973 stationcars med en totalvægt på over 2 tons. Det er der i dag. Dertil kommer, at der i EU-direktiverne benyttes en grænse på 2,5 tons som grænse mellem små og store person- og varebiler, når der fastsættes krav om luftforurening, kollisionssikkerhed mv.
- Det har uheldige miljømæssige konsekvenser, at afgiftssystemet giver incitament til at mange varebiler bliver større end brugernes behov.
- Der er ikke EU-typegodkendte målinger af varebilers brændstofforbrug eller CO₂-emission. Det er derfor ikke muligt at lave en differentiering efter brændstofforbruget. Målingerne ventes at blive gjort obligatorisk fra 2008.
- Der er udarbejdet euronormer for varebiler. I vægtafgiftsloven differentieres efter disse.
- Det bør sikres, at kassevogne og lignende køretøjer der næsten udelukkende anvendes erhvervsmæssigt, ikke får forhøjet afgiftsbelastningen.
- En omlægning af registreringsafgiften skal være provenuneutral.

På baggrund af ovenstående konkluderes, at en omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning bedst opnås ved at indrette afgiftssystemet, så afgiftsforskellen mellem små og store varebiler reduceres.

9.3 Forslag til omlægning af registreringsafgiften

Der foreslås en række omlægninger af registreringsafgiften for varebiler. Forslagene kan grupperes i henholdsvis en lille omlægning og en stor omlægning.

Lille omlægning

- For små varebiler reduceres afgiftssatsen fra 95 pct. til 60 pct., således at registreringsafgiften beregnes som 0 pct. af de første 14.300 kr. og 60 pct. af resten.
- Tillæg for privat anvendelse af små varebiler forøges fra 900 kr. til 1.500 kr. årligt.
- For både små og store varebiler omlægges sikkerhedsfradragene som beskrevet i kapitel 6.
- For store varebiler forhøjes bundfradraget med 9.100 kr. fra 34.100 kr. til 43.200 kr. i forbindelse med omlægning af sikkerhedsfradragene.

En yderligere miljøeffekt kan opnås ved en større omlægning:

Stor omlægning

- Elementerne fra den lille omlægning
- Den såkaldte stationcarregel for små varebiler udvides til at omfatte MPV'ere, 4-hjulstrækkere og lignende biler kendetegnet ved at de fra fabrikken er lukkede og er forsynet med sideruder bag førersædet.
- Vægtgrænsen mellem små og store varebiler ændres fra 2,0 til 2,5 tons.

Forhøjelsen af vægtgrænsen fra 2,0 til 2,5 tons skal ses i sammenhæng med udvidelsen af stationcarreglen og gør denne administrativt enklere at håndtere. Der er kun et meget begrænset salg af egentlige kassevogne under 2,5 tons.

Selvom ændringerne indgår i en provenuneutral omlægning af registreringsafgiften, der i højere grad afspejler miljøbelastningen af såvel person- som varebiler, og der er tale om en tilpasning af grænser mv. til den tekniske udvikling med henblik på at opnå en miljøeffekt, er det efter arbejdsgruppens

opfattelse en politisk afgørelse om afgiftsforhøjelserne i den store model er forenelige med skattestoppet eller ej.

Gennemføres en del af eller hele den foreslåede omlægning, vil det betyde et merprovenu fra registreringsafgiften af varebiler. Dette bør anvendes til at reducere registreringsafgiften, hvor den er højest, dvs. for personbiler. Derfor:

- Merprovenuet fra en ændring af registreringsafgiften for varebiler anvendes til at reducere registreringsafgiften for personbiler.

Tabel 9.1 giver en sammenfatning af forslagene til omlægning:

Tabel 9.1 Sammenligning af 2 modeller til omlægning af registreringsafgiften for varebiler

	Lille omlægning	Stor omlægning
Progressionsgrænse, små varebiler	14.300 kr.	14.300 kr.
Afgiftssats, små varebiler	60 pct.	60 pct.
Progressionsgrænse, store varebiler	43.200 kr.	43.200 kr.
Afgiftssats, store varebiler	30 pct.	30 pct.
Vægtgrænse ml. små og store varebiler	2,0 tons	2,5 tons
Maksimal afgift	56.800 kr. for varebiler over 3 t	56.800 kr. for varebiler over 3 t
Stationcarregel	Biler med tilladt totalvægt over 2 t, men ikke over 4 t, såfremt de også findes i en personvognsudgave	Biler med tilladt totalvægt over 2 t, men ikke over 4 t, såfremt de også findes i en personvognsudgave, samt MPV'ere, 4-hjulstrækkere og lignende biler kendetegnet ved at de fra fabrikken er lukkede og forsynet med sideruder bag førersædet.
Tillæg for privat anvendelse	1.500 kr. årligt for små 5.040 kr. årligt for store	1.500 kr. årligt for små 5.040 kr. årligt for store
Færdselssikkerhed	Tillæg/fradrag i den beregnede afgift: <i>Små varebiler:</i> Ingen ABS: Tillæg på 2.500 kr. 0 airbag: Tillæg på 5.000 kr. 1 airbag: Tillæg på 2.000 kr. 2 airbags: Tillæg på 1.350 kr. 3 airbags: Tillæg på 650 kr. 4 airbags: Intet tillæg/fradrag 5 airbags: Fradrag på 650 kr. 6 airbags: Fradrag på 1.350 kr. Store varebiler Ingen ABS: Tillæg på 1.250 kr. 0 airbag: Tillæg på 1.500 kr. 1 airbag: Intet tillæg eller fradrag 2 airbags: Fradrag på 350 kr. 3 airbags: Fradrag på 650 kr. 4 airbags: Fradrag på 1.000 kr. 5 airbags: Fradrag på 1.350 kr. 6 airbags: Fradrag på 1.650 kr.	

Tabel 9.2 viser effekterne af omlægningerne for udvalgte varebiler. Konsekvenserne af en omlægning uddybes i det følgende.

Af tabellen fremgår, hvordan forskellen i afgiftsreglerne for små og store køretøjer medfører store prisforskelle. For køretøjer til en pris på 110.000 kr. inkl. moms men ekskl. afgift er der efter gældende regler en prisforskel på ca. 62.000 kr. Det er denne forskel, der har medført et meget begrænset salg af små varevogne. Med den lille omlægning vil forskellen blive reduceret til ca. 38.000 kr.

Tabel 9.2 Ændring i registreringsafgiften for udvalgte varebiler

	Lille varebil	St. car 2 t	MPV, 2t	Offroader	Kasse- vogn
<i>Eksempler på biler til ca. den angivne pris</i>	Skoda Fabia Comi	Peugeot 406 st.car	Citroen Xsara Picasso	Land Rover Discovery	Toyota HiAce
	Toyota Yaris Verso	Toyota Avensis St.car	Opel Zafira Sportsvan	Mitsubishi Pajero	VW Transporter
<i>Gældende regler</i>					
Pris inkl. moms	80.000	110.000	110.000	250.000	150.000
Sikkerhedsfradrag	-9.285	-9.285	-9.285	-6.725	-5.445
Afg. Værdi	70.715	100.715	100.715	243.275	144.555
Reg. Afg.	52.969	81.469	18.885	61.653	32.037
Salgspris	132.969	191.469	128.885	311.653	182.037
<i>Lille omlægning</i>					
Afgiftspligtig værdi	80.000	110.000	110.000	250.000	150.000
Registreringsafgift	39.720	57.720	20.040	62.040	32.040
Sikkerhedsfradrag	0	0	-1.000	-350	0
Ny salgspris	119.720	167.720	129.040	311.690	182.040
Forskel	-13.249	-23.749	156	38	4
<i>Stor omlægning</i>					
Afgiftspligtig værdi	80.000	110.000	110.000	250.000	150.000
Registreringsafgift	39.720	57.720	57.720	141.720	32.040
Sikkerhedsfradrag	0	0	0	1.350	0
Ny salgspris	119.720	167.720	167.720	393.070	182.040
Forskel	-13.249	-23.749	38.836	81.418	4
Salgspris som personbil (gældende regler)	154.352	238.352	238.352	637.520	361.104

9.4 Lille omlægning

Priser og brugtbilsmarkedet

De foreslåede afgiftsændringer vil føre til ændringer i priserne på nye varebiler. Det må forventes, at der vil komme en afledt effekt på brugtbilspriserne, der i det store hele svarer proportionalt til ændringerne i nyvognspriserne.

Den lille omlægning vil hovedsageligt føre til prisfald for de biler, der i dag afgiftsberigtiges som små varebiler. Prisfaldene vil være i størrelsesordenen 10 pct. og opad, for de fleste dog næppe større end 15 pct. De personer og virksomheder, der i dag har en lille varebil, vil derfor opleve et kapitaltab i nogenlunde samme størrelsesorden. Der er dog de sidste år solgt et meget begrænset antal små varebiler.

Dertil kommer en række omlægninger af sikkerhedsfradragene, der dog ikke ændrer det store på hverken nyvogns- eller brugtvognspriserne.

Provenumæssige konsekvenser

En reduktion af afgiften for små varebiler vil isoleret set føre til et provenutab på -3 mio. kr. årligt.

Det vil dog blive modvirket af, at den reducerede afgift giver et incitament til at købe mindre varebiler frem for store varebiler. Selvom der købes mindre biler eller biler til uændret pris vil afgiftsindholdet i den enkelte bil stadig være større. De samlede provenueffekter afhænger derfor af i hvilket omfang, bilkøberne vil reagere på de ændrede afgiftsregler.

Det vil først og fremmest være store varebiler under 2,5 tons, der vil blive udskiftet med en mindre varebil. Dem sælges der ca. 15.000 af årligt. Afgiftsomlægningen reducerer den afgiftsbetingede prisforskel mellem store og små varebiler med 40 pct. Hvis der er linearitet mellem afgiftsforskel og efterspørgsel vil 40 pct. af de 15.000 store varebiler under 2,5 tons fremover blive erstattet en lille varebil.

Det må dog skønnes at være urealistisk. Et mere realistisk bud er, at i størrelsesordenen 10 pct. af de store varebiler under 2,5 tons, svarende til ca. 1.500 varebiler årligt vil blive udskiftet med en mindre varebil.

Under disse forudsætninger vil den lille omlægning på kort sigt medføre merindtægter fra registreringsafgiften i størrelsesordenen 40 mio. kr. før skat og 30 mio. kr. efter skat. Der vil dog samtidig være en række ændringer i provenuet fra vægtafgiften og dieselafgiften.

Vægtafgiften vil for det første blive reduceret, idet tillægget for privat anvendelse er ca. 3.500 kr. mindre for små varebiler. Det vil på langt sigt give et mindre provenutab på 15 mio. kr.

Dertil kommer, at den årlige vægtafgift er lavere, des mindre varebilen er. En varebil, der vejer mellem 1.000 og 2.000 kg. betaler årligt 2.520 kr. i vægt- og udligningsafgift, mens en varebil mellem 2.000 og 2.500 kg betaler 4.030 kr. i vægt- og udligningsafgift. Der er således en årlig besparelse på 1.500 kr. i vægtafgift ved at vælge en varebil, der vejer mindre end 2.000 kg. Det vil medføre et provenutab i størrelsesordenen 20 mio. kr. på sigt før skat, når alle årgange af varebiler er udskiftet.

Endeligt vil de mere brændstoføkonomiske varebiler føre til reducerede indtægter fra dieselaafgiften. Provenutabet skønnes at være i størrelsesordenen 10 mio. kr. før skat på sigt.

På baggrund af disse overvejelser skønnes de samlede provenumæssige konsekvenser af den lille omlægning at blive ca. 30 mio. kr. i merprovenu på kort sigt og et provenutab på ca. 15 mio. kr. på langt sigt.

Tabel 9.3 Provenumæssige konsekvenser af en lille omlægning af registreringsafgiften for varebiler

Mio. kr.	Kort sigt	Langt sigt
Registreringsafgiften	30	30
Vægtafgift		-20
Tillæg for privat anvendelse		-15
Brændstofafgift		-10
I alt	30	-15

Anm: Beregningerne er efter skat. Det lange sigt er defineret som 12 år.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

For erhvervene generelt vil der ikke komme prisstigninger på varebiler som følge af afgiftsomlægningen. For bilbranchen vurderes omlægningen ikke at få den store betydning. Det skønnes, at der ikke vil blive solgt væsentligt færre varebiler uanset om der gennemføres den lille eller store omlægning. Der kan dog ske forskydninger i varebilsalget, når nogle modeller stiger og andre falder i pris.

Miljømæssige konsekvenser

Den samlede CO₂-emission fra varebiler kan under visse forudsætninger opgøres til ca. 120.000 tons CO₂ pr. år pr. årgang. Dertil kommer andre emissioner, hovedsageligt partikler, da de fleste varebiler er dieselmotorer.

Den lille omlægning skønnes at reducere CO₂-udledningen fra varebiler med ca. 44 gram pr. kilometer pr. varevogn, der skifter fra stor til lille. Hvis der sælges ca. 1.500 flere små varevogne vil det give en reduktion på ca. 1.350 tons CO₂ pr. år pr. årgang.

Dertil kommer for både den store og lille omlægning en ikke ubetydelig reduktion i partikelemissionen og andre emissioner. Det er kun muligt med meget stor usikkerhed at skønne over disse reduktioner, da de faktiske oplysninger om emissionen af partikler kun er sparsomt belyst. Med denne betydelige usikkerhed skønnes det, at den lille omlægning vil reducere partikelemissionen med ca. 450 kg pr. år pr. årgang varebiler. Tabel 9.4 giver en oversigt.

Tabel 9.4 Ændring i emissioner (lille omlægning)

	Ændring pr. årgang pr. år	Langt sigt
CO ₂ (tons)	-1.350	-16.000
Partikler (kg)	-450	-5.300
NO _x (tons)	-4,3	-52
HC (kg)	-350	-4.200

9.5 Stor omlægning

Priser og brugtbilsmarkedet

De biler, der er solgt som små varebiler, vil formentlig opleve et prisfald. Prisfaldene vil være i størrelsesordenen 10 pct. og opad, for de fleste dog næppe større end 15 pct. De personer og virksomheder, der i dag har en lille varebil, vil derfor opleve et kapitaltab i nogenlunde samme størrelsesorden.

Den store omlægning vil yderligere føre til en række afgiftsforhøjelser for MPV'ere og lignende varebiler. Afgiftsforhøjelserne vil føre til prisforskydninger i størrelsesordenen 30 pct. for de fleste modeller, der berøres af omlægningen. Personer og virksomheder, der er i besiddelse af en sådan vogn, vil formentlig få en kapitalgevinst.

Provenumæssige konsekvenser

Forslaget vil berøre salget af ca. 15.000 varebiler årligt. Forudsat uændret adfærd vil det medføre et merprovenu på ca. 825 mio. kr. årligt.

Det er dog en urealistisk forudsætning. Især for de varebiler, der overgår til at blive små varebiler i afgiftsmæssig henseende, må der forventes store adfærdændringer.

Tilpasningerne kan ske på flere måder. En måde kunne være, at alle bilkøbere har uændret budgetrestriktion. De vil stadig købe en varebil, men hvis afgiften stiger vil de købe en mindre varebil, så de samlede udgifter til bilkøb bliver uændret. Det betyder et uændret antal solgte varebiler, der til gengæld alle er mindre. Det vil medføre et merprovenu på kort sigt på ca. 450 mio. kr. før skat og 340 mio. kr. efter skat.

En anden tilpasning kunne være, at der bliver solgt færre varebiler, men til gengæld sker der ikke nogen væsentlig reduktion af størrelsen af de biler, der fortsat sælges. Det vil medføre et merprovenu på kort sigt på tilsvarende ca. 450 mio. kr. før skat, 340 efter skat og et fald i antallet af varebiler på ca. 3.500 stk., svarende til 11 pct. af det samlede varebilsalg.

Den måde, tilpasningen sker på, har således ikke den store effekt på provenuet, men slår ud i antallet af varebiler. Det må dog vurderes, at effekten på det samlede varebilsalg er relativ begrænset. Den nærliggende substitutionsmulighed for mange af de varebiler, der får en højere registreringsafgift, vil være personbiler, som imidlertid er afgiftsbelagt i langt højere grad. Til trods for en gennemsnitlig prisstigning på ca. 30 pct. for MPV'ere og lignende er de stadig langt billigere end tilsvarende køretøjer, der afgiftsberigtiges som personbiler.

På den baggrund vurderes, at der primært vil ske en 'downsizing', således at de fleste fortsat vil købe en varebil, men mindre end efter gældende regler. Derfor skønnes omlægningen på kort sigt at medføre et merprovenu på ca. 450 mio. kr. før skat, 340 mio. efter skat og en relativ begrænset reduktion af salget af varebiler.

Dertil kommer de provenumæssige konsekvenser af faldende vægtafgift og faldende dieselafgift.

For det første vil tillægget for privat anvendelse for varebiler reduceres i takt med at der købes flere små og færre store varebiler. For hver bil, der anvendes rent privat, reduceres tillægget fra 5.040 kr. til 1.500 kr. årligt. Det vil sige en reduktion på ca. 3.500 kr. pr år.

På basis af oplysninger i motorregistret i 2000 er det opgjort, at ca. 15 pct. af varebilerne mellem 2 og 2½ t totalvægt benyttes til blandet privat og erhvervsmæssig kørsel og ca. 20 pct. benyttes rent privat.

På den baggrund skønnes, at den årlige tillægsafgift til vægtafgiften vil blive reduceret med ca. 14 mio. kr. det første år, 28 mio. kr. det andet år, 42 mio. kr. tredje år etc. Når hele bestanden af varebiler er skiftet ud, vil den samlede reduktion være i størrelsesordenen 175 mio. kr.

Dertil kommer den almindelige vægtafgift, der ligeledes reduceres i takt med at varebilernes størrelse reduceres. En varebil, der vejer mellem 1.000 og 2.000 kg betaler årligt 2.520 kr. i vægt- og udligningsafgift, mens en varebil mellem 2.000 og 2.500 kg betaler 4.030 kr. i vægt- og udligningsafgift. Der er således en årlig besparelse på 1.500 kr. i vægtafgift ved at vælge en varebil, der vejer mindre end 2.000 kg. Det skønnes at medføre et provenutab på ca. 15-20 mio. kr. pr. årgang varebiler, eller ca. 200 mio. kr., når alle varebiler er udskiftet.

Endeligt er der provenuet fra dieselaafgiften, der vil blive reduceret, når varebilerne bliver mindre. Denne effekt skønnes til ca. 10 mio. kr. efter skat pr. årgang, eller ca. 125 mio. kr., når alle varebiler er udskiftet.

De samlede provenumæssige konsekvenser bliver derfor reduceret med ca. 500 mio. kr. på længere sigt. Merprovenuet på kort sigt på 340 mio. kr. bliver derfor ændret til et provenutab på ca. 160 mio. kr. på længere sigt.

Tabel 9.5 Provenumæssige konsekvenser af en stor omlægning af registreringsafgiften for varebiler

Mio. kr.	Kort sigt	Langt sigt
Registreringsafgiften	340	340
Vægtafgift		-200
Tillæg for privat anvendelse		-175
Brændstofafgift		-125
I alt	340	-160

Anm: Beregningerne er efter skat. Det lange sigt er defineret som 12 år.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

For bilbranchen vurderes omlægningen ikke at få den store betydning. Det skønnes, at der ikke vil blive solgt væsentligt færre varebiler uanset om der gennemføres den lille eller store omlægning. Der kan dog ske forskydninger i varebilsalget, når nogle modeller stiger og andre falder i pris. Forskydningen vil være i retning af mindre varebiler end i dag.

De foreslåede omlægninger vil sikre, at håndværkeren fortsat kan få sin kassevogn eller pick-up til uændret pris, og som noget nyt kan overveje, om det er muligt at nøjes med en mindre og nu billigere varebil, der er mere energiøkonomisk.

Miljømæssige konsekvenser

Den samlede CO₂-emission fra varebiler kan under visse forudsætninger opgøres til ca. 120.000 tons CO₂ pr. år pr. årgang. Dertil kommer andre emissioner, hovedsageligt partikler, da de fleste varebiler er dieselmotorer.

Den store omlægning vil reducere CO₂-udledningen fra ca. 15.000 varebiler med i gennemsnit ca. 44 gram pr. kilometer. Under forudsætning af en årlig kørsel på 20.000 km årligt vil det give en samlet reduktion af CO₂-emissionen fra varebiler med 11 procent, svarende til ca. 13.500 tons CO₂ pr. år pr. årgang.

Dertil kommer, for både den store og den lille omlægning, en ikke ubetydelig reduktion i partikelemissionen. Det er kun muligt med meget stor usikkerhed at skønne over denne reduktion, da de faktiske oplysninger om emissionen af partikler kun er sparsomt belyst. Med denne betydelige usikkerhed skønnes det, at den store omlægning vil reducere partikelemissionen med ca. 2.500 kg. pr. år pr. årgang varebiler. Tabel 9.6 giver en oversigt.

Tabel 9.6 Ændringen i emissioner (stor omlægning)

	Ændring pr. årgang pr. år	Langt sigt
CO ₂ (tons)	-13.500	-160.000
Partikler (kg)	-4.400	-52.500
NO _x (tons)	-43	515
HC (kg)	3.500	42.300

9.6 Sammenfatning

Tabel 9.7 giver en oversigt over de miljø- og provenumæssige konsekvenser af en lille hhv. en stor omlægning af registreringsafgiften for varebiler.

Tabel 9.7 Ændringer i centrale størrelser

	Kort sigt	Langt sigt
<i>Lille omlægning</i>		
Provenu (mio. kr.)	+ 30	-15
CO ₂ (tons)	-1.350	-16.000
Partikler (kg.)	-250	-3.000
<i>Stor omlægning</i>		
Provenu (mio. kr.)	+340	-160
CO ₂ (tons)	-13.500	-160.000
Partikler (kg.)	-2.500	-30.000

CO₂-reduktionen på 160.000 tons skal ses i forhold til reduktionen ved en omlægning af registreringsafgiften for personbiler, der skønnes at medføre en reduktion på 10.300 tons CO₂ i model A, 57.000 tons CO₂ i model B og 101.500 tons CO₂ i model C.

10. Andre køretøjer

Ved en eventuel ændring i afgiftsgrundlaget for personbiler skal det vurderes om ændringen får konsekvenser for afgiftsberegningen af andre typer køretøjer, ligesom det skal undersøges om der er køretøjer der efter gældende regler afgiftsberigtiges efter § 4 i registreringsafgiftsloven, men hvor der ikke findes en officiel brændstofforbrugsnorm. Det skal i de nævnte tilfælde overvejes, hvorledes disse køretøjer i et nyt system skal behandles så der sikres et konsistent og sammenhængende afgiftssystem.

10.1 Motorcykler (§4 (1))

Afgiften for motorcykler beregnes i dag som 105 pct. af 7.201 kr.-13.200 kr. og 180 pct. af resten hvilket svarer til de afgiftssatser, der anvendes for personbiler, dog med en noget stejlere progression. I forbindelse med omlægningen kan det derfor overvejes om afgiften af motorcykler skal ændres, så afgiften for motorcykler beregnes på samme grundlag som afgiften for almindelige personbiler.

Det er imidlertid ikke muligt at lade CO₂-udslippet indgå i beregningsgrundlaget for motorcykler, idet der i dag ikke findes en brændstofforbrugsnorm og dermed et officielt tal for motorcyklers CO₂-udslip.

For at sikre et konsistent og sammenhængende registreringsafgiftssystem anbefaler arbejdsgruppen, at afgiften for motorcykler omlægges efter samme principper som for personbiler, når og hvis der vedtages en sådan norm for motorcykler.

10.2 Knallerter

Der opkræves i dag hverken registrerings- eller grøn ejeravgift af knallerter.

Knallerter har imidlertid et langt højere udslip af partikler og kulbrinter end både motorcykler og almindelige personbiler (benzinbiler).

En ny undersøgelse fra Institut For Miljøvurdering viser, at knallerterers kulbrinteudslip svarer til 7 pct. af hele Danmarks personbilpark, selvom knallerter kun tegner sig for ca. ½ pct. af de kørte antal kilometer. Til gengæld er knallerterers udslip af NO_x og CO₂ lavere end personbilers.

Efter Miljøstyrelsens opfattelse vil knallerterers andel af forureningen falde i takt med, at der indføres skrappe miljøkrav til nye knallerter. F.eks. skal der ved typegodkendelser fra 2002 opfyldes krav, som forudsætter brug af oxiderende katalysatorer for at reducere udslippet af kulbrinter. Denne teknologi forventes også at reducere udslippet af partikler. Kravene gælder ved første registrering af knallerter fra 2004. Fra 2006 indføres en yderligere skærpelse af kravene.

Emissionen af partikler er estimeret til ca. 1 pct. af samtlige dieselkøretøjers partikelemission i byerne. Partikler fra benzindrevne knallerter er imidlertid af en anden karakter end partiklerne fra dieseldrevne biler, hvilket gør det vanskeligt med det nuværende vidensgrundlag at vurdere de sundhedsskadelige effekter af knallerterers partikelemission.

For så vidt angår sikkerhedsmæssige aspekter er der en væsentlig større risiko ved at køre knallert frem for bil.

Da motorkøretøjsafgifter foruden at tjene et rent fiskalt formål også har til hensigt at regulere miljø- og trafikikkerhed, taler dette for, at der af knallerter ligesom af andre køretøjer opkræves afgift.

For at varetage et miljøhensyn kunne der i princippet ske en differentiering af afgifterne efter udslip af CO₂ eller efter de regulerede stoffer (CO, HC og NO_x). For CO₂ er problemet imidlertid, at der i dag ikke eksisterer standardiserede målemetoder. Kommissionen arbejder på at udvide direktivet om måling af CO₂-udslip fra personbiler til også at omfatte motorcykler og knallerter. Først når et sådant forslag foreligger, vil det være realistisk at inddrage CO₂-udslip i afgiftsberegningen. For de regulerede stoffer kunne der være en afgiftslettelse for knallerter, der opfylder fremtidige krav. For knallerterers vedkommende forventes Kommissionen i nær fremtid at fremsætte forslag til nye krav til udslip af CO og HC+NO_x, som skal træde i kraft i 2006. Når et forslag foreligger, vil det kunne anvendes som basis for afgiftsfastsættelsen.

Det skal dog understreges, at der kan være vanskeligheder i forbindelse med administrationen af en knallertafgift, idet ikke alle knallerter er registreringspligtige. Det er således kun "45-knallerter", der i dag skal registreres i henhold til færdselsloven.

Arbejdsgruppen peger derfor på, at det under forudsætning af, at det er administrativt overkommeligt og det ikke medfører et stort antal registreringspligtige virksomheder, overvejes at pålægge knallerter en afgift svarende til deres miljøbelastning. Provenuet forudsættes i givet fald, anvendt til en nedsættelse af registreringsafgift på motorcykler.

10.3 Campingbiler, busser mv. (§ 5 a)

Campingbiler og busser til over 9 personer afgiftsberigtiges i dag med 60 procent i afgift af den del af værdien der ligger over 12.100 kr. For denne type køretøjer findes heller ikke en officiel brændstofforbrugsnorm, hvilket betyder, at det ikke er muligt at omlægge afgiften svarende til det der foreslås for personbiler. Hvis der på et senere tidspunkt vedtages en sådan norm bør afgiften omlægges så campingbiler og busser som minimum betaler den samme CO₂-afgift som for personbiler, idet der også for denne type af køretøjer bør være et incitament til at anskaffe et miljørigtigt køretøj.

Endvidere anbefaler arbejdsgruppen, at sikkerhedsfradragene for disse køretøjer omlægges efter de principper, der foreslås i kapitel 6.

10.4 Hyrevogne, sygetransportvogne mv. (§ 6)

Af hyrevogne og sygetransportvogne betales alene 20 pct. af den del af køretøjets værdi der ligger over 13.400 kr. Da hyrevogne og sygetransportvogne som oftest er almindelige personbiler kan der for denne type af køretøjer benyttes samme afgiftsgrundlag som for personbiler.

Da der typisk er tale om køretøjer, der i gennemsnit kører væsentligt længere end normale personbiler, og som efter få år forsvinder over i den private bilpark, vurderer arbejdsgruppen det rimeligt, at afgiften for disse køretøjer ligeledes afspejler køretøjets miljøbelastning. Der kan således være en miljømæssig gevinst i at tilskynde taxavognmænd mv. til at anskaffe en mere miljøvenlig bil.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at registreringsafgiften af hyrevogne og sygetransportvogne beregnes på grundlag af et CO₂-element, svarende til CO₂-elementet i registreringsafgiften af almindelige personbiler, suppleret med et værdielement på ca. 5 pct. Herved vil den gennemsnitlige afgift for hyre- og sygetransportvogne være uændret.

De fleste hyre- og sygetransportvogne er dieselmotorer. Fælles for begge typer køretøjer er, at en stor del af deres kørsel foregår i byområder, hvor de miljø- og sundhedsskadelige effekter af partikeludslip mv. er størst. Det betyder, at der vil være relativt større samfundsøkonomiske gevinster at hente ved anvendelse af partikelfiltre for denne gruppe køretøjer end der er for almindelige køretøjer. Et lovmæssigt krav om montering af partikelfiltre på nye hyre- og sygetransportvogne er derfor umiddelbart hensigtsmæssigt.

Et lovmæssigt krav om partikelfiltre for hyre- og sygetransportvogne kan af EU-grunde dog kun indføres for dansk registrerede køretøjer og kan ikke af-

giftsmæssigt kompenseres i de faste køretøjsafgifter. Af konkurrencemæssige grunde anses et sådant krav derfor ikke for hensigtsmæssigt.

Derfor foreslår arbejdsgruppen, at hyre- og sygetransportvogne på lige fod med personbiler skal betale et dieseltillæg på 9.000 kr. og at der gives et nedslag på 5.200 kr. hvis køretøjet opfylder euro-4 emissionskravene.

Endvidere foreslås, at det i de løbende afgifter (ejerafgift og vægtafgift) overvejes at give et nedslag på ca. 7.000 kr. til hyre- og sygetransportvogne med påmonteret partikelfiltre over hele køretøjets levetid, hvilket er ca. det dobbelte af hvad der foreslås for personbiler. Det skyldes, at hyre- og sygetransportvogne i gennemsnit kører mindst det dobbelte af hvad en almindelig bil kører, samt, at den største del af kørslen foregår i byerne, hvor de sundhedsskadelige effekter er størst.

10.5 Særligt miljøvenlige køretøjer (elbiler og Lupo-regel)

Der er i dag specielle regler for særligt brændstoføkonomiske køretøjer og elbiler. Elbilerne er helt fritaget fra afgift, hvorimod der for de meget brændstoføkonomiske køretøjer gives et nedslag i afgiften. Det kan overvejes i forbindelse med en omlægning, om disse særregler bør ophæves. Fælles for begge regelsæt er, at de er tidsbegrænsede. Nedslaget for de meget brændstoføkonomiske køretøjer løber indtil 2010, mens afgiftsfritagelsen for el-biler udløber i slutningen af 2003. Fritagelsen for el-biler blev indført i slutningen af 1983 som en midlertidig ordning, med virkning til 31. december 1986. Ordningen er løbende blevet forlænget.

Generelt er det ikke hensigtsmæssigt at indføre særregler og tilskudsordninger i afgiftssystemet. Subsidier har på samme måde som reelle afgifter og skatter forvridende effekter og vil derfor generere et samfundsøkonomisk vel-færdstab. Subsidiering af særlige typer af biler kan skabe utilsigtede forvridninger på bilmarkedet samt skabe forvridninger i forhold til udvikling af ny teknologi. For det første skabes på forbrugersiden, et kunstigt afgiftsskabt marked. For det andet kan et subsidie mindske producenterne villighed til at anvende den billigste teknologi, samt skabe mulighed for at producenter og forhandlere kan tage en højere avance ved salget.

I det gældende værdibaserede system har man imidlertid valgt, for at lette markedsadgangen, at subsidiere biler, hvor der er anvendt en ny og derfor dyrere teknologi, der øger køretøjernes energieffektivitet. I en teknisk baseret registreringsafgift vil rationalet for sådanne tilskud ikke være tilstede, idet afgiftskonstruktionen ikke længere vil fordyre anvendelse af ny og mere omkostningsfuld teknologi. Diskussionen om at opretholde tilskuddet til de sær-

ligt energieffektive biler er derfor kun relevant i de modeller, hvor der bibeholdes en del af det værdibaserede afgiftsgrundlag.

Hvis en omlægning af registreringsafgiften i de værdibaserede modeller ikke fører til et fald i afgiften på de meget brændstoføkonomiske køretøjer, svarende til det nuværende tilskud, kan det være svært af miljømæssige grunde at ophæve denne særregel. Endvidere kan signalværdien ved et sådant forslag være uheldigt. Omvendt vil der ikke længere være noget rationale i at opretholde reglen, hvis registreringsafgiften uden tilskud falder så meget, at afgiften kommer til at svare til afgiften i dag inklusiv tilskud.

For så vidt angår el-bilerne kan der argumenteres for, at disse som minimum bør pålægges en afgift svarende til det CO₂-udslip, der er i forbindelse med produktionen af den elektricitet, der anvendes som drivkraft. Der er vedtaget et ECE regulativ (tillæg til ECE-regulativ 101) vedr. måling af elbilers elforbrug. Dette vil kunne lægges til grund for beregning af en CO₂-afgift for elbiler.

Specifikt i forhold til de værdibaserede modeller i kapitel 8 anbefaler arbejdsgruppen, at Lupo-reglen bibeholdes indtil 2010, men, at reglen modificeres. Det foreslås konkret, at de meget brændstoføkonomiske køretøjer betaler den fulde CO₂ afgift, og at fradragene fremover kun gives i den værdibaserede del af afgiften.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, afgiftsfritagelsen for el-biler bibeholdes indtil udgangen af 2003 og at afgiften derefter beregnes på grundlag af et implicit CO₂-element.

10.6 Hybridbiler mv.

“Hybridbiler”, der kombinerer en konventionel forbrændingsmotor med en el-motor, udnytter brændstoffet bedre end konventionelle biler. Det betyder at emissionen af miljøskadelige stoffer er noget lavere end for køretøjer der anvender konventionel teknologi, samt at der kan opnås en bedre brændstoføkonomi. Hybridbiler er som følge af den ekstra motor ofte noget tungere end konventionelle biler, hvilket trækker i retning af et større energiforbrug. Hybridbiler har deres største force ved bykørsel, idet el-motoren i accelerationsfasen bevirker, at emissioner af partikler mv. nedsættes betydeligt. Ved landevejskørsel, hvor hastigheden er mere konstant, er de miljømæssige gevinster tilsvarende mindre. Hybridbilerne har i dag en brændstoføkonomi på ca. 20-30 km per liter benzin¹⁵ (EU-brændstofforbrugsnormer).

15 Der findes p.t. kun benzindrevne hybridbiler. Det forventes dog, at der i løbet af nogen år vil også vil blive markedsført dieseldrevne hybridbiler.

Ved en omlægning af registreringsafgiften, hvor bilens CO₂-udslip indgår i afgiftsgrundlaget, vil hybridbiler derfor, på lige fod med andre energiøkonomiske biler, opnå en fordel relativt til biler, der er knap så energieffektive.

Hybridteknologien er imidlertid en forholdsvis ny og derved dyr teknologi, der i dag kun markedsføres af få producenter og udgør en meget lille andel af bilsalget. I Danmark hvor merprisen pålægges en høj registreringsafgift, markedsføres eller sælges i dag ikke hybridbiler.

Arbejdsgruppen peger derfor på, at et nedslag i registreringsafgiften af hybridbiler kan lette markedsførelsen af disse køretøjer på det danske marked og derved bidrage til at fremme udbredelsen af denne teknologi. I en teknisk baseret registreringsafgift vil rationalet for et sådant tilskud ikke være tilstede, idet afgiftskonstruktionen ikke længere vil fordyre anvendelse af ny og mere omkostningsfuld teknologi. Diskussionen om at opretholde tilskuddet til de særligt energieffektive biler er derfor kun relevant i de modeller, hvor der bibeholdes en del af det værdibaserede afgiftsgrundlag eller hvor udformningen af afgiftsgrundlaget medfører, at ny miljøvenlig teknologi pålægges en uforholdsmæssig stor afgift.

For så vidt angår gasbiler har Miljøstyrelsen oplyst, at der ikke er nævneværdige miljømæssige gevinster ved anvendelse af gas som brændstof sammenlignet med benzin. Der vil dog være en miljøfordel såfremt gasbilerne erstatter dieslbiler uden partikelfiltre, idet man derved undgår forurening af partikler. Der er således ikke noget der taler for at subsidiere gasbiler via afgiftslovgivningen.

Der kan imidlertid være en miljømæssig gevinst ved brug af biogas som brændstof. Det største problem i forhold til disse bilers udbredelse i Danmark er dog ikke de større omkostninger forbundet med produktionen, men snarere det faktum, at biogas ikke er tilgængeligt på det danske marked. Det er således ikke muligt at tanke biogas i Danmark.

10.7 Handicapbusser

Handicapbusser er i dag fritaget for registrerings- og vægtafgift, hvis der efter lov om social service er bevilliget støtte til anskaffelsen af køretøjet og støttemodtageren er kørestolsbruger.

Afgiftsfritagelsen gælder kun egentlige busser dvs. busser, der inden ombygningen til brug for kørestolsbrugeren utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befordring af mere end 9 personer føreren indbefattet og har et til køretøjet

svarende antal passagersæder, og ikke andre køretøjer som varebiler eller MPVere.

Afgiftsfritagelse betyder for det første, at der foretages mange forsøg på at ombygge biler af MPV-typen, således at de kan godkendes til 10-personer, hvilket er et krav for afgiftsfritagelsen, og for det andet, at de handicappede ofte ender med at vælge et større og derved mere brændstofforbrugende køretøj end hvad der er behov for. Det er både samfundsøkonomisk omkostningsfuldt og til skade for miljøet.

Der kan således være en miljømæssig gevinst ved at fjerne denne skævvridning, enten ved at udvide afgiftsfritagelsen til at omfatte alle typer af køretøjer eller ved at fjerne den nævnte afgiftsfritagelse. Skævvridningen kan dog i et vist omfang skyldes, at det er billigere for kommunerne at lade de handicappede køre i en afgiftsfri bus end at yde tilskud til anskaffelse af et mindre køretøj, hvoraf der skal betales afgift.

10.8 Øvrige køretøjer

Der er i registreringsafgiftsloven en række køretøjer som afgiftsberigtiges efter § 4, dvs. reglerne for beregning af registreringsafgift af personbiler, men som ikke er ”rigtige” personbiler, for hvilke der ikke findes en brændstofforbrugsnorm. Det drejer som om f.eks.

- køretøjer indrettet til hestetransport hvor der er indrettet faciliteter til ophold og beboelse,
- varebiler der ikke længere opfylder betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse,
- campingbiler der ikke opfylder betingelserne for afgiftsberigtigelse som campingbil,
- Busser der ikke opfylder betingelserne for afgiftsberigtigelse som bus.

Endvidere vil der være køretøjer der i forbindelse med en ændret anvendelse skal efterberigtiges som personbil.

For alle disse køretøjer foreslås, at disse køretøjer fortsat berigtiges efter gældende regler i en forenklet form.

11. Firmabiler

Kommissionen gør i sin meddelelse om bilbeskatning rede for, at firmabiler generelt er større og mere brændstofforbrugende end normale personbiler.

Generelt anføres følgende:

- Firmabiler er 8 til 10 procent større og har en tilsvarende større motor-kapacitet end den gennemsnitlige bilpark og er derfor mere CO₂-forurenende.
- Firmabiler kører flere kilometer årligt end den gennemsnitlige bilpark og bidrager derfor i højere grad til det totale trafikniveau, forurening og brændstofforbrug.
- En virksomhed beholder en firmabil i mellem 1 og 3 år, før den videresælges på det private brugtvoognsmarked
- Firmabiler har på grund af deres størrelse og antal en betydelig indvirkning på størrelsen og sammensætningen af den samlede bilpark og dermed på dennes CO₂-emissionsprofil
- Firmabiler udgjorde mellem 35 og 45 procent af samtlige solgte biler på de større EU-markeder i 1999. I Danmark var andelen ca. 27 pct.

Kommissionen fremhæver i sin meddelelse Storbritannien, som har vedtaget en ny firma-bilbeskatningsordning. Denne ordning medfører, at den indkomstskat, som den ansatte, der benytter det pågældende køretøj, skal betale, til dels vil blive baseret på køretøjets CO₂-emissionsniveau. Kommissionen opfordrer de øvrige EU-lande at følge Storbritanniens eksempel og anbefaler landene at indrette firmabilsbeskatningen således, at virksomhederne får et klart incitament til at anskaffe mere CO₂-venlige biler.

På baggrund af Kommissionens meddelelse har arbejdsgruppen overvejet afgifterne på og beskatningen af firmabiler.

- Arbejdsgruppen påpeger, at afgiftsstyring af bilers miljøbelastning i Danmark bør ske i registreringsafgift, grøn ejerafgift/vægtafgift og brændstofafgifter.

- Skatteministeriet finder derfor ikke, at der er grundlag for at operere med særlige afgifter eller lignende for personbiler der anvendes i erhverv, ligesom der ikke ses at være baggrund for at ændre på de gældende fradragsregler ved anskaffelsesomkostninger og omkostninger vedrørende løbende drift.
- Skatteministeriet peger derimod på, at beskatningen af fri bil i praksis overbeskatter dieselbiler, som typisk har et lavt CO₂-udslip. Da indkomstbeskatningen af fri bil fastlægges ud fra køretøjets værdi, vil dieselbiler typisk blive overbeskattet sammenlignet med en benzinbil – og derfor fravalgt som ”fri bil” – da købsprisen udgør en større andel af de samlede omkostninger ved bilhold for en dieselbil end for en tilsvarende benzinbil.
- Skatteministeriet peger på, at en administrativ enkel og letforståelig løsning kunne være, at der ved opgørelsen af fri bil gives et nedslag på f.eks. 10 pct. for dieselbiler svarende omtrent til merprisen for en typisk dieselbil.

12. EU-liberalisering

12.1 Nye regler for gruppefritagelse i bilbranchen

EU-kommissionen har de senere år skredet hårdt ind overfor en række ulovlige tiltag fra bilfabrikkernes side, der har haft til formål at opretholde betydelige prisforskelle mellem EU-landene. Bilfabrikkerne har bl.a. forsøgt at forhindre parallelhandel med nye biler og fastsætte bindende videresalgspriser. I 1998 pålagde Kommissionen således Volkswagen en bøde på 102 mio. euro (den blev siden nedsat af Retten i Første Instans til 90 mio. euro). Derudover har Kommissionen efterfølgende pålagt Opel, Daimler Chrysler samt Volkswagen endnu en gang store bøder for at overtræde konkurrencereglerne.

Den 1. oktober 2002 trådte en ny EU-forordning i kraft, der med nye regler for salg af biler, service og reservedelsdistribution har til formål at skabe en mere fri konkurrence på bilmarkedet i EU. For så vidt angår allerede eksisterende aftaler gælder der dog en 1-årig overgangsperiode. Store dele af den nye forordning finder allerede anvendelse fra 1. oktober 2002, f.eks. er reglerne for mellemhandlere allerede lettet, hvilket gør det lettere for forbrugerne at købe en ny bil på tværs af grænserne i EU. Den vigtigste enkeltfaktor for prisen på nye biler i Danmark vurderes dog at være, at bilfabrikkerne/importørerne i fremtiden ikke længere kan forhindre forhandlerne i at etablere et yderligere forretningssted f.eks. i et andet land. Dette forbud træder først i kraft den 1. oktober 2005.

Når det fra 1. oktober 2005 bliver tilladt for forhandlerne at oprette et yderligere forretningssted f.eks. uden for Danmark, bliver det svært for bilfabrikkerne at opretholde de store prisforskelle, der på nuværende tidspunkt er mellem EU-landene. Det vil betyde, at en dansk forhandler kan oprette et forretningssted i Tyskland og sælge de billige danske biler direkte til de tyske forbrugere. På den baggrund vil bilproducenterne ikke kunne holde markederne adskilt, og prisforskellene vil derfor indsnævres.

Indtil nu har det kun været muligt at købe de såkaldte originale reservedele hos de autoriserede forhandlere, der har fået dem gennem bilproducenten. Den nye forordning giver mulighed for, at reparatørerne desuden kan vælge at købe de samme reservedele direkte fra den originale reservedelsproducent. Reparatørerne kan også vælge at benytte reservedele af tilsvarende kvalitet fra en helt anden reservedelsproducent. Generelt var reservedelspriserne i Danmark i 2001 ca. 20 pct. højere end EU-gennemsnittet. Det forventes derfor, at priserne på reservedele i Danmark vil blive påvirket i nedadgående retning af de nye regler.

12.2 Prisharmonisering

De danske nettobilpriser er lavere end gennemsnittet for de øvrige EU-lande, jf. tabel 12.1.

Tabel 12.1 Oversigt over bilpriser i EU, maj 2002

Bilmærker	Pris i Danmark (Euro)	Vægtet gns. pris i EU ¹ (Euro)	Index (2) i pct. af (1)	Højeste pris i EU i pct. af (1) / Laveste pris i EU i pct. af (1)	Vægtet gns. Pris i UK, NL, D og S ² (Euro)	Index (5) i pct. af (1)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Peugeot 206	7.835	9.578,5	122,3	^{130,3} / _{99,9}	10.075,6	128,6
Peugeot 307	*10.676	14.299,1	133,9	^{149,5} / _{100,0}	15.004,8	140,5
Peugeot 406	*10.888	16.050,1	147,4	^{157,3} / _{100,0}	16.583,3	152,3
Citroen C5	*15.095	19.439,7	128,8	^{135,4} / _{100,0}	19.730,5	130,7
Citroen Xsara	*8.875	11.492,7	129,5	^{137,5} / _{100,0}	11.262,8	126,9
Nissan Primera	*11.620	17.424,9	150,0	^{171,1} / _{100,0}	18.186,8	156,5
Opel Astra	*9.559	11.796,3	123,4	^{131,8} / _{100,0}	12.257,1	128,2
Renault Megane	*9.074	13.905,4	153,2	^{168,1} / _{100,0}	14.389,5	158,6
Skoda Fabia	8.155	9.016,3	110,6	^{120,4} / _{97,4}	9.506,2	116,6
Skoda Octavia	*8.256	11.901,4	144,2	^{150,8} / _{100,0}	12.127,8	146,9
Suzuki Wagon	7.039	8.406,4	119,4	^{140,7} / _{96,7}	9.183,1	130,5
Toyota Corolla	*9.404	12.231,1	130,1	^{147,9} / _{100,0}	13.037,4	138,6
Toyota Avensis	*10.170	13.811,4	135,8	^{147,1} / _{100,0}	14.540,6	143,0
VW Polo	8.216	9.019,0	109,8	^{117,8} / _{96,1}	9.228,5	112,3
VW Golf	9.732	11.904,2	122,3	^{127,4} / _{97,6}	12.263,7	126,0
VW Passat	*12.708	16.348,7	128,6	^{134,9} / _{100,0}	16.943,4	133,3
Fiat Punto	7.215	8.509,9	117,9	^{129,6} / _{97,1}	9.367,7	129,8
Ford Mondeo	*12.066	16.507,8	136,8	^{155,6} / _{100,0}	17.688,0	146,6
Ford Focus	*9.823	12.569,6	128,0	^{148,0} / _{100,0}	13.844,4	140,9
Gennemsnit			130,1			136,1

1. Gennemsnittet er sammenejet på baggrund af det samlede antal nyregistrerede biler i 2001 i EU.

2. Gennemsnittet er sammenejet på baggrund af det samlede antal nyregistrerede biler i 2001 i de 4 lande.

Når nettopriserne i Danmark er på et lavere niveau i Danmark end i udlandet, er det fordi det er optimalt for bilproducenterne at sælge bilerne til de lavere priser, givet afsætningsvilkårene. Bilproducenterne har med andre ord optimeret deres indtjening under de givne forudsætninger, herunder afgiftssystemet.

På et konkurrencepræget marked vil større prisforskelle mellem forskellige områder ikke kunne opretholdes, selv om prisforskelle af en vis størrelse dog fortsat vil kunne forekomme.

De meget betydelige forskelle i priserne på nye biler mellem forskellige EU-lande har især kunnet opretholdes i kraft af ulovlige tiltag fra bilfabrikkernes side.

Som konsekvens af EU-kommissionens bestræbelser på at forhindre, at bilproducenterne forsøger at begrænse parallelhandlen, kombineret med den nye gruppefritagelse, jf. ovenfor, må forhøjelser af nettopriserne de kommende 2-3 år forventes, således at incitamentet til handel på tværs af grænserne mindskes. Det er usikkert, hvor meget priserne vil stige, ligesom det er usikkert, hvad nettoeffekten af prisstigningerne på nye biler kombineret med faldende reservedelspriser vil være.

Der vil dog fortsat kunne forekomme prisforskelle af en vis størrelse mellem landene. For bilkøberne er der omkostninger og ulemper forbundet med at købe bil i et andet land, og de fleste bilkøbere vil derfor være villige til at betale en merpris for at undgå at skulle købe ind i et andet land. Endvidere vil bilfabrikkerne og –importørerne formentlig kunne leve med grænsehandel af et vist, beskedent omfang.

Effekten på bilpriserne i EU som gennemsnit forventes samtidig at blive påvirket i nedadgående retning som følge af den øgede konkurrence.

Ifølge Konkurrencestyrelsens oplysninger er priserne på nogle mærker/modeller nu hævet noget begrundet i en prisudligning på EU niveau, hvorved en mindre del af prisforskellen til udlandet er fjernet. Andre bilmærker har adviseret de første prisstigninger. Generelt må gradvise prisjusteringer forventes i løbet af de næste par år, men det er ikke muligt mere præcist at forudsige forløbet. Det bestemmes bl.a. af konkurrencen mellem bilmærkerne.

12.3 Prisudviklingen siden 1990

Stigningstakten i nettobilprisen har i en årrække ligget lidt under væksten i det generelle nettoprisindeks, jf. tabel 12.2. I årene 1990-2001 steg nettopriserne generelt med i gennemsnit 2,2 procent årligt, mens nettopriserne ved anskaffelse af køretøjer steg med i gennemsnit 1,7 pct. årligt. Den lidt lavere stigningstakt skyldes formentlig teknologiske fremskridt i bilproduktionen.

I 2001 og 2002 er stigningerne lidt større end gennemsnittet. Det kan være tegn på en effekt med opadgående tilpasning af bilpriserne, men størrelsesordenen er endnu inden for usikkerheden af normale prisudsving.

Tabel 12.2 Stigning i priserne 1990-2002

	Nettopriser		Forbrugerpriser	
	Alle varer	Anskaffelse af køretøjer	Alle varer	Anskaffelse af bil
1990	3,1	3,5	2,6	2,1
1991	2,6	1,9	2,4	1,4
1992	2,1	0,9	2,1	1,1
1993	1,4	3,2	1,3	2,6
1994	1,6	2,1	2,0	1,6
1995	1,9	2,7	2,1	1,1
1996	2,0	1,5	2,1	0,0
1997	2,2	-0,5	2,2	0,3
1998	1,5	1,0	1,8	2,4
1999	2,1	2,2	2,5	2,4
2000	3,2	-1,6	2,9	-0,8
2001	2,4	3,7	2,3	0,7
2002	2,5	3,7	2,4	3,4
Samlet stigning 1990- 2002	28,7	21,3	29,5	17,2

Kilde: Danmarks Statistiks databank

Anm: Gruppen 'Anskaffelse af køretøjer' i nettoprisindekset omfatter andre køretøjer end biler.

En omlægning af registreringsafgiften kan i forhold til gældende regler have en vis påvirkning på graden eller hastigheden af pristilpasningen. En mulig tilpasning kan være, at for de modeller, der falder i pris, vil prisfaldet ikke slå helt igennem, mens omvendt en afgiftsbetinget prisstigning vil slå fuldt igennem. Den formodning skal dog modereres af markedsforholdene og efter i hvilken udstrækning prisen i forvejen er udjævnet for de pågældende modeller eller ej. F.eks. vil en afgiftsreduktion for en model, hvor nettoprisen i det store hele svarer til EU-niveauet, formentlig slå helt igennem i priserne.

Pristilpasningen afhænger endvidere af hvilken afgiftsomlægning, der foretages. En omlægning til en værdibaseret model (model A eller B) vil som det nuværende system give et begrænset incitament til prisstigninger. En forøgelse af avancerne vil blive afgiftsbelastet med 180 procent og derfor føre til en forholdsmæssig større prisstigning end avancementstigningen. Det giver et pres på avancerne.

En omlægning til en model, hvor registreringsafgiften er baseret på tekniske kriterier (model C), vil forøge incitamentet til nettoprisstigninger, jf. også afsnit 7.2. På kortere sigt vil en omlægning til en teknisk baseret afgift, afhængig af hvornår den gennemføres, sandsynligvis fremme de forventede nettoprisstigninger. På længere sigt må det forventes, at nettopriserne bliver højere ved en registreringsafgift, der er baseret på tekniske kriterier, end en værdibaseret afgift.

Bilag 1. Konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller.

De følgende sider viser eksempler på konsekvenserne for 108 forskellige bilmodeller af forslagene til omlægning af registreringsafgiften i hhv. to værdibaserede beregningsmodeller, model A og model B og en teknisk baseret beregningsmodel C. De 108 bilmodeller er opdelt i segmenter i hhv. *små, mellemklasse 1, mellemklasse 2, store, luksus, sport og andre*.

Af de følgende bilagstabeller fremgår data oplysninger for den enkelte bilmodel, som euronorm, CO₂ udslip i gram pr. km., køreklar vægt, slagvolumen og antal airbags. Endvidere fremgår afgift efter gældende regler, afgift efter omlægning samt ændring i procent. Derudover fremgår priser i dag, priser efter omlægning samt ændring i procent.

Bilagstabel 1. Model A, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller.

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro- norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
	<i>Små kl.</i>														
1	Audi	A2	1.2 TDI 3L aut.	Diesel	3	81	875	1.191	4	127.253	127.304	0	266.999	267.050	0
2	Citroën	C3	1.4 Prestige	Benzin	3	148	1.050	1.360	6	76.793	74.286	-3	152.990	150.483	-2
3	Citroën	C3	1.4 HDi Prestige	Diesel	3	110	1.075	1.398	6	89.007	84.038	-6	171.990	167.021	-3
4	Daewoo	Matiz	0.8 S	Benzin	3	160	825	796	2	48.730	56.567	16	104.995	112.833	7
5	Fiat	Seicento	1.1 Brush	Benzin	3	143	785	1.108	2	52.547	58.193	11	112.449	118.094	5
6	Fiat	Punto	1.2 Active 60	Benzin	3	136	925	1.242	6	67.799	64.515	-5	139.000	135.716	-2
7	Ford	Fiesta	1.4 Ambiente	Benzin	4	153	1.050	1.388	4	91.905	90.223	-2	176.499	174.816	-1
8	Ford	Fiesta	1.4 TDCi Ambiente	Diesel	3	117	1.100	1.399	4	104.763	104.248	0	196.500	195.985	0
9	Ford	Ka	1.3	Benzin	3	154	925	1.299	2	61.948	67.830	9	129.899	135.781	5
10	Hyundai	Getz	1.3 GL	Benzin	3	150	1.050	1.341	4	58.974	60.100	2	124.996	126.122	1
11	Lada	110	1.5 Li	Benzin	3	180	1.050	1.499	0	50.266	56.461	12	107.995	114.190	6
12	Opel	Corsa	1.2i Family	Benzin	4	151	950	1.199	4	67.928	66.115	-3	139.200	137.388	-1
13	Peugeot	206	S16 (1.6)	Benzin	3	161	1.075	1.587	4	83.221	85.557	3	162.990	165.326	1
14	Peugeot	206	XR 1.4 HDI	Diesel	3	113	1.025	1.398	4	81.293	80.518	-1	159.990	159.215	0
15	Renault	Clio	1.2 Authentique	Benzin	3	143	950	1.149	4	76.795	77.964	2	152.994	154.163	1
16	Renault	Clio	1.5 dCi	Diesel	3	115	1.000	1.461	4	89.654	89.009	-1	172.997	172.352	0
17	Seat	Ibiza	1.4	Benzin	4	155	1.075	1.390	4	80.008	78.455	-2	157.992	156.439	-1
18	Seat	Ibiza	1.9 TDI	Diesel	3	134	1.175	1.896	4	107.008	107.594	1	199.992	200.578	0

Bilagstabel 1. Model A, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
19	Skoda	Fabia	1.4 Comfort	Benzin	4	168	1.075	1.397	4	72.299	71.588	-1	146.000	145.289	0
20	Suzuki	Swift	1.0 GLS	Benzin	3	130	800	993	2	51.289	56.451	10	109.992	115.154	5
21	Suzuki	Wagon R+	1.3 GL	Benzin	3	145	975	1.298	4	63.294	64.593	2	131.993	133.292	1
22	Toyota	Yaris	1.4 D-4D Terra	Diesel	3	115	950	1.364	4	87.798	87.153	-1	170.110	169.465	0
23	Toyota	Yaris	1.3 Liena LUNA	Benzin	4	144	950	1.299	4	76.683	74.417	-3	152.820	150.554	-1
24	VW	Lupo 3L	1.2 TDI	Diesel	3	81	875	1.191	4	79.033	79.084	0	178.596	178.647	0
25	VW	Lupo 3L	eksl. Afg. Rabat	Diesel	3	81	875	1.191	4	118.850	116.002	-2	218.113	215.264	-1
26	VW	Polo	1.4	Benzin	4	154	1.075	1.390	4	91.584	89.966	-2	175.999	174.381	-1
27	VW	Polo	1.4 TDI	Diesel	3	122	1.150	1.422	4	106.884	106.693	0	199.799	199.608	0
28	<i>Mellem kl. 1</i>		1.6 T. Spark 120												
28	Alfa Romeo	147	Super	Benzin	3	194	1.250	1.598	6	141.084	141.558	0	252.999	253.473	0
29	Audi	A3	1.6 Attraction	Benzin	4	168	1.125	1.595	4	135.941	135.231	-1	244.999	244.288	0
30	Citroen	Xsara	1.6i Prestige Week-end	Benzin	3	160	1.225	1.598	6	115.367	113.638	-1	212.995	211.266	-1
31	Daewoo	Lanos	1.5 SE Hatchback	Benzin	3	210	1.050	1.498	2	68.440	77.951	14	139.997	149.508	7
32	Fiat	Stilo	1.6 16V Active	Benzin	4	176	1.250	1.596	6	100.583	96.391	-4	189.998	185.806	-2
33	Ford	Focus	1.8 TDCi Trend st. car	Diesel	3	144	1.275	1.753	4	154.581	155.816	1	273.995	275.229	0
34	Ford	Focus	1.6 Trend st. car	Benzin	3	168	1.150	1.598	4	126.298	129.088	2	229.999	232.788	1
35	Honda	Civic	1.6i LS	Benzin	4	159	1.150	1.590	4	106.981	105.687	-1	199.950	198.656	-1
36	Hyundai	Matrix	1.6	Benzin	3	191	1.300	1.599	4	90.941	95.220	5	174.998	179.278	2

Bilagstabel 1. Model A, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklarvægt	Slagvolumen	Airbag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
37	Mazda	323	F 1.3 Comfort	Benzin	3	179	1.100	1.324	4	87.720	91.223	4	169.989	173.491	2
38	Mitsubishi	Space Star	1.9 DI-D Family	Diesel	3	146	1.275	1.870	4	119.868	121.232	1	219.997	221.361	1
39	Opel	Astra	1.6 Comfort	Benzin	4	171	1.125	1.598	4	112.733	112.217	0	208.898	208.382	0
40	Opel	Astra	2.0 DTI 16V Comfort	Diesel	3	154	1.275	1.995	4	141.083	142.966	1	252.998	254.880	1
41	Peugeot	307	XR 1.6	Benzin	3	169	1.250	1.587	6	103.150	102.004	-1	193.990	192.844	-1
42	Peugeot	307	XR 2.0 HDI	Diesel	3	138	1.300	1.997	6	119.864	116.709	-3	219.990	216.835	-1
43	Renault	Megane	1.6 Expression st. car	Benzin	3	170	1.175	1.598	4	113.441	116.360	3	209.999	212.918	1
44	Seat	Leon	1.6 16V Stella	Benzin	4	167	1.250	1.598	4	97.366	96.590	-1	184.993	184.218	0
45	Seat	Leon	1.9 TDI 110 Stella	Diesel	3	135	1.275	1.896	4	126.297	126.948	1	229.997	230.648	0
46	Skoda	Octavia	1.9 TDI Ambiente	Diesel	3	140	1.350	1.896	4	128.870	129.845	1	234.000	234.975	0
47	Skoda	Octavia	1.6 Classic	Benzin	4	170	1.250	1.595	4	94.156	93.575	-1	180.000	179.419	0
48	Toyota	Corolla	1.6 Liena TERRA	Benzin	4	168	1.225	1.598	4	110.259	109.548	-1	205.049	204.338	0
49	Toyota	Corolla	2.0 D-4D Terra H/B	Diesel	3	153	1.325	1.995	4	138.078	139.895	1	248.323	250.140	1
50	VW	Golf	2.0 Trendline	Benzin	4	192	1.250	1.984	4	134.269	135.114	1	242.398	243.243	0
51	VW	Golf	1.9 TDI Trendline	Diesel	3	135	1.325	1.896	4	152.460	153.111	0	270.695	271.346	0
	<i>Mellem kl. 2</i>														
52	Alfa Romeo	156	2.0 JTS Berlina	Benzin	4	205	1.300	1.970	6	193.799	191.486	-1	335.000	332.687	-1
53	Audi	A4	1.6 Limousine	Benzin	4	186	1.345	1.595	4	184.797	185.253	0	320.997	321.453	0
54	Audi	A4	1.9 TDI	Diesel	3	148	1.425	1.896	6	232.434	229.927	-1	395.099	392.592	-1

Bilagstabel 1. Model A, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklarvægt	Slagvolumen	Airbag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
55	BMW	3-Serie	320i	Benzin	3	213	1.400	2.171	6	254.228	255.933	1	429.000	430.705	0
56	BMW	3-Serie	320d	Diesel	3	148	1.425	1.995	6	248.442	245.935	-1	420.000	417.493	-1
57	Chrysler	PT Cruiser	2.0 Classic	Benzin	3	212	1.450	1.996	2	171.235	180.875	6	299.900	309.541	3
58	Citroen	C5	2.0i Prestige	Benzin	3	197	1.350	1.997	6	155.221	155.890	0	274.990	275.659	0
59	Citroen	C5	2.0 HDI Prestige	Diesel	3	147	1.400	1.997	6	174.507	171.935	-1	304.990	302.419	-1
60	Ford	Mondeo	1.8 Trend st. car	Benzin	3	190	1.375	1.798	6	170.655	170.870	0	298.999	299.214	0
61	Kia	Shuma	1.6 LS	Benzin	3	190	1.150	1.594	2	78.084	86.299	11	154.999	163.214	5
62	Mazda	6	1.8 Exclusive Sedan	Benzin	4	198	1.300	1.798	6	139.150	136.384	-2	249.991	247.224	-1
63	Mitsubishi	Carisma	1.6 "25"	Benzin	4	174	1.250	1.597	4	113.441	113.119	0	209.998	209.676	0
64	Nissan	Primera	1.8 Visia	Benzin	3	177	1.325	1.769	6	146.867	146.239	0	261.994	261.367	0
65	Nissan	Primera	1.8 Visia Sedan	Benzin	4	177	1.325	1.769	6	146.867	142.739	-3	261.994	257.867	-2
66	Nissan	Primera	2.2 CDi Visia Sedan	Diesel	3	159	1.450	2.184	6	187.367	185.573	-1	324.994	323.200	-1
67	Opel	Vectra	2.2 16V Comfort Sedan	Benzin	4	206	1.400	2.198	6	175.476	173.228	-1	306.498	304.250	-1
68	Peugeot	406	ST 1.8	Benzin	3	182	1.350	1.749	4	124.364	128.061	3	226.990	230.687	2
69	Renault	Laguna	1.8 Authentique	Benzin	3	180	1.350	1.783	6	149.438	149.005	0	265.994	265.561	0
70	Renault	Laguna	1.9 dCi 120 Autentique	Diesel	3	150	1.400	1.870	6	181.584	179.207	-1	315.999	313.622	-1
71	Rover	75	2.0 V6 Club	Benzin	3	228	1.500	1.997	4	229.156	235.833	3	390.000	396.677	2
72	Saab	9-3	Sport Sedan 1.8T Linear	Benzin	4	199	1.475	2.797	6	219.513	216.811	-1	375.000	372.298	-1

Bilagstabel 1. Model A, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
73	Saab	9-3	Sport Sedan 2.2 TID Linear	Diesel	3	177	1.525	2.171	6	265.478	264.850	0	446.500	445.873	0
74	Toyota	Avensis	1.8 Liena TERRA	Benzin	4	176	1.225	1.794	4	131.440	131.248	0	237.997	237.805	0
75	Toyota	Avensis	2.0 D-4D Terra Sedan	Diesel	3	158	1.350	1.995	4	157.442	159.584	1	278.445	280.586	1
76	Volvo	S40	1,8	Benzin	3	187	1.275	1.783	6	165.831	165.852	0	291.495	291.516	0
77	Volvo	S60	2.4 170	Benzin	4	215	1.500	2.435	6	247.281	245.616	-1	418.195	416.530	0
78	Volvo	S60	D5	Diesel	3	171	1.525	2.401	6	283.796	282.780	0	474.995	473.979	0
79	VW	Passat	1.9 TDI	Diesel	3	153	1.475	1.896	4	198.554	200.372	1	342.397	344.214	1
80	VW	Passat	2.0 Variant	Benzin	4	198	1.450	1.984	4	196.434	197.667	1	339.099	340.332	0
	<i>Store kl.</i>														
81	Audi	A6	2.4 Limousine	Benzin	4	239	1.530	2.393	6	297.812	297.702	0	496.798	496.688	0
82	Audi	RS6	aut.	Benzin	3	349	1.875	5.841	8	1.170.297	1.184.815	1	1.853.997	1.868.515	1
83	BMW	5-Serie	520i Sedan	Benzin	3	215	1.500	2.171	6	296.656	298.491	1	495.000	496.835	0
84	Hyundai	Sonata	2.0 GLS Executive	Benzin	3	215	1.450	1.997	4	119.867	125.702	5	219.994	225.829	3
85	Jaguar	X-Type	2.5 Classic	Benzin	4	234	1.500	2.495	6	328.799	328.365	0	545.000	544.566	0
86	Mercedes-Benz	E-klasse	270 CDI Elegance	Diesel	3	172	1.600	2.685	6	507.882	506.930	0	823.573	822.622	0
87	Mercedes-Benz	E-klasse	240	Benzin	3	262	1.525	2.597	8	478.585	487.465	2	778.000	786.881	1
88	Mercedes-Benz	C-klasse	180 Kompressor	Benzin	3	202	1.425	2.514	6	325.585	326.577	0	540.000	540.993	0
89	Mercedes-Benz	C-klasse	200 CDI	Diesel	3	162	1.425	2.148	6	371.383	369.784	0	611.242	609.643	0
90	Peugeot	607	2.2	Benzin	3	219	1.475	2.230	6	242.013	244.107	1	410.000	412.094	1

Bilagstabel 1. Model A, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklarvægt	Slagvolumen	Airbag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
91	BMW	7-Serie	745i aut.	Benzin	3	263	1.850	4.398	8	955.585	964.530	1	1.520.000	1.528.945	1
92	Jaguar	S-Type	3.0 E	Benzin	3	267	1.650	2.967	4	427.156	436.361	2	698.000	707.205	1
93	BMW	M3	3.2	Benzin	3	286	1.477	3.246	6	727.370	733.806	1	1.165.000	1.171.436	1
94	Mercedes	SL 500	5.0	Benzin	4	304	1.895	4.966	4	1.322.013	1.330.115	1	2.090.000	2.098.102	0
95	Porsche	Boxster	2.7	Benzin	3	233	1.325	2.687	4	525.318	532.320	1	850.697	857.698	1
	<i>Andre kl.</i>														
96	Chevrolet	TrailBlazer	4x4 LT aut.	Benzin	3	310	2.100	4.157	4	456.895	468.886	3	744.260	756.251	2
97	Chrysler	Grand Voyager	3.3 SE aut.	Benzin	3	311	1.975	3.301	4	354.449	366.505	3	584.900	596.956	2
98	Citroen	Berlingo	1.6i Family	Benzin	3	175	1.275	1.598	2	94.796	102.039	8	180.995	188.238	4
99	Daewoo	Tacuma	1.6 SX	Benzin	3	220	1.325	1.598	2	107.012	117.171	9	199.998	210.157	5
100	Honda	CR-V	2.0 LS	Benzin	3	216	1.475	1.998	4	190.553	196.452	3	329.950	335.850	2
101	Jeep	Grand Cherokee	4.7 Lim. aut.	Benzin	3	378	1.950	4.701	4	566.592	582.989	3	914.900	931.297	2
102	Kia	Carnival	2.5 V6 LX	Benzin	4	258	1.925	2.497	2	184.155	193.277	5	319.999	329.120	3
103	Land Rover	Freelander	1.8 Softback	Benzin	3	248	1.450	1.796	2	245.228	257.201	5	415.000	426.973	3
104	Land Rover	Range Rover	4.4 SE aut.	Benzin	3	389	2.450	4.398	4	1.071.299	1.088.409	2	1.700.000	1.717.110	1
105	Opel	Zafira	1.8 Comfort Flex7	Benzin	4	198	1.400	1.796	4	151.304	152.537	1	268.896	270.129	0
106	Renault	Scenic	1.6 Expression	Benzin	3	173	1.300	1.595	6	145.584	144.697	-1	259.999	259.112	0
107	Suzuki	Grand Vitara	2.5 V6	Benzin	3	245	1.425	2.493	2	168.076	179.855	7	294.986	306.765	4
108	Toyota	RAV4	2.0 4x4	Benzin	3	211	1.325	1.998	2	211.267	220.843	5	362.173	371.749	3

Bilagstabel 2. Model B, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller.

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
	<i>Små kl.</i>														
1	Audi	A2	1.2 TDI 3L aut.	Diesel	3	81	875	1.191	4	127.253	121.184	-5	266.999	260.930	-2
2	Citroën	C3	1.4 Prestige	Benzin	3	148	1.050	1.360	6	76.793	74.364	-3	152.990	150.562	-2
3	Citroën	C3	1.4 HDi Prestige	Diesel	3	110	1.075	1.398	6	89.007	74.365	-16	171.990	157.349	-9
4	Daewoo	Matiz	0.8 S	Benzin	3	160	825	796	2	48.730	73.175	50	104.995	129.441	23
5	Fiat	Seicento	1.1 Brush	Benzin	3	143	785	1.108	2	52.547	67.742	29	112.449	127.644	14
6	Fiat	Punto	1.2 Active 60	Benzin	3	136	925	1.242	6	67.799	64.857	-4	139.000	136.058	-2
7	Ford	Fiesta	1.4 Ambiente	Benzin	4	153	1.050	1.388	4	91.905	83.561	-9	176.499	168.155	-5
8	Ford	Fiesta	1.4 TDCi Ambiente	Diesel	3	117	1.100	1.399	4	104.763	90.568	-14	196.500	182.305	-7
9	Ford	Ka	1.3	Benzin	3	154	925	1.299	2	61.948	79.059	28	129.899	147.010	13
10	Hyundai	Getz	1.3 GL	Benzin	3	150	1.050	1.341	4	58.974	71.693	22	124.996	137.715	10
11	Lada	110	1.5 Li	Benzin	3	180	1.050	1.499	0	50.266	81.373	62	107.995	139.102	29
12	Opel	Corsa	1.2i Family	Benzin	4	151	950	1.199	4	67.928	72.610	7	139.200	143.883	3
13	Peugeot	206	S16 (1.6)	Benzin	3	161	1.075	1.587	4	83.221	87.283	5	162.990	167.052	2
14	Peugeot	206	XR 1.4 HDI	Diesel	3	113	1.025	1.398	4	81.293	75.346	-7	159.990	154.043	-4
15	Renault	Clio	1.2 Authentique	Benzin	3	143	950	1.149	4	76.795	75.965	-1	152.994	152.164	-1
16	Renault	Clio	1.5 dCi	Diesel	3	115	1.000	1.461	4	89.654	78.959	-12	172.997	162.302	-6
17	Seat	Ibiza	1.4	Benzin	4	155	1.075	1.390	4	80.008	79.564	-1	157.992	157.548	0
18	Seat	Ibiza	1.9 TDI	Diesel	3	134	1.175	1.896	4	107.008	99.727	-7	199.992	192.711	-4

Bilagstabel 2. Model B, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
19	Skoda	Fabia	1.4 Comfort	Benzin	4	168	1.075	1.397	4	72.299	82.592	14	146.000	156.293	7
20	Suzuki	Swift	1.0 GLS	Benzin	3	130	800	993	2	51.289	60.603	18	109.992	119.306	8
21	Suzuki	Wagon R+	1.3 GL	Benzin	3	145	975	1.298	4	63.294	71.300	13	131.993	139.999	6
22	Toyota	Yaris	1.4 D-4D Terra	Diesel	3	115	950	1.364	4	87.798	78.186	-11	170.110	160.498	-6
23	Toyota	Yaris	1.3 Liena LUNA	Benzin	4	144	950	1.299	4	76.683	72.899	-5	152.820	149.035	-2
24	VW	Lupo 3L	1.2 TDI	Diesel	3	81	875	1.191	4	79.033	72.964	-8	178.596	172.527	-3
25	VW	Lupo 3L	eksl. afg.rabat	Diesel	3	81	875	1.191	4	118.850	102.322	-14	218.113	201.584	-8
26	VW	Polo	1.4	Benzin	4	154	1.075	1.390	4	91.584	83.907	-8	175.999	168.322	-4
27	VW	Polo	1.4 TDI	Diesel	3	122	1.150	1.422	4	106.884	93.843	-12	199.799	186.758	-7
	<i>Mellem kl. 1</i>														
28	Alfa Romeo	147	1.6 T. Spark 120 Super	Benzin	3	194	1.250	1.598	6	141.084	149.603	6	252.999	261.518	3
29	Audi	A3	1.6 Attraction	Benzin	4	168	1.125	1.595	4	135.941	132.480	-3	244.999	241.538	-1
30	Citroen	Xsara	1.6i Prestige Weekend	Benzin	3	160	1.225	1.598	6	115.367	107.566	-7	212.995	205.194	-4
31	Daewoo	Lanos	1.5 SE Hatchback	Benzin	3	210	1.050	1.498	2	68.440	108.644	59	139.997	180.201	29
32	Fiat	Stilo	1.6 16V Active	Benzin	4	176	1.250	1.596	6	100.583	96.962	-4	189.998	186.377	-2
33	Ford	Focus	1.8 TDCi Trend st. car	Diesel	3	144	1.275	1.753	4	154.581	152.100	-2	273.995	271.514	-1
34	Ford	Focus	1.6 Trend st. car	Benzin	3	168	1.150	1.598	4	126.298	126.337	0	229.999	230.038	0
35	Honda	Civic	1.6i LS	Benzin	4	159	1.150	1.590	4	106.981	99.200	-7	199.950	192.169	-4
36	Hyundai	Matrix	1.6	Benzin	3	191	1.300	1.599	4	90.941	104.899	15	174.998	188.957	8

Bilagstabel 2. Model B, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
37	Mazda	323	F 1.3 Comfort	Benzin	3	179	1.100	1.324	4	87.720	97.797	11	169.989	180.066	6
38	Mitsubishi	Space Star	1.9 DI-D Family	Diesel	3	146	1.275	1.870	4	119.868	118.347	-1	219.997	218.476	-1
39	Opel	Astra	1.6 Comfort	Benzin	4	171	1.125	1.598	4	112.733	110.712	-2	208.898	206.877	-1
40	Opel	Astra	2.0 DTI 16V Comfort	Diesel	3	154	1.275	1.995	4	141.083	143.402	2	252.998	255.317	1
41	Peugeot	307	XR 1.6	Benzin	3	169	1.250	1.587	6	103.150	99.669	-3	193.990	190.509	-2
42	Peugeot	307	XR 2.0 HDI	Diesel	3	138	1.300	1.997	6	119.864	110.503	-8	219.990	210.629	-4
43	Renault	Megane	1.6 Expression st. car	Benzin	3	170	1.175	1.598	4	113.441	114.440	1	209.999	210.998	0
44	Seat	Leon	1.6 16V Stella	Benzin	4	167	1.250	1.598	4	97.366	93.425	-4	184.993	181.052	-2
45	Seat	Leon	1.9 TDI 110 Stella	Diesel	3	135	1.275	1.896	4	126.297	119.496	-5	229.997	223.196	-3
46	Skoda	Octavia	1.9 TDI Ambiente	Diesel	3	140	1.350	1.896	4	128.870	124.469	-3	234.000	229.599	-2
47	Skoda	Octavia	1.6 Classic	Benzin	4	170	1.250	1.595	4	94.156	92.659	-2	180.000	178.503	-1
48	Toyota	Corolla	1.6 Liena TERRA	Benzin	4	168	1.225	1.598	4	110.259	106.798	-3	205.049	201.588	-2
49	Toyota	Corolla	2.0 D-4D Terra H/B	Diesel	3	153	1.325	1.995	4	138.078	139.917	1	248.323	250.162	1
50	VW	Golf	2.0 Trendline	Benzin	4	192	1.250	1.984	4	134.269	142.328	6	242.398	250.457	3
51	VW	Golf	1.9 TDI Trendline	Diesel	3	135	1.325	1.896	4	152.460	145.659	-4	270.695	263.894	-3
	<i>Mellem kl. 2</i>														
52	Alfa Romeo	156	2.0 JTS Berlina	Benzin	4	205	1.300	1.970	6	193.799	204.098	5	335.000	345.299	3
53	Audi	A4	1.6 Limousine	Benzin	4	186	1.345	1.595	4	184.797	189.976	3	320.997	326.176	2
54	Audi	A4	1.9 TDI	Diesel	3	148	1.425	1.896	6	232.434	227.873	-2	395.099	390.538	-1

Bilagstabel 2. Model B, konsekvenserne af en afgiftsoplægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro- norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
55	BMW	3-Serie	320i	Benzin	3	213	1.400	2.171	6	254.228	271.867	7	429.000	446.639	4
56	BMW	3-Serie	320d	Diesel	3	148	1.425	1.995	6	248.442	243.881	-2	420.000	415.439	-1
57	Chrysler	PT Cruiser	2.0 Classic	Benzin	3	212	1.450	1.996	2	171.235	196.394	15	299.900	325.059	8
58	Citroen	C5	2.0i Prestige	Benzin	3	197	1.350	1.997	6	155.221	165.180	6	274.990	284.949	4
59	Citroen	C5	2.0 HDI Prestige	Diesel	3	147	1.400	1.997	6	174.507	169.466	-3	304.990	299.949	-2
60	Ford	Mondeo	1.8 Trend st. car	Benzin	3	190	1.375	1.798	6	170.655	177.254	4	298.999	305.598	2
61	Kia	Shuma	1.6 LS	Benzin	3	190	1.150	1.594	2	78.084	103.062	32	154.999	179.977	16
62	Mazda	6	1.8 Exclusive Sedan	Benzin	4	198	1.300	1.798	6	139.150	146.089	5	249.991	256.930	3
63	Mitsubishi	Carisma	1.6 "25"	Benzin	4	174	1.250	1.597	4	113.441	112.860	-1	209.998	209.417	0
64	Nissan	Primera	1.8 Visia	Benzin	3	177	1.325	1.769	6	146.867	147.226	0	261.994	262.353	0
65	Nissan	Primera	1.8 Visia Sedan	Benzin	4	177	1.325	1.769	6	146.867	143.726	-2	261.994	258.853	-1
66	Nissan	Primera	2.2 CDi Visia Sedan	Diesel	3	159	1.450	2.184	6	187.367	188.086	0	324.994	325.713	0
67	Opel	Vectra	2.2 16V Comfort Sedan	Benzin	4	206	1.400	2.198	6	175.476	186.255	6	306.498	317.277	4
68	Peugeot	406	ST 1.8	Benzin	3	182	1.350	1.749	4	124.364	131.123	5	226.990	233.749	3
69	Renault	Laguna	1.8 Authentique	Benzin	3	180	1.350	1.783	6	149.438	151.237	1	265.994	267.793	1
70	Renault	Laguna	1.9 dCi 120 Autentique	Diesel	3	150	1.400	1.870	6	181.584	177.983	-2	315.999	312.398	-1
71	Rover	75	2.0 V6 Club	Benzin	3	228	1.500	1.997	4	229.156	257.995	13	390.000	418.839	7
72	Saab	9-3	Sport Sedan 1.8T Linear	Benzin	4	199	1.475	2.797	6	219.513	226.932	3	375.000	382.419	2

Bilagstabel 2. Model B, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
73	Saab	9-3	Sport Sedan 2.2 TID Linear	Diesel	3	177	1.525	2.171	6	265.478	274.837	4	446.500	455.859	2
74	Toyota	Avensis	1.8 Liena TERRA	Benzin	4	176	1.225	1.794	4	131.440	131.819	0	237.997	238.376	0
75	Toyota	Avensis	2.0 D-4D Terra Sedan	Diesel	3	158	1.350	1.995	4	157.442	161.681	3	278.445	282.684	2
76	Volvo	S40	1.8	Benzin	3	187	1.275	1.783	6	165.831	170.990	3	291.495	296.654	2
77	Volvo	S60	2.4 170	Benzin	4	215	1.500	2.435	6	247.281	262.380	6	418.195	433.294	4
78	Volvo	S60	D5	Diesel	3	171	1.525	2.401	6	283.796	290.275	2	474.995	481.474	1
79	VW	Passat	1.9 TDI	Diesel	3	153	1.475	1.896	4	198.554	200.393	1	342.397	344.236	1
80	VW	Passat	2.0 Variant	Benzin	4	198	1.450	1.984	4	196.434	207.373	6	339.099	350.038	3
81	<i>Store kl.</i>														
82	Audi	A6	2.4 Limousine	Benzin	4	239	1.530	2.393	6	297.812	324.431	9	496.798	523.417	5
82	Audi	RS6	aut.	Benzin	3	349	1.875	5.841	8	1.170.297	1.257.216	7	1.853.991	1.940.91	6
83	BMW	5-Serie	520i Sedan	Benzin	3	215	1.500	2.171	6	296.656	315.255	6	495.000	513.599	4
84	Hyundai	Sonata	2.0 GLS Executive	Benzin	3	215	1.450	1.997	4	119.867	142.466	19	219.994	242.593	10
85	Jaguar	X-Type	2.5 Classic	Benzin	4	234	1.500	2.495	6	328.799	353.018	7	545.000	569.219	4
86	Mercedes-Benz	E-klasse	270 CDI Elegance	Diesel	3	172	1.600	2.685	6	507.882	514.841	1	823.573	830.532	1
87	Mercedes-Benz	E-klasse	240	Benzin	3	262	1.525	2.597	8	478.585	523.744	9	778.000	823.159	6
88	Mercedes-Benz	C-klasse	180 Kompressor	Benzin	3	202	1.425	2.514	6	325.585	337.944	4	540.000	552.359	2
89	Mercedes-Benz	C-klasse	200 CDI	Diesel	3	162	1.425	2.148	6	371.383	373.542	1	611.242	613.401	0
90	Peugeot	607	2.2	Benzin	3	219	1.475	2.230	6	242.013	262.532	8	410.000	430.519	5

Bilagstabel 2. Model B, konsekvenserne af en afgiftsoplægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
91	BMW	7-Serie	745i aut.	Benzin	3	263	1.850	4.398	8	955.585	1.001.224	5	1.520.000	1.565.639	3
92	Jaguar	S-Type	3.0 E	Benzin	3	267	1.650	2.967	4	427.156	474.715	11	698.000	745.559	7
93	BMW	M3	3.2	Benzin	3	286	1.477	3.246	6	727.370	780.049	7	1.165.000	1.217.679	5
94	Mercedes	SL 500	5.0	Benzin	4	304	1.895	4.966	4	1.322.013	1.383.832	5	2.090.000	2.151.819	3
95	Porsche	Boxster	2.7	Benzin	3	233	1.325	2.687	4	525.318	556.557	6	850.697	881.936	4
	<i>Andre kl.</i>														
96	Chevrolet	Trailblazer	4x4 LT aut.	Benzin	3	310	2.100	4.157	4	456.895	525.094	15	744.260	812.459	9
97	Chrysler	Grand Voyager	3.3 SE aut.	Benzin	3	311	1.975	3.301	4	354.449	423.128	19	584.900	653.579	12
98	Citroen	Berlingo	1.6i Family	Benzin	3	175	1.275	1.598	2	94.796	102.825	8	180.995	189.025	4
99	Daewoo	Tacuma	1.6 SX	Benzin	3	220	1.325	1.598	2	107.012	136.011	27	199.998	228.997	14
100	Honda	CR-V	2.0 LS	Benzin	3	216	1.475	1.998	4	190.553	213.632	12	329.950	353.029	7
101	Jeep	Grand Cherokee	4.7 Lim. aut.	Benzin	3	378	1.950	4.701	4	566.592	667.431	18	914.900	1.015.739	11
102	Kia	Carnival	2.5 V6 LX	Benzin	4	258	1.925	2.497	2	184.155	227.894	24	319.999	363.738	14
103	Land Rover	Freelander	1.8 Softback	Benzin	3	248	1.450	1.796	2	245.228	287.667	17	415.000	457.439	10
104	Land Rover	Range Rover	4.4 SE aut.	Benzin	3	389	2.450	4.398	4	1.071.299	1.177.418	10	1.700.000	1.806.119	6
105	Opel	Zafira	1.8 Comfort Flex7	Benzin	4	198	1.400	1.796	4	151.304	162.243	7	268.896	279.835	4
106	Renault	Scenic	1.6 Expression	Benzin	3	173	1.300	1.595	6	145.584	144.023	-1	259.999	258.438	-1
107	Suzuki	Grand Vitara	2.5 V6	Benzin	3	245	1.425	2.493	2	168.076	209.075	24	294.986	335.985	14
108	Toyota	RAV4	2.0 4x4	Benzin	3	211	1.325	1.998	2	211.267	235.946	12	362.173	386.8527	

Bilagstabel 3. Model C, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller.

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
	<i>Små kl.</i>														
1	Audi	A2	1.2 TDI 3L aut.	Diesel	3	81	875	1.191	4	127.253	61.382	-52	266.999	201.128	-25
2	Citroën	C3	1.4 Prestige	Benzin	3	148	1.050	1.360	6	76.793	83.646	9	152.990	159.844	4
3	Citroën	C3	1.4 HDi Prestige	Diesel	3	110	1.075	1.398	6	89.007	81.752	-8	171.990	164.735	-4
4	Daewoo	Matiz	0.8 S	Benzin	3	160	825	796	2	48.730	61.929	27	104.995	118.194	13
5	Fiat	Seicento	1.1 Brush	Benzin	3	143	785	1.108	2	52.547	60.545	15	112.449	120.447	7
6	Fiat	Punto	1.2 Active 60	Benzin	3	136	925	1.242	6	67.799	65.777	-3	139.000	136.978	-1
7	Ford	Fiesta	1.4 Ambiente	Benzin	4	153	1.050	1.388	4	91.905	83.610	-9	176.499	168.204	-5
8	Ford	Fiesta	1.4 TDCi Ambiente	Diesel	3	117	1.100	1.399	4	104.763	83.994	-20	196.500	175.730	-11
9	Ford	Ka	1.3	Benzin	3	154	925	1.299	2	61.948	76.583	24	129.899	144.534	11
10	Hyundai	Getz	1.3 GL	Benzin	3	150	1.050	1.341	4	58.974	83.884	42	124.996	149.906	20
11	Lada	110	1.5 Li	Benzin	3	180	1.050	1.499	0	50.266	104.288	107	107.995	162.017	50
12	Opel	Corsa	1.2i Family	Benzin	4	151	950	1.199	4	67.928	68.468	1	139.200	139.741	0
13	Peugeot	206	S16 (1.6)	Benzin	3	161	1.075	1.587	4	83.221	100.262	20	162.990	180.031	10
14	Peugeot	206	XR 1.4 HDI	Diesel	3	113	1.025	1.398	4	81.293	78.446	-4	159.990	157.144	-2
15	Renault	Clio	1.2 Authentique	Benzin	3	143	950	1.149	4	76.795	66.228	-14	152.994	142.427	-7
16	Renault	Clio	1.5 dCi	Diesel	3	115	1.000	1.461	4	89.654	79.220	-12	172.997	162.563	-6
17	Seat	Ibiza	1.4	Benzin	4	155	1.075	1.390	4	80.008	86.396	8	157.992	164.380	4
18	Seat	Ibiza	1.9 TDI	Diesel	3	134	1.175	1.896	4	107.008	115.044	8	199.992	208.028	4

Bilagstabel 3. Model C, konsekvenserne af en afgiftsoplægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro-norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar-vægt	Slag-volumen	Air-bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
19	Skoda	Fabia	1.4 Comfort	Benzin	4	168	1.075	1.397	4	72.299	92.902	28	146.000	166.603	14
20	Suzuki	Swift	1.0 GLS	Benzin	3	130	800	993	2	51.289	50.450	-2	109.992	109.153	-1
21	Suzuki	Wagon R+	1.3 GL	Benzin	3	145	975	1.298	4	63.294	74.600	18	131.993	143.299	9
22	Toyota	Yaris	1.4 D-4D Terra	Diesel	3	115	950	1.364	4	87.798	72.034	-18	170.110	154.346	-9
23	Toyota	Yaris	1.3 Liena LUNA	Benzin	4	144	950	1.299	4	76.683	68.908	-10	152.820	145.045	-5
24	VW	Lupo 3L	1.2 TDI	Diesel	3	81	875	1.191	4	79.033	61.382	-22	178.596	160.945	-10
25	VW	Lupo 3L	eksl. afg.rabat	Diesel	3	81	875	1.191	4	118.850	61.382	-48	218.113	160.645	-26
26	VW	Polo	1.4	Benzin	4	154	1.075	1.390	4	91.584	85.916	-6	175.999	170.331	-3
27	VW	Polo	1.4 TDI	Diesel	3	122	1.150	1.422	4	106.884	89.522	-16	199.799	182.437	-9
	<i>Mellem kl. 1</i>														
28	Alfa Romeo	147	1.6 T. Spark 120 Super	Benzin	3	194	1.250	1.598	6	141.084	130.270	-8	252.999	242.185	-4
29	Audi	A3	1.6 Attraction	Benzin	4	168	1.125	1.595	4	135.941	103.926	-24	244.999	212.984	-13
30	Citroen	Xsara	1.6i Prestige Weekend	Benzin	3	160	1.225	1.598	6	115.367	111.450	-3	212.995	209.078	-2
31	Daewoo	Lanos	1.5 SE Hatchback	Benzin	3	210	1.050	1.498	2	68.440	118.650	73	139.997	190.207	36
32	Fiat	Stilo	1.6 16V Active	Benzin	4	176	1.250	1.596	6	100.583	118.054	17	189.998	207.469	9
33	Ford	Focus	1.8 TDCi Trend st. car	Diesel	3	144	1.275	1.753	4	154.581	123.660	-20	273.995	243.074	-11
34	Ford	Focus	1.6 Trend st. car	Benzin	3	168	1.150	1.598	4	126.298	109.290	-13	229.999	212.991	-7
35	Honda	Civic	1.6i LS	Benzin	4	159	1.150	1.590	4	106.981	101.166	-5	199.950	194.135	-3
36	Hyundai	Matrix	1.6	Benzin	3	191	1.300	1.599	4	90.941	133.868	47	174.998	217.926	25

Bilagstabel 3. Model C, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro- norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
37	Mazda	323	F 1.3 Comfort	Benzin	3	179	1.100	1.324	4	87.720	100.658	15	169.989	182.927	8
38	Mitsubishi	Space Star	1.9 DI-D Family	Diesel	3	146	1.275	1.870	4	119.868	129.066	8	219.997	229.195	4
39	Opel	Astra	1.6 Comfort	Benzin	4	171	1.125	1.598	4	112.733	105.480	-6	208.898	201.645	-3
40	Opel	Astra	2.0 DTI 16V Comfort	Diesel	3	154	1.275	1.995	4	141.083	137.656	-2	252.998	249.571	-1
41	Peugeot	307	XR 1.6	Benzin	3	169	1.250	1.587	6	103.150	117.852	14	193.990	208.692	8
42	Peugeot	307	XR 2.0 HDI	Diesel	3	138	1.300	1.997	6	119.864	132.552	11	219.990	232.678	6
43	Renault	Megane	1.6 Expression st. car	Benzin	3	170	1.175	1.598	4	113.441	112.000	-1	209.999	208.558	-1
44	Seat	Leon	1.6 16V Stella	Benzin	4	167	1.250	1.598	4	97.366	113.810	17	184.993	201.437	9
45	Seat	Leon	1.9 TDI 110 Stella	Diesel	3	135	1.275	1.896	4	126.297	124.774	-1	229.997	228.474	-1
46	Skoda	Octavia	1.9 TDI Ambiente	Diesel	3	140	1.350	1.896	4	128.870	134.674	5	234.000	239.804	2
47	Skoda	Octavia	1.6 Classic	Benzin	4	170	1.250	1.595	4	94.156	115.136	22	180.000	200.980	12
48	Toyota	Corolla	1.6 Liena TERRA	Benzin	4	168	1.225	1.598	4	110.259	111.790	1	205.049	206.580	1
49	Toyota	Corolla	2.0 D-4D Terra H/B	Diesel	3	153	1.325	1.995	4	138.078	142.176	3	248.323	252.421	2
50	VW	Golf	2.0 Trendline	Benzin	4	192	1.250	1.984	4	134.269	140.478	5	242.398	248.607	3
51	VW	Golf	1.9 TDI Trendline	Diesel	3	135	1.325	1.896	4	152.460	129.774	-15	270.695	248.009	-8
	<i>Mellem kl. 2</i>														
52	Alfa Romeo	156	2.0 JTS Berlina	Benzin	4	205	1.300	1.970	6	193.799	151.186	-22	335.000	292.387	-13
53	Audi	A4	1.6 Limousine	Benzin	4	186	1.345	1.595	4	184.797	132.316	-28	320.997	268.516	-16
54	Audi	A4	1.9 TDI	Diesel	3	148	1.425	1.896	6	232.434	156.014	-33	395.099	318.679	-19

Bilagstabel 3. Model C, konsekvenserne af en afgiftsømlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro- norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
55	BMW	3-Serie	320i	Benzin	3	213	1.400	2.171	6	254.228	189.331	-26	429.000	364.104	-15
56	BMW	3-Serie	320d	Diesel	3	148	1.425	1.995	6	248.442	159.776	-36	420.000	331.334	-21
57	Chrysler	PT Cruiser	2,0 Classic	Benzin	3	212	1.450	1.996	2	171.235	194.034	13	299.900	322.699	8
58	Citroen	C5	2.0i Prestige	Benzin	3	197	1.350	1.997	6	155.221	156.872	1	274.990	276.641	1
59	Citroen	C5	2.0 HDI Prestige	Diesel	3	147	1.400	1.997	6	174.507	146.872	-16	304.990	277.355	-9
60	Ford	Mondeo	1.8 Trend st. car	Benzin	3	190	1.375	1.798	6	170.655	148.450	-13	298.999	276.794	-7
61	Kia	Shuma	1.6 LS	Benzin	3	190	1.150	1.594	2	78.084	119.698	53	154.999	196.613	27
62	Mazda	6	1.8 Exclusive Sedan	Benzin	4	198	1.300	1.798	6	139.150	141.290	2	249.991	252.131	1
63	Mitsubishi	Carisma	1.6 "25"	Benzin	4	174	1.250	1.597	4	113.441	117.132	3	209.998	213.690	2
64	Nissan	Primera	1.8 Visia	Benzin	3	177	1.325	1.769	6	146.867	136.108	-7	261.994	251.236	-4
65	Nissan	Primera	1.8 Visia Sedan	Benzin	4	177	1.325	1.769	6	146.867	132.608	-10	261.994	247.736	-5
66	Nissan	Primera	2.2 CDi Visia Sedan	Diesel	3	159	1.450	2.184	6	187.367	198.906	6	324.994	336.534	4
67	Opel	Vectra	2.2 16V Comfort Sedan	Benzin	4	206	1.400	2.198	6	175.476	185.576	6	306.498	316.598	3
68	Peugeot	406	ST 1.8	Benzin	3	182	1.350	1.749	4	124.364	140.248	13	226.990	242.874	7
69	Renault	Laguna	1.8 Authentique	Benzin	3	180	1.350	1.783	6	149.438	140.580	-6	265.994	257.136	-3
70	Renault	Laguna	1.9 dCi 120 Autentique	Diesel	3	150	1.400	1.870	6	181.584	143.486	-21	315.999	277.901	-12
71	Rover	75	2.0 V6 Club	Benzin	3	228	1.500	1.997	4	229.156	226.752	-1	390.000	387.596	-1
72	Saab	9-3	Sport Sedan 1,8T Linear	Benzin	4	199	1.475	2.797	6	219.513	288.624	31	375.000	444.111	18

Bilagstabel 3. Model C, konsekvenserne af en afgiftsømlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro- norm (g/km)	CO ₂	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
73	Saab	9-3	Sport Sedan 2,2 TID Linear	Diesel	3	177	1.525	2.171	6	265.478	243.551	-8	446.500	424.574	-5
74	Toyota	Avensis	1.8 Liena TERRA	Benzin	4	176	1.225	1.794	4	131.440	123.078	-6	237.997	229.635	-4
75	Toyota	Avensis	2.0 D-4D Terra Sedan	Diesel	3	158	1.350	1.995	4	157.442	147.076	-7	278.445	268.079	-4
76	Volvo	S40	1.8	Benzin	3	187	1.275	1.783	6	165.831	136.440	-18	291.495	262.104	-10
77	Volvo	S60	2.4 170	Benzin	4	215	1.500	2.435	6	247.281	267.151	8	418.195	438.065	5
78	Volvo	S60	D5	Diesel	3	171	1.525	2.401	6	283.796	267.121	-6	474.995	458.320	-4
79	VW	Passat	1.9 TDI	Diesel	3	153	1.475	1.896	4	198.554	183.414	-8	342.397	327.257	-4
80	VW	Passat	2.0 Variant	Benzin	4	198	1.450	1.984	4	196.434	183.358	-7	339.099	326.023	-4
	<i>Store kl.</i>														
81	Audi	A6	2.4 Limousine	Benzin	4	239	1.530	2.393	6	297.812	288.841	-3	496.798	487.827	-2
82	Audi	RS6	aut.	Benzin	3	349	1.875	5.841	8	1.170.297	914.138	-22	1.853.997	1.597.838	-14
83	BMW	5-Serie	520i Sedan	Benzin	3	215	1.500	2.171	6	296.656	240.291	-19	495.000	438.635	-11
84	Hyundai	Sonata	2.0 GLS Executive	Benzin	3	215	1.450	1.997	4	119.867	195.512	63	219.994	295.640	34
85	Jaguar	X-Type	2.5 Classic	Benzin	4	234	1.500	2.495	6	328.799	283.171	-14	545.000	499.372	-8
86	Mercedes- Benz	E-klasse	270 CDI Elegance	Diesel	3	172	1.600	2.685	6	507.882	337.761	-33	823.573	653.452	-21
87	Mercedes- Benz	E-klasse	240	Benzin	3	262	1.525	2.597	8	478.585	324.341	-32	778.000	623.756	-20
88	Mercedes- Benz	C-klasse	180 Kompressor	Benzin	3	202	1.425	2.514	6	325.585	236.042	-28	540.000	450.457	-17
89	Mercedes- Benz	C-klasse	200 CDI	Diesel	3	162	1.425	2.148	6	371.383	183.706	-51	611.242	423.565	-31
90	Peugeot	607	2.2	Benzin	3	219	1.475	2.230	6	242.013	236.496	-2	410.000	404.483	-1

Bilagstabel 3. Model C, konsekvenserne af en afgiftsomlægning for 108 bilmodeller (fortsat).

	Fabrik	Model	Variant	B/D	Euro- norm	CO ₂ (g/km)	Køreklar- vægt	Slag- volumen	Air- bag	Afgift nu (kr.)	Afgift efter (kr.)	Afgift, ændring (pct.)	Pris før (kr.)	Pris efter (kr.)	Pris, ændring (pct.)
91	BMW	7-Serie	745i aut.	Benzin	3	263	1.850	4.398	8	955.585	694.436	-27	1.520.000	1.258.851	-17
92	Jaguar	S-Type	3.0 E	Benzin	3	267	1.650	2.967	4	427.156	431.791	1	698.000	702.635	1
93	BMW	M3	3.2	Benzin	3	286	1.477	3.246	6	727.370	386.496	-47	1.165.000	824.126	-29
94	Mercedes	SL 500	5.0	Benzin	4	304	1.895	4.966	4	1.322.013	798.436	-40	2.090.000	1.566.423	-25
95	Porsche	Boxster	2.7	Benzin	3	233	1.325	2.687	4	525.318	250.771	-52	850.697	576.150	-32
	<i>Andre kl.</i>														
96	Chevrolet	TrailBlazer	4x4 LT aut.	Benzin	3	310	2.100	4.157	4	456.895	814.281	78	744.260	1.101.646	48
97	Chrysler	Grand Voyager	3.3 SE aut.	Benzin	3	311	1.975	3.301	4	354.449	653.821	84	584.900	884.272	51
98	Citroen	Berlingo	1.6i Family	Benzin	3	175	1.275	1.598	2	94.796	123.650	30	180.995	209.849	16
99	Daewoo	Tacuma	1.6 SX	Benzin	3	220	1.325	1.598	2	107.012	150.250	40	199.998	243.236	22
100	Honda	CR-V	2.0 LS	Benzin	3	216	1.475	1.998	4	190.553	208.530	9	329.950	347.928	5
101	Jeep	Grand Cherokee	4.7 Lim. aut.	Benzin	3	378	1.950	4.701	4	566.592	834.481	47	914.900	1.182.789	29
102	Kia	Carnival	2.5 V6 LX	Benzin	4	258	1.925	2.497	2	184.155	507.421	176	319.999	643.265	101
103	Land Rover	Freelander	1.8 Softback	Benzin	3	248	1.450	1.796	2	245.228	203.714	-17	415.000	373.487	-10
104	Land Rover	Range Rover	4.4 SE aut.	Benzin	3	389	2.450	4.398	4	1.071.299	1.054.916	-2	1.700.000	1.683.617	-1
105	Opel	Zafira	1.8 Comfort Flex7	Benzin	4	198	1.400	1.796	4	151.304	151.214	0	268.896	268.807	0
106	Renault	Scenic	1.6 Expression	Benzin	3	173	1.300	1.595	6	145.584	125.076	-14	259.999	239.491	-8
107	Suzuki	Grand Vitara	2.5 V6	Benzin	3	245	1.425	2.493	2	168.076	254.221	51	294.986	381.131	29
108	Toyota	RAV4	2.0 4x4	Benzin	3	211	1.325	1.998	2	211.267	161.130	-24	362.173	312.036	-14

Bilag 2. Beregningsmodel

1. Baggrund

I *Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende mulige omlægninger og forenklinger af registreringsafgiften* (Skatteministeriet, 2001) blev de provenu- og miljømæssige konsekvenser belyst ved to forskellige beregningsmodeller. Den ene var Cowi's bilvalgsmode fra 1997, den anden var en model udviklet af Skatteministeriet.

Skatteministeriets beregninger var ikke empirisk baserede, men skete under forudsætning af en egenpriselasticitet på -1 og en krydspriselasticitet på 0 for alle modeller. Datagrundlaget var indsamlet af De Danske Bilimportører og vedrørte bilsalget i 1999.

Cowi's bilvalgsmode er en empirisk baseret model, hvor husstandenes efterspørgsel efter bestemte bilvarianter er estimeret ved logistisk regressionsanalyse. Priselasticiteterne fremgår ikke eksplicit af modellen, men vil dog kunne udledes. De varierer fra den ene bilvariant til den anden. Modellens datagrundlag er fra 1997.

De to modeller gav til en vis grad forskellige resultater. Cowi's model havde sin styrke ved at være empirisk funderet og en eksplicit formulering af efterspørgselsfunktionen, hvor disse i Skatteministeriets beregninger blot blev forudsat. Omvendt var der i Cowi's model en forudsætning om et uændret samlet bilsalg, uanset om det samlede afgiftsniveau blev ændret væsentligt.

Udover at modellerne gav forskellige bud på resultaterne af forskellige afgiftsomlægninger, kunne der konstateres en niveauforskel på resultaterne fra de to modeller. Det skyldes formentlig, at det ikke i Cowi's model var muligt at fremskrive datagrundlaget, hverken vedrørende bilpriser eller brændstofforbrug. Med en tendens til faldende brændstofforbrug for nye biler betød det, at Cowi-modellen overvurderede de miljø- og provenumæssige konsekvenser.

I forbindelse med arbejdsgruppens arbejde har det været drøftet, om en opdateret version af Cowi's model kunne anvendes til at belyse arbejdsgruppens forslag til omlægninger af registreringsafgiften. Arbejdsgruppen fandt, at det kunne den. Efterfølgende har det af forskellige årsager vist sig, at det ikke inden for arbejdsgruppens tidshorison har været muligt at opdatere Cowi's model.

Arbejdsgruppen har derfor været henvist til at udarbejde en beregningsmodel, der på et opdateret datagrundlag kan give en indikation af de provenu- og miljømæssige konsekvenser ved en omlægning af registreringsafgiften.

2. Datagrundlag

Datagrundlaget består af 70 forskellige bilvarianter, men i flere tilfælde er der flere varianter af samme model. Således er fx modellen Peugeot 206 repræsenteret med 5 forskellige udgaver, nemlig 1.1, 1.4, 1.6, 2.0 og 2.0 diesel. Nedenfor er en oversigt over de biler, der er med.

Endvidere er der tilknyttet oplysninger om salget i hele 2002. Disse findes offentliggjort i De Danske Bilimportørers *Månedstatistik*. Oplysningerne er kun tilgængelige på modelniveau (f.eks. 206'eren), ikke på variant niveau.

På basis af oplysninger om bilsalget i 2001, indsamlet af Miljøstyrelsen, er der foretaget en estimation af fordelingen på varianter af bilsalget i 2001. F.eks. er der solgt ca. 4.700 Peugeot 206'ere 2002, men fordelingen på 1.1-motor, 1.4-motor etc. er sket ud fra salgstallet i 2001. Da biludvalget ikke er helt ens i de to år – nogle er kommet til, andre er gået ud – har det i visse tilfælde været nødvendigt med mere subjektive skøn over fordelingen af salget på biltyper. Det drejer sig f.eks. om fordelingen af Polo'er på 1.2 og 1.4. I 2001 var der ikke en 1.2'er, til gengæld var der en 1.6'er, der ikke er med i udbuddet i 2002.

For segmenterne store biler og andre biler er der kun én med af hver model.

3. Dækningsgrad og opregning

Tabellen viser dækningsgraden, givet ovenstående antagelser.

Tabel 1. Dækningsgrad fordelt på segment og brændstof

Pct.	Benzin	Diesel	I alt
Lille klasse	51	55	52
Mellem klasse I	46	47	46
Mellem klasse II	56	51	55
Stor klasse	49	17	44
Luksus klasse	0	0	0
Sport klasse	0		0
Andre	48	0	36
	51	44	49

I beregningsmodellen er der sket en opregning stratificeret efter segment.

4. Adfærd

Helt centralt for beregningsmodellens resultater er fastsættelsen af egenpriselasticiteterne for de forskellige bilmodeller. De er forskellige fra mærke til mærke, hvilket Cowi i bilvalgsmodellen har taget højde for ved at estimere en efterspørgselsfunktion for hver model.

I den beregningsmodel, arbejdsgruppen har anvendt, har det imidlertid ikke været muligt at basere egenpriselasticiteterne på empiriske undersøgelser. I stedet har det været nødvendigt at fastsætte en elasticitet ud fra overvejelser om, hvad der synes plausibelt. Egenpriselasticiteten er ens for alle bilmodeller.

Cowi har ved en række tidligere projekter i 1995 skønnet, at priselasticiteten for nye biler er $-0,55$. Dette skal opfattes som en aggregeret elasticitet, dvs. en forøgelse af det generelle prisniveau for alle biler med 1 pct., vil føre til et fald i det samlede bilsalg på 0,55 pct.

For den enkelte bilvariant må egenpriselasticiteten nødvendigvis være større. Hvis kun én variant stiger i pris, mens priserne for alle andre er uændrede, vil der formentlig ske en større ændring i salget af den variant, der stiger i pris. Det taler for en numerisk set meget stor egenpriselasticitet.

På den anden side er niveauet i Cowi's bilvalgsmodel formentlig omkring $-0,5$ og næppe under -1 , selvom elasticiteterne ikke fremgår eksplicit. Både Cowi's bilvalgsmodel og Skatteministeriets beregninger med en forudsat priselasticitet på -1 , som begge blev anvendt i et udvalgsarbejde i 1999-2001, gav i mange tilfælde urealistisk lav reaktion på ændringer i salgsprisen.

En forklaring er formentlig, at elasticiteterne ikke er konstante. Ved en meget lille prisændring vil efterspørgslen ikke nødvendigvis ændre sig meget og måske slet ikke, men ved store ændringer kan der ske store forskydninger i bilkøbernes valg. Hvis elasticiteterne således estimeres under forudsætning af mindre prisændringer, vil estimaterne ikke være velegnede til at belyse større afgiftsomlægninger.

Det er således ikke utænkeligt, at egenpriselasticiteterne er endog meget store for store omlægninger. Da arbejdsgruppen ønsker en model, der kan belyse virkningerne af både mindre og større omlægninger, har den beregningsteknisk fastsat egenpriselasticiteten for alle modeller til -4 ¹. Dvs. en noget større

¹ Et amerikansk studie *Impact of Long-Range Increases in the corporate Average Fuel Economy (CAFÉ) Standard* (Kleit, 2002) forudsætter en kortsigts egenpriselasticitet på -2 og en langsigts egenpriselasticitet på -4 .

prisfølsomhed end de empiriske studier foretaget af COWI, men ikke nødvendigvis for stor, hvis der sker større ændringer i de relative priser.

Udover egenpriselasticiteten er der i beregningsmodellen forudsat en mærkeloyalitet og en krydsprisfølsomhed, der varierer mellem modellerne.

Mærkeloyaliteten er forudsat at være 60 pct. Det betyder, at hvis en afgifts-omlægning fører til, at bilkøberne ifølge modellen køber 100 styk færre af en bilmodel 1, så vil de 60 købe en anden model af samme mærke. Det kan f.eks. være en forskydning fra en Peugeot 206 1,4 liter til en Peugeot 206 1,1 liter.

De resterende 40 pct. vil vælge en anden model. Det er her forudsat, at der er størst krydsprisfølsomhed inden for segment end mellem segmenter, f.eks. mellem segmentet 'små biler' og segmentet 'mellemlasse 1' biler. Der kan ske substitution af modeller indenfor segment og mellem nabosegmenter, men ikke ske større spring. Det kan således ikke i beregningsmodellen ske en substitution fra segmentet 'store biler' til segmentet 'små biler'.

I første omgang er det forudsat, at en afgiftsommelægning ikke vil ændre på det samlede bilsalg. Det betyder, at en afgiftsommelægning, der fører til en ændring af de relative priser, vil føre til en ændring af sammensætningen af bilsalget, men ikke niveauet.

Dette korrigeres der dog for efterfølgende, hvor der sker en proportional justering af det samlede bilsalg i forhold til ændringen i gennemsnitsprisen på bilsalget ved afgiftsommelægningen. Der er her anvendt en makropriselasticitet på $-0,55$ i tråd med bl.a. COWI's undersøgelser.

Bilmodeller i beregningsmodellen

Små	1	Peugeot	206	1.1 XR	B
	2	Peugeot	206	1.4 XR	B
	3	Peugeot	206	1.6 S16	B
	4	Peugeot	206	2.0 GTI	B
	5	Peugeot	206	2.0 HDI	D
	6	Skoda	Fabia	1.2 Classic	B
	7	Skoda	Fabia	1.4 Comfort	B
	8	VW	Polo	1.2	B
	9	VW	Polo	1.4	B
	10	VW	Polo	1.9 SDI	D
	11	Citroen	C3	1.1 Advance	B
	12	Citroen	C3	1.4 Prestige	B
	13	Citroen	C3	1.6 16V Elegance	B
	14	Citroen	C3	1.4 HDI Prestige	D
	15	Citroen	C3	1.4 HDI 16V Elegance	D
	16	Opel	Corsa	1.0 12V Family	B
	17	Opel	Corsa	1.8 16V GSi	B
	18	Opel	Corsa	1.2 16V Family	B
	19	Opel	Corsa	1.4 16V Comfort	B
	20	Opel	Corsa	1.7 DI Family	D
Ml. kl. 1	21	Peugoet	307	1.6 XR	B
	22	Peugoet	307	2.0 XS	B
	23	Peugoet	307	2.0 XR - HDI	D
	24	Toyota	Corolla	1.4 Liena TERRA	B
	25	Toyota	Corolla	1.6 Liena TERRA	B
	26	Toyota	Corolla	2.0 D-4D Liena TERRA	D
	27	VW	Golf	1.4 Trendline	B
	28	VW	Golf	1.6 Trendline	B
	29	VW	Golf	2.0 Trendline	B
	30	VW	Golf	1.9 SDI Trendline	D
	31	VW	Golf	1.9 TDI Trendline	D
	32	Opel	Astra	1.2 16V Comfort	B
	33	Opel	Astra	1.6 16V Elegance	B
	34	Opel	Astra	1.8 16V Comfort	B
	35	Opel	Astra	2.0 DTI 16V Comfort	D
	36	Opel	Astra	2.2 16V Elegance	B
	37	Opel	Astra	1.7 DTI 16V Comfort	D
	38	Renault	Megane	1.4 16V Expression	B
	39	Renault	Megane	1.6 16V Expression	B
	40	Renault	Megane	1.8 16V Expression	B
	41	Renault	Megane	1.9 dCi Expression	D
	42	Renault	Megane	2.0 16V Dynamique	B

Bilmodeller i beregningsmodellen (fortsat)

Ml. kl. 2	43	Peugoet	406	1.8 ST	B
	44	Peugoet	406	2.0 ST	B
	45	Peugoet	406	2.2 ST	B
	46	Peugoet	406	2.0 ST - HDI	D
	47	Peugoet	406	2.2 ST - HDI	D
	48	Citroen	C5	1.8i Prestige	B
	49	Citroen	C5	2.0i Prestige	B
	50	Citroen	C5	2.0 HDI Prestige	D
	51	Citroen	C5	2.2 HDI Prestige Weekend	D
	52	Ford	Mondeo	1.8 Trend	B
	53	Ford	Mondeo	2.0 Trend	B
	54	Ford	Mondeo	2.5 Trend st. car	B
	55	Ford	Mondeo	2.0 TDCI Trend	D
	56	Opel	Vectra	1.8 16V GTS Sport	B
57	Opel	Vectra	2.2 16V GTS Elegance	B	
58	Opel	Vectra	2.0 DTI Comfort	D	
59	Toyota	Avensis	1.8 Natura L/B	B	
60	Toyota	Avensis	2.0 D-4 Terra	D	
Store	61	Audi	A6	2.4 Limousine	B
	62	Skoda	SuperB	1.8T Comfort	B
	63	Skoda	SuperB	1.9 TDI Comfort	D
	64	Skoda	SuperB	2.0 Classic	B
	65	BMW	5 - serien	520i Sedan	B
	66	Hyundai	Sonata	2,0 GLS Executive	B
	67	Peugoet	607	2.2	B
Andre	68	Renault	Scenic	1.6 Expression	B
	69	Opel	Zafira	1.8 Comfort Flex7	B
	70	Citroen	Berlingo	1.6i Family	B



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.09.2002
KOM(2002) 431 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

**BESKATNING AF PERSONBILER I EU -
handlingsmuligheder på nationalt og fællesskabsniveau**

{SEK(2002)858}

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	3
2.	Personbilsrelaterede afgifter - Den nuværende situation.....	5
2.1.	Indvirkningen på de nationale budgetter	5
2.2.	Registreringsafgift	6
2.3.	Årlig vægtafgift	6
2.4.	Moms	7
2.5.	Brændstofsbeskatning.....	7
3.	Personbilsbeskatning, det indre marked og den nuværende fællesskabslovgivning....	9
3.1.	Konsekvenser for det indre marked og EU-borgerne.....	9
3.2.	Den nuværende fællesskabslovgivning for køretøjsbeskatning.....	11
3.2.1.	Den nuværende fællesskabslovgivning	12
3.2.2.	De største problemer, som EU-borgerne og bilbranchen står overfor	12
4.	Fjernelse af afgiftshindringer i det indre marked for personbiler: en ny måde at gribe personbilsbeskatning an på	15
5.	Personbilsbeskatning som et af midlerne til at reducere CO ₂ -emissioner fra fabriksnye personbiler	17
5.1.	Indledning	17
5.2.	Afgiftsmæssige foranstaltninger: et middel til begrænsning af CO ₂ -emissioner.....	18
5.3.	Skattedifferentiering baseret på CO ₂ -følsomme parametre	19
5.4.	Firmabilsbeskatning	21
6.	Konklusioner og henstillinger.....	23

Bilag: Tabeller og diagrammer fra TIS og COWI {SEK(2002)858}

1. INDLEDNING

Bilbranchen har længe været en vigtig indtægtskilde for medlemsstaterne. Alle medlemsstater er stærkt afhængige af en række beskatningsinstrumenter, der sikrer dem betydelige budgetindtægter fra både private og erhvervsmæssige brugere af vejnettet. De køretøjsrelaterede beskatningssystemer, der anvendes i medlemsstaterne, afslører, at der er mange andre hensyn at tage end bare at sikre indtægter: geografiske, industrielle, sociale, miljømæssige, energimæssige og transportpolitiske overvejelser kan alle have indvirkning på den førte politik.

Disse mange forskellige påvirkninger har traditionelt set ført til store forskelle i den overordnede strategi i de forskellige medlemsstater. Forskellene viser sig både ved, i hvor høj grad et land er afhængig af sektoren som bidragsyder til de samlede budgetindtægter og i valget af instrumenter og deres præcise anvendelse. Tilstedeværelsen af 15 forskellige køretøjsbeskatningssystemer inden for EU har ført til afgiftsmæssige forhindringer og forvridninger med ineffektivitet til følge. Bilmarkedet i EU er stadig langt fra at kunne betegnes som et ægte *indre marked*.

- Set fra *borgernes side* betyder et indre marked, at man frit kan bevæge sig mellem medlemsstaterne og købe et motorkøretøj i det land, man ønsker, og betale de købsrelaterede afgifter i dette land. Borgerne forventede, at der ville blive tale om en tilnærmelse af køretøjsbeskatningsniveauerne, og at problemerne med at bevæge sig mellem medlemsstaterne, hvad enten de havde været midlertidige eller permanente, ville forsvinde. Borgerne anmodes ofte om at betale registreringsafgift to gange, hvis de flytter deres køretøj fra en medlemsstat til en anden, selv om begge disse opkræver registreringsafgift.
- Fra *bilindustriens* synspunkt har de store forskelle mellem beskatningssystemerne en negativ indflydelse på virksomhedernes evne til at kunne udnytte de potentielle fordele ved at operere på et indre marked og dermed forbedre konkurrenceevnen og skabe øget beskæftigelse. På den anden side tilpasser bilindustrien netop på grund af de forskellige afgiftsniveauer i medlemsstaterne sine priser før skat til beskatningsniveauet i den enkelte medlemsstat. Priserne før skat er langt højere i de medlemsstater, der opererer med en lav eller slet ingen registreringsafgift.

Fra et *miljømæssigt* synspunkt skal det erindres, at transport tegner sig for 28% af den samlede CO₂-udledning. Vejtransporten alene tegner sig for øjeblikket for 84% af alle transportrelaterede CO₂-udledninger. Personbiler står for over halvdelen af dette tal¹.

Det blev bekræftet på Det Europæiske Råd i Gøteborg i juni 2001, at bekæmpelse af klimaændringer er en hovedprioritet i EU's strategi for bæredygtig udvikling. I marts 2002 ratificerede Rådet Kyoto-protokollen på Det Europæiske Fællesskabs vegne. Det viser, hvor hastende det er med en vellykket implementering af *Fællesskabets CO₂-reduktionsstrategi for personbiler og forbedring af brændstoføkonomien*. Anvendelsen af skattemæssige foranstaltninger er en af hjørnestenene i denne strategi.

¹ Personbil er identisk med kategori M1, som defineret i bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1-15).

I meddelelsen "*Skattepolitik i EU - prioriteringer for de kommende år*"² gør Kommissionen rede for sine synspunkter, hvad angår de fundamentale prioriteter for skattepolitikken i EU i de kommende år. Skattepolitikken skal opfylde borgernes og erhvervslivets ønsker og behov, så der bliver tale om et ægte indre marked. Det betyder, at man må fokusere på at fjerne afgiftshindringer og -forvridning og også fjerne den ineffektivitet, der skyldes, at der findes 15 forskellige skattesystemer i EU, og endelig må man forenkle disse systemer, så de bliver lettere at forstå for borgerne. EU's skattepolitik skal bl.a. også medvirke til at styrke EU's bæredygtige udvikling, miljø- og energipolitik.' Kommissionen mener, at bilbeskatning er et område, hvor den nye beskatningspolitik bør finde anvendelse, og at det er vigtigt, at der bliver igangsat en debat om disse vigtige emner. Denne meddelelse kan tjene som udgangspunkt for en sådan debat.

Formålet med meddelelsen

Hovedsigtet med denne meddelelse er at fremlægge en politik og give en oversigt over de foreliggende muligheder vedrørende personbilsbeskatning til efterfølgende drøftelser i Rådet og Europa-Parlamentet.

Det vigtigste er at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten og samtidig sikre, at politikken på andre områder, navnlig hvad angår Fællesskabets miljømæssige målsætning, som indeholdt i Kyoto-protokollen, fremmes.

Meddelelsen er baseret på to nylige studier såvel som på de fremgangsmåder, der finder anvendelse i medlemsstaterne. I meddelelsen undersøges mulighederne for:

- at modernisere og forenkle de eksisterende bilbeskatningssystemer, navnlig integrere nye parametre i skattegrundlaget for personbilsrelaterede afgifter med henblik på at give dem et helt eller delvist CO₂-emissionsbaseret grundlag.
- bedre at koordinere og på et senere tidspunkt tilnærme personbilsbeskatningsordningerne og fjerne afgiftsmæssige hindringer og markedsforvridninger, der hindrer den fri bevægelighed for personbiler i det indre marked.

² KOM(2001)260 endelig (EFT C 284 af 10.10.2001, s. 6-19)

2. SONBILSRELATEREDE AFGIFTER - DEN NUVÆRENDE SITUATION

Afgifterne på personbiler afviger meget fra hinanden både hvad angår struktur og satser. De er baseret på en blanding af forskellige elementer, såsom antallet af hestekræfter, motorkapacitet, vægt, kW, vognens pris, brændstofforbrug og CO₂-udledning. Tabel 1,3,5 og 6 i bilaget giver et klarere billede af disse afgifter.

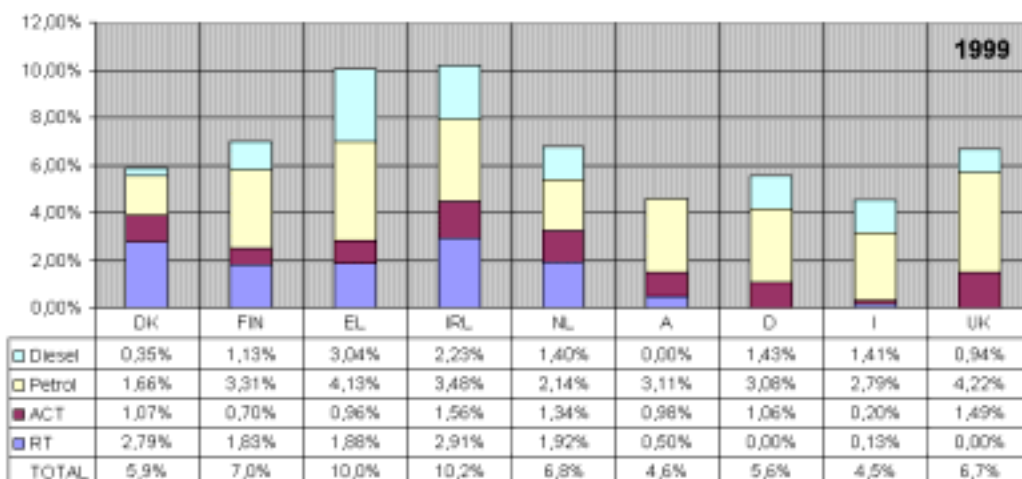
Skatter og afgifter på personbiler omfatter:

- afgifter, der betales i forbindelse med erhvervelsen eller ibrugtagelsen af en personbil, hvilket oftest går under betegnelsen registreringsafgift
- periodiske afgifter, der betales i forbindelse med ejerskabet af en personbil, og som oftest går under betegnelsen årlig vægtafgift
- afgifter på brændstof
- alle øvrige former for skatter og afgifter, såsom forsikringsafgifter, registreringsgebyr, vejbrugerafgifter og bompenge

I denne meddelelse fokuseres der på registrerings- og vægtafgifter og i et vist omfang på brændstofafgifter, da disse er langt de vigtigste, hvad personbiler angår.

2.1. Indvirkningen på de nationale budgetter

Der er stor forskel på, i hvor stort omfang medlemsstaterne budgetmæssigt er afhængige af indtægter fra afgifter på køretøjer. Nedenstående figur og tabel 8 i bilaget giver en oversigt over denne afhængighed i absolutte og relative tal i ni medlemsstater.



Figur 1: Indtægter fra køretøjsrelaterede afgifter som procentdel af den samlede beskatning, i 1999

Kilde: TIS-undersøgelse³, Figur 26. For Østrigs vedkommende indbefatter tallene for benzin også dieselolie.

³ Undersøgelse af køretøjsbeskatningen i EU's medlemsstater, januar 2002, TIS/PT. Undersøgelsen omfattede et repræsentativt udsnit af medlemsstater med lavt, middelhøjt og højt beskatningsniveau og er tilgængelig på følgende websted:
http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/car_taxes/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf

2.2. Registreringsafgift

- 10 medlemsstater opkræver i øjeblikket registreringsafgift⁴.
- Der er i øjeblikket store forskelle, både hvad angår beskatningsgrundlaget og beskatningssatserne. Yderpunkterne, hvad beskatningssatser angår, er 0 og 180% af prisen før skat. I absolutte tal svingede den gennemsnitlige registreringsafgift i 1999 mellem 15 659 EUR i Danmark og 267 EUR i Italien.
- Registreringsafgiften er årsag til hovedparten af EU-borgernes klager, og det er navnlig de store forskelle i satserne og dobbeltbeskatning i forbindelse med denne afgift, der giver anledning til utilfredshed. Når der er tale om eksport af en personbil eller dens permanente overflytning til en anden medlemsstat, gør fraværet af en registreringsafgiftsrefusionsordning det umuligt at refundere en del af registreringsafgiften.
- De betydelige forskelle i registreringsafgiftsniveauerne har en vis indflydelse på personbilens pris før skat og udgør et incitament for borgerne til at erhverve deres køretøj i en medlemsstat, der opkræver en høj registreringsafgift, eftersom prisen før skat på køretøjer i disse medlemsstater som regel er lavere.

Medlemsstater med en betydelig bilindustri har tendens til ikke at opkræve registreringsafgift eller at operere med en lav sats, medens importerende medlemsstater som regel anvender en højere registreringsafgift. I 1999 var der tale om temmelig høje gennemsnitlige registreringsafgiftssatser i f.eks. Danmark, Finland og Nederlandene, medens fem medlemsstater ikke anvendte registreringsafgift. Som angivet i tabel 5, er beskatningsgrundlaget som regel salgsprisen, selv om satserne kan være differentieret efter cylindervolumen.

2.3. Årlig vægtafgift

Alle medlemsstater bortset fra Frankrig anvender en årlig vægtafgift på nationalt niveau. Der anvendes meget forskellige objektive faktorer som beskatningsgrundlag (f.eks. cylindervolumen, kW, CO₂-udslip, vægt), som ofte yderligere justeres på nationalt niveau til landespecifikke skattemæssige parametre og klasser (f.eks. hestekræfter baseret på cylindervolumen) eller miljømæssige kriterier (f.eks. differentiering med udgangspunkt i, om udledningsløfterne (EURO II, III and IV) respekteres af det pågældende køretøj. Der er tale om høje, faktiske vægtafgiftssatser i f.eks. Danmark, Nederlandene og Irland. I de fleste medlemsstater belægges diesellojedrevne vogne med en højere årlig vægtafgift end benzindrevne vogne af samme størrelse, hovedsageligt for at kompensere for den lavere diesellojebeskatning.

⁴ Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Sverige og Det Forenede Kongerige opkræver ikke registreringsafgift.

- 14 medlemsstater⁵ opkræver i øjeblikket en årlig vægtafgift.
- Der er store forskelle, både hvad angår beskatningsgrundlaget og beskatningssatserne. Den gennemsnitlige årlige vægtafgift i 1999 svingede fra 30 EUR pr. køretøj i Italien til 463 EUR pr. køretøj i Danmark.
- Den årlige vægtafgift har den fordel, at den er en mere stabil indtægtskilde, idet den er mindre følsom over for de økonomiske cyklusser end registreringsafgiften, eftersom vægtafgiften genererer indtægt igennem hele køretøjets levetid i modsætning til registreringsafgiften, hvor der kun er tale om indtægt ved erhvervelsen af køretøjet.
- Store forskelle i de gennemsnitlige vægtafgiftsniveauer kan virke som incitament for borgerne til at registrere deres personbil i en anden medlemsstat end der, hvor de har deres permanente bopæl.

2.4. Moms

Moms er underlagt en EU-dækkende ordning, der, når der er tale om fabriksnye vogne, inderholder en betydeligt antal fælles regler. Motorkøretøjer er generelt underlagt standardmomssatsen (se tabel 1 i bilaget). Der ligger fælles regler til grund for beregningsmetoden af det beskatningsmæssige beløb.

Efter det indre marked blev en realitet i 1993, tilpassede de medlemsstater, der hidtil havde anvendt en luksusmoms- eller -punktavgiftssats på køretøjer, deres køretøjsbeskatningssystemer, således at disse afgifter erstattedes af registreringsafgifter. Det blev endvidere klart, at medlemsstaterne på baggrund af forskellene i momssatserne ønskede, at moms på alle transportmidler skulle opkræves i den medlemsstat, hvor ejeren af køretøjet havde bopæl og til den sats, der var gældende i den pågældende medlemsstat. Generelt kan ikke-afgiftspligtige borgere købe varer inden for Fællesskabet og betale momsen i den stat, hvor varen købes. Siden indførelsen af de midlertidige momsordninger er dette princip blevet tilpasset i forbindelse med indkøb af nye transportmidler. I disse tilfælde skal momsen betales i den medlemsstat, som køretøjet skal benyttes i, som normalt også er den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret. Denne situation, der står i kontrast til de generelle regler, der er gældende for andre forbrugsgoder, der indkøbes i det indre marked, og som ikke virker konvergensfremmende, hvad angår momsordninger for personbiler, er resultatet af den manglende tilnærmelse af momssatserne.

2.5. Brændstofsbeskatning

Punktavgifter på motorbrændstoffer anses for at være en effektiv beskatningsmæssig indtægtskilde og velegnet til at påvirke den faktiske anvendelse af vognparken, og til dækning af internalisering af miljømæssige og sociale omkostninger i forbindelse med anvendelsen af personbiler, såsom omkostninger i forbindelse med infrastruktur, ulykker og luftforurening. I lyset af den direkte sammenhæng mellem CO₂-emissioner og brændstoffsforbrug er de et særdeles effektivt instrument ved internaliseringen af den ydre omkostning ved emissionerne. Sædvanligvis kompenserer medlemsstater med ingen eller en lav registreringsafgift indtægtstabene

⁵ Frankrig ophævede i 2000 den årlige vægtafgift for personbiler, der benyttes af privatpersoner.

gennem højere brændstofafgifter. Med Det Forenede Kongerige som eneste undtagelse anvender de alle lavere beskatningssatser for diesellole, som traditionelt anvendes af erhvervskøretøjer. Diesellole beskattes gennemsnitligt omkring 140 EUR lavere pr. 1000 l end blyfri benzin.

Denne forskel i beskatning af diesellole og benzin ville ikke være berettiget, hvis beskatning af diesellole til erhvervsformål og til privatforbrug ikke længere beskattedes ens. Kommissionen har allerede bekendtgjort, at den mener, at punktafgiftssatsen på diesellole, der anvendes i privatbiler, gradvist skal tilnærmes punktafgiftssatsen på blyfri benzin (se forslag til Rådskonklusion COM (2002) 410 endelig). En sådan tilnærmelse vil reducere afgiftsforvridningerne og være miljømæssigt forsvarlig. Selv om diesellole, hvad CO₂-emissioner angår, er mere miljøvenligt end benzin, forårsager anvendelsen af diesellole i personbiler nu om dage andre miljømæssige problemer (udledning af partikler og nitrogenoxid). Man kan imidlertid forudse, at disse forskelle mellem diesellole- og benzindrevne motorer i personbiler vil udlignes inden for de kommende år. Så på baggrund af ovenstående er der ikke umiddelbart noget grundlag for fra et miljømæssigt synspunkt at beskutte disse to brændstoftyper forskelligt.

3. PERSONBILSBESKATNING, DET INDRE MARKED OG DEN NUVÆRENDE FÆLLESSKABSLOVGIVNING

3.1. Konsekvenser for det indre marked og EU-borgerne

De store forskelle mellem beskatningsordningerne for køretøjer, beskatningsgrundlagene samt afgiftssatserne har betydelige konsekvenser for det indre marked.

Betydelige forskelle på køretøjspriser før beskatning

Eftersom køretøjsafgifter betales i den medlemsstat, hvor køretøjet skal anvendes, kan køretøjsprisen før skat blive en vigtig faktor, der kan tænkes at have indvirkning på den grænseoverskridende handel. Bilindustrien offentliggør vejledende priser før skat, som betales for en given model, og hvor der bl.a. tages hensyn til forbrugernes købekraft og beskatningsniveauet i de forskellige medlemsstater. Disse priser er generelt højere i medlemsstater, der ikke opkræver registreringsafgift, eller opererer med en lav sats. Eftersom der i det indre marked ikke er tale om noget udstrakt grænseoverskridende detailsalg, har bilproducenterne som svar på den høje registreringsafgift i visse medlemsstater, i disse medlemsstater valgt en lavere pris før skat end i medlemsstater, der opkræver en lav registreringsafgift eller slet ikke opererer med registreringsafgift (se tabel 4 i bilaget for et sammendrag⁶). Forskelle i beskatningsniveauet kan forklare omkring 20% af prisforskellene i EU⁷.

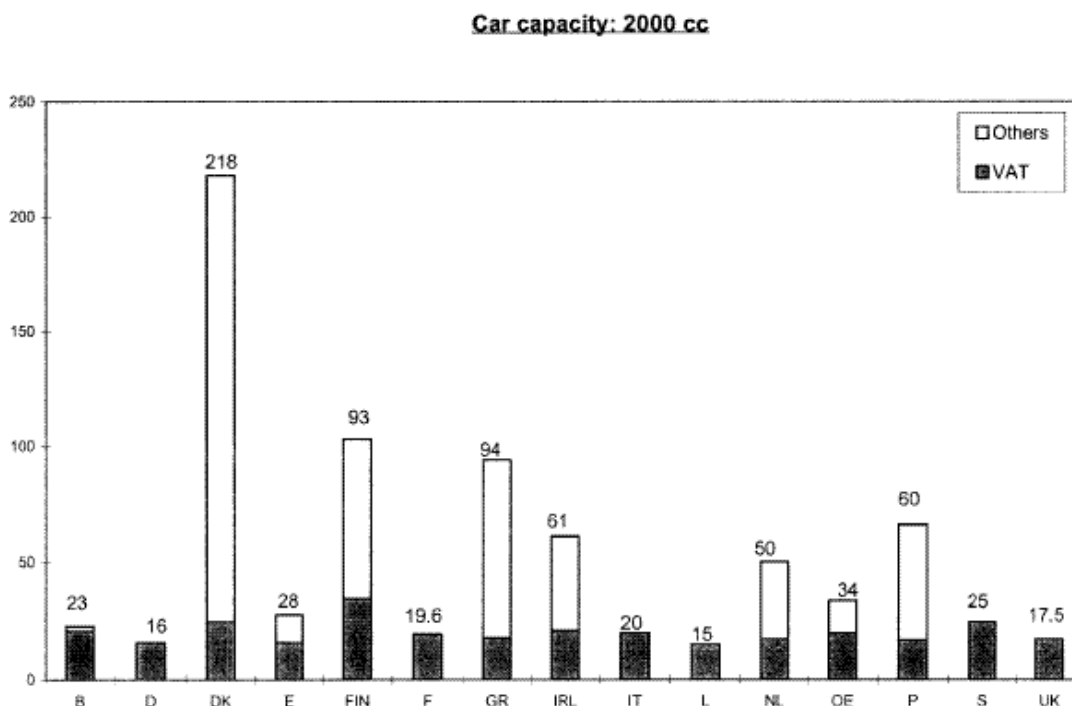
Fragmentering af bilmarkedet

De store forskelle beskatningssystemerne imellem har en negativ indflydelse på bilindustriens og EU's forbrugeres muligheder for at udnytte fordelene ved det fælles marked. Fragmenteringen af bilmarkedet forhindrer bilindustrien i at udnytte stordriftsfordelene og producere motorkøretøjer for hele det indre marked, anvende de samme specifikationer, men forhindrer ikke priserne før skat i at variere betydeligt inden for det indre marked. Bilindustrien er ofte nødt til at producere en specifik bilmodel med forskellige specifikationer for at kunne sænke prisen før skat, i særdeleshed når køretøjet skal sælges i en medlemsstat med et højt afgiftsniveau. Dette medfører supplerende omkostninger, der underminerer den europæiske bilindustriens konkurrenceevne, og som derfor har negative konsekvenser for beskæftigelsessituationen i EU. Eftersom skattebestemmelserne er forskellige medlemsstaterne imellem, vil køretøjer, der markedsføres i en medlemsstat med specifikationer til at opfylde det pågældende markeds krav og den beskatningspåvirkede efterspørgsel (f.eks. hestekraftsbeskatningsklasser, beskatningspolitikken for dieselolie) på andre markeder få karakter af en ufuldstændig kopi og vil ikke være konkurrencedygtige i andre medlemsstater, hvilket underminerer de fordele, forbrugerne i EU burde have i et konkurrenceorienteret og integreret marked.

⁶ Udførlige oplysninger om prisforskelle, og priser før og efter skat i EU kan findes i den halvårige rapport om køretøjspriser, der findes på nedenstående websted: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/price_diffs/. Se endvidere pressemeddelelse IP/02/305 af 25.2.2002.

⁷ Se TIS-undersøgelsen

Nedenstående figur 2, hvor afgiften er angivet som en procentdel af køretøjets pris før skat, er et eksempel på, hvordan registreringsafgift og moms påvirker detailprisen på en 2000 cc personbil i samtlige EU's medlemstater.



Kilde: ACEA-håndbogen, opdateret i april 2001.

De skattemæssige konsekvenser af den grænseoverskridende overførsel af køretøjer

Biler er et vigtigt transportmiddel for brugerne og bidrager til, at disse kan udnytte den ret til fri bevægelighed, som EF-traktaten garanterer dem. Mange EU-borgere tager deres bil med sig, når de flytter hvadenten midlertidigt eller permanent fra en medlemsstat til en anden. Andre køber eller lejer en bil i en anden medlemsstat.

For EU-borgerne melder der sig mange spørgsmål, hvad angår de skattemæssige konsekvenser af den grænseoverskridende overførsel af biler. Når en bil overføres fra en medlemsstat til en anden, fører de forskellige beskatningsstrukturer og administrative problemer til manglende gennemsigtighed, og medfører øgede overførselsomkostninger for forbrugeren.

Selv om den årlige vægtafgift i visse tilfælde refunderes, refunderes registreringsafgiften aldrig, når et køretøj overføres fra en medlemsstat til en anden. Medlemsstater, der opkræver registreringsafgift, kræver at der (igen) skal betales registreringsafgift, hvis et køretøj permanent skal benyttes på deres territorium. Dobbeltbeskatning og andre skattemæssige konsekvenser af grænseoverskridende overførsler af køretøjer behandles i afsnit 3.2.

Andre hindringer for grænseoverskridende overførsel af køretøjer

Udover at EU-borgerne kan komme ud for at blive dobbeltbeskattet, er procedurerne i forbindelse med overflytning af et køretøj fra en medlemsstat til en anden ofte yderst komplekse. Der er mangel på omfattende og let tilgængelig information for

EU-borgerne, hvad dette spørgsmål angår. Skønt beskatningen ikke er den eneste grund til disse komplekse procedurer, er de store forskelle i beskatningsniveauet medlemsstaterne imellem en af hovedårsagerne. Fra borgernes synspunkt ses disse komplekse procedurer som bevis på, at man er langt fra at have et ægte indre marked i EU.

Nedenstående liste indeholder kvantificeret information vedrørende visse supplerende omkostninger, som EU-borgeren skal afholde i forbindelse med overførsel af et køretøj.

- Når et køretøj eksporteres⁸, kan det tage EU-borgeren fra alt mellem fem minutter og en dag at afmelde køretøjet. Der kræves mellem 5 og 11 dokumenter, og man skal sætte sig i forbindelse med mellem 1 og 5 myndigheder. De samlede omkostninger, herunder afmeldingsgebyr, midlertidig køretilladelse og andre omkostninger svinger mellem 0 og 64 EUR.
- Når et køretøj importeres, kan det tage EU-borgeren fra alt mellem 1 og 9 timer at få foretaget registreringen. Der kræves mellem 1 og 11 dokumenter, og man skal sætte sig i forbindelse med mellem 1 og 7 myndigheder. De samlede omkostninger, herunder registreringsafgift⁹, midlertidig køretilladelse og andre omkostninger er langt højere end for eksport, nemlig mellem 70 og 437 EUR.
- Den gennemsnitlige udgift for en EU-borger, der forlægger sin bopæl fra en medlemsstat til en anden og tager sit køretøj med sig, anslås til at være på op til 351 EUR.
- Information vedrørende eksport af køretøjer er med undtagelse af i Nederlandene kun tilgængelig på det berørte lands nationalsprog, og kun i Danmark, Nederlandene og i Irland er der en vis mængde information tilgængelig på fremmedsprog vedrørende import af køretøjer.
- Det ofte nødvendigt for en privat EU-borger at søge bistand hos en person, der har det pågældende sprog som modersmål, eller endog en specialist for at kunne udføre procedurerne for grænseoverskridende overførsel, navnlig hvis visse af dokumenterne skal udfærdiges på det berørte lands nationalsprog.

3.2. Den nuværende fællesskabslovgivning for køretøjsbeskatning

Den måde, medlemsstaterne opkræver deres køretøjsafgifter på, giver anledning til et stigende antal klager fra borgerne og bilindustrien til Europa-Kommissionen, andragender til Europa-Parlamentet og sager, der indbringes for EF-Domstolen.

Kommissionen foretager i øjeblikket en analyse af den gældende fællesskabslovgivning og af EF-Domstolens retspraksis. Denne analyse vil indgå i Kommissionens arbejdspapir, som vil komme til at indeholde en gennemgang af, hvilke rettigheder borgerne i øjeblikket har, når de flytter deres bil fra en medlemsstat til en anden. Arbejdspapiret vil inden for de kommende uger kunne findes på følgende Internetadresser: <http://citizens.eu.int/originchoice.htm> og <http://europa.eu.int/citizens>.

⁸ I denne analyse dækker termene "eksport" og "import" både import fra og eksport til tredjelande såvel som overførsler af køretøjer mellem medlemsstater.

⁹ Registreringsgebyr er en separat afgift og må ikke forveksles med registreringsafgift.

3.2.1. *Den nuværende fællesskabslovgivning*

Der blev i 1983 gennemført to rådsdirektiver¹⁰ om afgiftsopkrævning, når borgere flytter enten midlertidigt eller permanent med deres private køretøj til en anden medlemsstat. På det tidspunkt eksisterede de fiskale grænser medlemsstaterne imellem stadig. I 1998 fremsatte Kommissionen et forslag¹¹ om at erstatte disse to direktiver med et nyt direktiv med henblik på at ajourføre fællesskabslovgivningen inden for dette område og bedre kunne tage fat om de problemer, der opstår som følge af den større bevægelsesfrihed i det indre marked. Det er indtil videre ikke lykkedes at nå til enighed om dette forslag i Rådet.

Endvidere skal Kommissionen henlede opmærksomheden på, at medlemsstater, når personbiler overføres ("importeres") fra en medlemsstat til en anden, skal respektere EF-traktatens generelle bestemmelser og, at:

- beskatning i den forbindelse i samhandlen mellem medlemsstaterne ikke må give anledning til formaliteter i forbindelse med grænsepassage (artikel 3, stk. 3, i direktiv 92/12/EØF);
- medlemsstaterne ikke må opkræve afgifter med tilsvarende virkning som told (artikel 23 og 25 i EF-traktaten)
- medlemsstaterne ikke må pålægge interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer.

I de senere år er der foretaget visse vidtrækkende ændringer af selve EF-traktaten. I artikel 14 står der, at det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital i overensstemmelse med bestemmelserne i denne traktat. Ifølge artikel 18 har enhver unionsborger ret til at færdes og opholde sig frit på medlemsstaternes område. Et indirekte angreb på denne frihed gennem pålæggelsen af en uberettiget afgift på køretøjer, som er det mest benyttede middel til at udøve denne fri bevægelighed, er uacceptabelt.

De to ovennævnte direktiver samt artikel 90 i EF-traktaten har allerede medført en lang række principielle afgørelser fra EF-Domstolen, som har specificeret og begrænset medlemsstaternes kompetence til at opkræve afgifter i forbindelse med køretøjer, der overføres fra en medlemsstat til en anden.

3.2.2. *De største problemer, som EU-borgerne og bilbranchen står overfor*

Med udgangspunkt i analysen i Kommissionens ovennævnte arbejdsrapport, gennemgås i dette afsnit hovedproblemerne:

a) Registreringsafgift i forbindelse med definitiv overførsel af køretøj til en anden medlemsstat (uden ejeren skifter bopæl)

En definitiv overførsel medfører normalt, at der kræves nyregistrering (standardplader) i den nye medlemsstat.

¹⁰ Direktiv 83/182/EØF og 83/183/EØF (EFT L 105 af 23.4.1983, s. 59-67)

¹¹ KOM(98)30 endelig udg. (EFT C 108 af 7.4.1998, s. 75-81)

I øjeblikket kan der i sådanne tilfælde opkræves visse andre afgifter end moms (navnlig registreringsafgift) i den nye medlemsstat, også i de tilfælde hvor lignende afgifter allerede er betalt i den oprindelige medlemsstat. De ovennævnte bestemmelser i fællesskabsretten begrænser imidlertid medlemsstaternes afgiftsopkrævningsmuligheder på dette område (se Kommissionens arbejdsrapport på Internettet).

Hovedklagemålet i forbindelse med sådanne overførsler vedrører den opskruede restværdi, som visse medlemsstater fastsætter for brugtvogne, hvilket medfører høje, disproportionerede registreringsafgiftsbeløb. Disse registreringsafgiftsbeløb på "importerede" køretøjer fandtes i en række tilfælde at være højere end registreringsafgiftsrestværdien på tilsvarende køretøjer på de tilsvarende nationale markeder. Domstolen har allerede fastlagt en række objektive kriterier for fastsættelsen af restværdien, herunder køretøjets alder, mærke, model, antal tilbagelagte kilometer, fremdriftstype, generelle stand, den mekaniske stand og vedligeholdelsesstand¹². Det er obligatorisk for medlemsstaterne at anvende en gennemsigtig metode til beregning af restværdien for brugte personbiler og håndhæve anvendelsen af de af Domstolen fastsatte objektive kriterier. Visse af disse kriterier kan imidlertid være svære at anvende i praksis.

b) Disproportionale registreringsafgiftsniveauer i forbindelse med overførsel af køretøjer, hvis der skiftes bopæl

Hvis der samtidig med overførslen af køretøjet skiftes bopæl, pålægges borgeren sædvanligvis ikke igen at betale en afgift (som registreringsafgift) i det nye bopælsland. For at kunne påberåbe sig denne undtagelsesregel skal en række betingelser, der er opregnet i direktiv 83/183/EØF, normalt være opfyldt. Den eneste afgift, som borgeren vil skulle betale i sit nye bopælsland, fra det øjeblik han begynder at benytte køretøjet i den pågældende medlemsstat, er periodiske afgifter (månedlige eller årlige), der har relation til brugen af køretøjet i denne medlemsstat. Sådanne afgifter betegnes sædvanligvis vægtafgift.

Det nye bopælsland kan imidlertid opkræve visse "gebyrer" i forbindelse med registreringen af køretøjet. Gebyret skal begrænses til de omtrentlige omkostninger for de ydede tjenester. Disse gebyrer må ikke forveksles med registreringsafgiften eller lignende afgifter. Eftersom der i visse medlemsstater hersker en vis usikkerhed omkring betegnelserne "registreringsgebyrer" og "registreringsafgifter", opkræves borgere i visse medlemsstater af og til afgifter, der synes for høje til at kunne betragtes som et gebyr.

c) Manglende (delvis) refusion af registreringsafgift betalt i den medlemsstat, hvor registrering først fandt sted

Både borgerne og bilhandlere anser manglen på et refusionssystem, der ville give mulighed for delvis refusion af den registreringsafgift, der blev betalt i den medlemsstat, hvor køretøjet først blev registreret, som et større problem

Drøftelser om, hvorvidt en medlemsstats afvisning af (delvist) at refundere registreringsafgift, der er betalt i en anden medlemsstat, udgør et brud på

¹²

EF-Tidende af 22. februar 2001, C-393/98 Gomes Valente Saml. s. I-1327, punkt 24, 26 og 28

fællesskabsretten, kan forventes at blive påvirket af Domstolens fremtidige retspraksis (se Kommissionens arbejdsrapport på Internettet).

d) Normal bopæl og registrering af køretøjet

Sædvanligvis falder køretøjets ibrugtagingssted sammen med den medlemsstat, hvor ejeren har sin bopæl. Det er i denne medlemsstat, køretøjet skal registreres, anvende standardpladerne, og det er her de køretøjsrelaterede afgifter (her tænkes især på registrerings- og vægtafgift) opkræves. I særlige tilfælde kan en EU-borger imidlertid ønske at registrere en personbil i en anden medlemsstat end der, hvor han har bopæl - eller myndighederne i den pågældende medlemsstat vil muligvis anmode ham om at gøre dette - (f.eks. hvis der er tale om en medlemsstat, hvor han har en fritidsbolig), hvis han meget ofte befinder sig i den pågældende medlemsstat og hvis han på grund af afstanden ikke kan benytte det køretøj, der er registreret i hans normale bopælsland. Sådanne situationer må ikke give anledning til dobbeltbeskatning (se Kommissionens arbejdsrapport på Internettet).

På baggrund af analysen i dette kapitel mener Kommissionen, at:

- den måde køretøjsafgifter, specielt registreringsafgiften, opkræves på af i det mindste nogle medlemsstater udgør en klar hindring for den fri bevægelighed i det indre marked
- skønt den eksisterende fællesskabslovgivning og Domstolens retspraksis bidrager til at løse visse af de problemer, som EU-borgerne står overfor, ville yderligere lovgivning på området øge retssikkerheden og mindske antallet af klager fra borgerne
- fællesskabslovgivningen vedrørende overførsler af køretøjer mellem medlemsstaterne imellem derfor bør tilpasses med henblik på at effektivisere det indre marked ved at fjerne de interne afgiftsmæssige hindringer.

4. FJERNELSE AF AFGIFTSHINDRINGER I DET INDRE MARKED FOR PERSONBILER: EN NY MÅDE AT GRIBE PERSONBILSBESKATNING AN PÅ

Gradvis nedsættelse af registreringsafgiften

Kommissionen mener, at gode grunde taler for en gradvis tilnærmelse af registreringsafgiftsniveauerne i EU.

Der bør ske en gradvis overførsel af indtægtsgenerering fra registreringsafgift til vægtafgift og i nogen udstrækning til brændstofafgifter. Dette skulle føre til en stabilisering af registreringsafgiften på et lavt niveau eller helst en fuldstændig fjernelse af registreringsafgifter på lang sigt. En sådan overførsel ville:

- medføre øget skattemæssig budgetstabilitet. Vægtafgift er en mere stabil indtægtskilde end registreringsafgift. Registreringsafgiftsindtægter afhænger af køretøjssalget i de enkelte år, og disse kan udvise store svingninger
- medføre tilnærmelse af forbrugerpriserne på køretøjer i EU
- resultere i øget tilnærmelse mellem køretøjsafgifterne i EU
- medføre en betydelig reduktion af detailpriser på køretøjer i visse medlemsstater
- kræve en overgangsperiode med henblik på at undgå en overdreven afgiftsbyrde for dem, der har købt en ny vogn og betalt en høj registreringsafgift, og som så også skal til at betale en højere vægtafgift
- øge det indre markeds effektivitet og EU's bilindustri konkurrenceevne til gavn for EU-borgerne
- medføre omkostninger i forbindelse med overgangsordningerne i medlemsstater med et (meget) højt registreringsafgiftsniveau. Disse strukturelle ændringer vedrørende køretøjsbeskatningen synes dog mulige at gennemføre, hvis man kalkulerer med en tilstrækkelig lang overgangsperiode.

Fordi det ovennævnte skift fra registreringsafgift til vægt- og brændstofafgifter kræver en temmelig lang overgangsperiode, vil det være hensigtsmæssigt med **supplerende enkle lovgivningsmæssige foranstaltninger**, der anvendes ens overalt i EU, til i mellemtiden at løse de problemer, som EU-borgerne og bilsektoren p.t. står overfor.

Kommissionen har derfor til hensigt at foreslå følgende foranstaltninger, som går ud over, hvad der var indeholdt i direktivforslaget fra 1998, nemlig:

- generelle regler for **beregningsmetoden for registreringsafgift** på brugtvogne, der importeres fra andre medlemsstater. Domstolens retspraksis (navnlig Gomes Valente-sagen, C-393/98) indeholder vigtige fortolkninger, der kan "oversættes" til harmoniserede fællesskabsregler. Dette ville medføre øget vished og gennemsigtighed for EU-borgerne på det lovgivningsmæssige område.

- et **registreringsafgiftsrefusionssystem** i tilfælde hvor en brugt vogn sælges til en køber i en anden medlemsstat eller et tredjeland. Beregningsmetoden for restværdien af registreringsafgiften, der skal refunderes, bør være identisk med den, der anvendes i tilfælde, hvor brugte vogne importeres fra andre medlemsstater
- et system, så der **undgås dobbelt vægtafgiftsbeskatning** i tilfælde, hvor der har været betalt vægtafgift for et antal måneder efter køretøjets overførsel til en anden medlemsstat. Dette indebærer, at en medlemsstat skal refundere den vægtafgift, der er betalt for de måneder, hvor det pågældende køretøj ikke længere befinder sig på medlemsstatens territorium.

Registreringsafgiftsrefusionsordning

Kommissionen mener, at der hurtigst muligt bør oprettes en harmoniseret registreringsafgiftsrefusionsordning i de 10 medlemsstater, der i øjeblikket opkræver registreringsafgift. Denne refusion skal gælde for brugte vogne, der permanent overføres til en anden medlemsstat (af en EU-borger eller et bilforhandlingsfirma). Klare regler for et sådant system ville være en fordel for EU-borgerne. Det ville også have en positiv indflydelse på eksporten af brugte vogne, fordi prisen kan sættes ned som følge af registreringsafgiftsrefusionen.

Refusionsordningen bør også være gældende i tilfælde, hvor køretøjer permanent overflyttes til en anden medlemsstat i forbindelse med bopælsskift. I sådanne tilfælde indeholder direktivet fra 1983 og direktivforslaget fra 1998 bestemmelse om fritagelse fra registreringsafgift i det nye bopælsland. Hvis en sådan undtagelse gives, er der intet behov for refusion af registreringsafgiften i det gamle bopælsland, fordi EU-borgeren i sådanne tilfælde ikke dobbeltbeskattes¹³. Kommissionen mener, at det ville være klarere og enklere at anvende et refusionssystem i alle tilfælde, hvor en brugt vogn på permanent basis overføres til en anden medlemsstat (dvs. i forbindelse med bopælsskift, og i tilfælde, hvor en brugt vogn sælges til en ejer i en anden medlemsstat).

I betragtning af ovennævnte ændringer mener Kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt at trække sit forslag fra 1998 tilbage og erstatte det med et nyt forslag, der indeholder alle de nye elementer, der er omtalt i dette kapitel.

¹³

Se artikel 2, stk. 2, litra a), i direktiv 83/183/EØF og artikel 4, stk. 1, litra a), i direktivforslaget KOM(98)30 endelig udg. Afgiftsfritagelsen indrømmes kun, hvis køretøjet ikke blev fritaget for afgift eller afgiften ikke blev refunderet i den medlemsstat, hvorfra det kommer.

5. PERSONBILSBESKATNING SOM ET AF MIDLERNE TIL AT REDUCERE CO₂-EMISSIONER FRA FABRIKSNYE PERSONBILER

5.1. Indledning

Med henblik på at reducere CO₂-emissionerne godkendte Rådet i 1996¹⁴ Fællesskabets strategi til nedsættelse af personbilers CO₂-emission og forbedring af brændstoføkonomien¹⁵. Denne strategi er baseret på tre "søjler", nemlig¹⁶:

- Bilindustriens forpligtelser til at gennemføre forbedringer hvad brændstoføkonomien angår¹⁷
- Brændstoføkonomimærkning¹⁸
- Afgiftsmæssige foranstaltninger

Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet har vedtaget en målsætning om at nedbringe CO₂-emissioner fra fabriksnye personbiler til 120 gram pr. kilometer i 2005, allersenest i 2010. Denne målsætning er mere vidtrækkende end den målsætning på 140 g CO₂ pr. km, som bilindustrien har forpligtet sig til, hvilket betyder, at der er et "hul" på 20 g CO₂ pr. km, der skal fyldes. Bilindustriens forpligtelser skal hovedsageligt opfyldes gennem tekniske landvindinger og ændringer på markederne som følge af disse landvindinger. Dette giver spillerum for yderligere ændringer på markedet som følge af andre instrumenter - her tænkes navnlig på skattemæssige instrumenter - som indgår i Fællesskabets strategi¹⁹. Det 20 g CO₂ pr. km "hul", der nævnes ovenfor, skal lukkes v.h.a. disse supplerende instrumenter, og Rådet har ved flere lejligheder opfordret Kommissionen til at overveje afgiftsmæssige rammeforanstaltninger.

I 2000 var det gennemsnitlige CO₂-emissionsniveau fra nyregistrerede biler produceret af ACEA, JAMA og KAMA på 172 g pr. km. Ifølge en nylig kommissionsrapport baseret på de tal, der er fremkommet i forbindelse med kontrollen med, om disse forpligtelser vil blive overholdt, lader det til, at bilindustrien gør sig betydelige anstrengelser for at opfylde målsætningen²⁰.

Med henblik på at bidrage til strategiens tredje "søjle" har Kommissionen oprettet en ekspertgruppe for rammebestemmelser for beskatning, som har gennemført en

¹⁴ Rådets konklusioner af 25.6.1996.

¹⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet: En fællesskabsstrategi til nedsættelse af personbilers CO₂-emission og forbedring af brændstoføkonomien KOM (95) 689 endelig udg.

¹⁶ For yderligere oplysninger, se: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

¹⁷ Sammenslutningerne af europæiske (ACEA), japanske (JAMA) og koreanske (KAMA) bilproducenter har forpligtet sig til at nedsætte den gennemsnitlige CO₂-emission fra fabriksnye personbiler, se KOM(98)495 endelig udg., KOM(99)446 endelig udg. og henstillingerne 1999/125/EF, 2000/304/EF og 2000/303/EF.

¹⁸ Direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler (EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16-23).

¹⁹ KOM(1998)495 endelig udg.

²⁰ KOM(2001)643 endelig.

omfattende undersøgelse.²¹ Dette kapitel indeholder Kommissionens hovedkonklusioner.

Med udgangspunkt i prognoser og CO₂-emissioner i forbindelse med vejtransport kan man anslå, at CO₂-emissionsniveauet i perioden 1995 til 2010 vil ændre sig som følger:

- uden supplerende foranstaltninger: en stigning på 17%
- hvis bilindustrien indfrier sine forpligtelser (målsætning på 140 g pr. km): en stigning på 7%
- hvis Fællesskabets målsætning overholdes (120 g pr. km): en stigning på 3%

Dette betyder, at hvis målsætningen om 120 g pr. km. nås, vil den stigende kurve hvad angår CO₂-emissioner fra vejtransport være meget tæt på at kunne knækkes, og emissionsniveauet vil mere eller mindre kunne stabiliseres på ca. det niveau, det havde i 1995 på et eller andet tidspunkt mellem 2005 og 2010.

Hvad de samlede CO₂-emissioner fra personbiler angår, ser situationen således ud:

- hvis bilindustriens forpligtelser overholdes (målsætning på 140 g pr. km) kan CO₂-emissionerne fra personbiler stabiliseres
- hvis målsætningen på 120 g pr. km opfyldes, kan emissionerne nedbringes med nogle få procentpoint sammenlignet med niveauet i 1995. I absolutte tal kan man herved opnå en samlet yderligere nedbringelse af CO₂-emissionerne i EU på omkring 30 Mt, sammenlignet med målsætningen på 140 g pr. km.

Det er derfor vigtigt at opfylde målsætningen på 120 g pr. km, hvis målsætningen i Kyoto-protokollen skal nås.

5.2. Afgiftsmæssige foranstaltninger: et middel til begrænsning af CO₂-emissioner

Undersøgelsen (foretaget af COWI) bekræftede, at uanset der er betydelige forskelle mellem de nationale systemer til beskatning af køretøjer:

²¹ Study on fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars - A study undertaken by COWI Consulting Engineers and Planners AS, november 2001. Denne undersøgelse er tilgængelig på følgende websted: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/car_taxes/co2_cars_study_25-02-2002.pdf

- har afgiftsmæssige foranstaltninger mulighed for at kunne bidrage til at nedbringe det gennemsnitlige CO₂-emissionsniveau i fabriksnye biler i alle medlemsstater, der var inddraget i analysen
- er niveauet for registrerings- og vægtafgift i absolutte tal ikke særlig relevant for effektiviteten af CO₂-emissionsbeskatning af fabriksnye køretøjer²². Inden for de grænser, der opereres med her, vil en forhøjelse af de samlede eksisterende beskatningssatser, hvis ikke beskatningsgrundlaget ændres, ikke medføre mærkbare ændringer (se de forklarende bemærkninger til tabel 7 i bilaget)
- ville der kunne opnås en større reduktion af emissionsnivauerne, hvis de nationale beskatningssystemer var indrettet således, at et CO₂-specifikt element indgik i det eksisterende beskatningsgrundlag for enten registreringsafgiften eller vægtafgiften, eller begge
- er afgiftsdifferentiering nøgleparametret, hvad angår forbedring af personbilernes brændstoffektivitet
- er den betydeligste nedbringelse i CO₂-emissionsniveauet (op til 8,5%) blevet forudsagt for Danmark, hvis både registrerings- og vægtafgiften i fuldt omfang gøres til CO₂-baserede afgifter, og der gennemføres en koordineret differentiering (se tabel 7 i bilaget for et resumé af resultaterne)
- opnås de størst mulige nedbringelser i CO₂-emissionsniveauet, hvis indsatsen fokuseres på den køretøjsafgift med det højeste niveau
- medfører ændringer af registrerings- og vægtafgiften ikke grundlæggende anderledes resultater, hvad angår nedbringelse af CO₂-emissionsniveauet. Registrerings- og vægtafgifter synes at være lige effektive i denne henseende.

5.3. Skattedifferentiering baseret på CO₂-følsomme parametre

Afgiftsdifferentiering er blevet identificeret som et vigtigt parameter til forbedring af den samlede brændstoffektivitet i fabriksnye biler. Ved udformningen af afgiftsdifferentieringen bør der tages hensyn til karakteren af den nationale køretøjsbeskatning og det nationale bilmarked.

²²

Virkningerne, hvad angår de samlede CO₂-emissioner fra køretøjsparken, er ikke blevet undersøgt. Det er imidlertid klart, at typen af køretøjsbeskatning samt beskatningsniveauet kan have indvirkning på fornyelse af bilparken og dermed på CO₂-emissionsniveauet.

- Hvis vægtafgiften for eksempel er baseret på en personbils slagvolumen, betales der den samme vægtafgift for to køretøjer på 1500 cc, uanset deres respektive brændstofforbrug, vægt, alder og den i køretøjerne anvendte teknologi. Afgiftsdifferentiering betyder, at ejeren af en brændstoføkonomisk personbil skal betale lavere vægtafgift end ejeren af en lignende, men mindre brændstoføkonomisk vogn. Statens samlede afgiftsindtægter bør imidlertid forblive uændrede. Afgiftsdifferentieringen mellem to sådanne køretøjer bør være af en sådan størrelse, at forbrugerne har et stærkt incitament til at vælge den brændstoføkonomiske vogn.
- Hvis registrerings- og vægtafgiften er helt eller delvist CO₂-baseret, er der større chance for, at afgiftsdifferentieringen medvirker til at nedbringe CO₂-emissionerne.
- I øjeblikket opkræver kun en medlemsstat (Det Forenede Kongerige) en CO₂-baseret vægtafgift. For en personbil, der udleder mindre end 150 g CO₂ pr. km, opkræves 159 EUR, medens der for mere forurenende biler opkræves en gradvist stigende afgift på op til 246 EUR for biler, der udleder over 185 g CO₂ pr. km.
- I Nederlandene har brændstoføkonomiske personbiler siden den 1. januar 2002 fået "energibonus". Denne bonus har form af en nedsættelse af registreringsafgiften.

Kommissionen skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at:

- køretøjsbeskatning er et vigtigt supplerende instrument i forbindelse med gennemførelsen af EU's målsætning om at bringe CO₂-emissionerne ned på 120 g pr. km for fabriksnye biler inden 2008-2010 for at opfylde EU's forpligtelser i Kyoto-protokollen.
- der i forbindelse med køretøjsbeskatning bør etableres en mere direkte sammenhæng mellem beskatningsniveauet og den enkelte nye personbils CO₂-emissionsniveau. Afgiftsdifferentiering for køretøjer er blevet identificeret som et vigtigt parameter til forbedring af den samlede brændstoffektivitet i fabriksnye biler. De eksisterende køretøjsafgifter bør erstattes af afgifter, der i fuldt omfang er baseret på CO₂-emissionsniveauet, eller i hvert fald må det være et mindstekrav, at CO₂-problematikken tages med i betragtningerne i forbindelse med justeringer af de eksisterende registrerings- og vægtafgifter. Disse elementer kunne også gøre det muligt at tage hensyn til andre nationale miljømæssige hensyn, for eksempel en hurtig indførelse af EURO IV-standarden.

Kommissionen er opmærksom på den potentielle konflikt mellem køretøjsbeskatningens indtægtsmæssige betydning og andre politiske hensyn. Hvis registrerings- og vægtafgifter omlægges i en mere miljøvenlig retning, kan resultatet blive, at indtægterne fra disse afgifter falder, hvis denne miljøvenlige politik krones med held. Dette afhænger imidlertid i udstrakt grad af, hvordan disse afgifter omlægges og af, hvordan forbrugerne reagerer på disse nye tiltag. For at sikre stabile indtægter og bevare afgifternes miljømæssige incitament kan det vise sig nødvendigt at ændre på afgifternes udformning og niveau. Sådanne ændringer skal også tage højde for potentielle indtægtstab som følge af kommende personbilgenerationers forventede øgede brændstoføkonomiske effektivitet.

5.4. Firmabilsbeskatning

Firmabiler udgør en betydelig del af det antal nye personbiler, der sælges hvert år, og af den samlede bilpark. Hidtil er der ikke blevet givet nogen generelt acceptabel definition på, hvad en "firmabil" er. Det skyldes, at omstændighederne omkring og afgiftsbestemmelserne vedrørende firmabiler varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat. Generelt kan det siges, at:

- firmabiler er 8 til 10% større og har en tilsvarende større motorkapacitet end den gennemsnitlige bilpark, og at de derfor er mere CO₂-forurenende.
- firmabiler kører flere kilometer årligt end den gennemsnitlige bilpark og derfor i højere grad bidrager til det totale trafikniveau, forurening og brændstofforbrug.
- en virksomhed beholder en firmabil i mellem 1 og 3 år, før den videresælges på det private brugtvoغنsmarked
- firmabiler på grund af deres størrelse og antal har en betydelig indvirkning på størrelsen og sammensætningen af den samlede bilpark og dermed på dennes CO₂-emissionsprofil
- firmabiler er mindre følsomme over for ændringer i detailhandelspriser end private personbiler.

Firmabiler udgør en betydelig del af alle personbiler (fabriksnye og brugte). Firmabiler udgjorde mellem 35 og 45% af samtlige solgte biler på de større EU-markeder i 1999 (se tabel 9 i bilaget). Irland og Italien udgør en undtagelse med kun henholdsvis 7,5 og 10%. Firmabiler er generelt større og har større motorer end den gennemsnitlige bilpark. Dette skyldes til dels, at mere velbeslåede bilister (selvstændige og ledere) af forskellige årsager foretrækker sådanne vogne. Desuden kan afgiftsregler og andre finansielle ordninger bidrage til nedbringe de faktiske omkostninger for køberen og brugeren, således at der eksisterer et incitament til at erhverve større biler.

Selv om beskatningsordningerne for firmabiler varierer betydeligt medlemsstaterne imellem, indeholder de normalt:

- elementer af *virksomhedsbeskatning*, som giver virksomheden mulighed for at trække anskaffelses- eller leasingomkostningerne fra det skattepligtige overskud
- regler om, at *indkomstskatten* skal betales af den ansatte, der anvender køretøjet. Generelt betragtes en firmabil som et "frynsegode", og den anslåede værdi af denne føjes til den personlige indkomst og beskattes ifølge de nationale beskatningsregler. For at beregne værdien af dette gode anvendes en sats, der varierer fra medlemsstat til medlemsstat, på anskaffelsværdien af firmabilen (pris før skat + registreringsafgift og moms). Denne sats svinger fra 9% i Sverige og 12% i Tyskland til 25,5% i Irland og 35% i Det Forenede Kongerige.

Desuden er den moms, der betales ved anskaffelsen eller leasingen af en firmabil, i princippet fratrækkelsesberettiget under forudsætning af, at det pågældende køretøj anvendes i forbindelse med beskatningsmæssige aktiviteter (i nogle medlemsstater er der dog tale om en begrænset fratrækkelsesberettigelse). I betragtning af størrelsen

og prisen på normale firmabiler kan muligheden for at fratække moms udgøre et kraftigt incitament til at anskaffe dyre og generelt dermed også mindre brændstoføkonomiske personbiler.

I den senere tid har flere medlemsstater begyndt at gå deres firmabilbeskatningsordninger efter i sømmene. I tre medlemsstater beskattes gratis brændstof til privat forbrug (Irland, Finland og Det Forenede Kongerige), medens andre medlemsstater har valgt at beskatte i forhold til antallet af kørte kilometer. En ny firmabilbeskatningsordning vil træde i kraft i Det Forenede Kongerige i 2002. Denne ordning medfører, at den indkomstskat, som den ansatte, der benytter det pågældende køretøj, skal betale, til dels vil blive baseret på køretøjets CO₂-emissionsniveau. Denne nye ordning vil være et nyttigt eksperiment og kan komme til at danne udgangspunkt for fremtidige ordninger i andre medlemsstater.

Kommissionen opfordrer virksomheder til at tage hensyn til den overordnede transport- og miljøpolitiske målsætning, når de stiller køretøjer til rådighed for deres ansatte for transport mellem hjemmet og arbejdspladsen. Kommissionen har til hensigt at foretage ændringer i sine henstillinger for gennemførelsen af forordning nr. 761/2001²³ (EMAS) med henblik på at sikre, at der i fuldt omfang tages højde for firmabilernes miljømæssige indvirkning.

²³

EFT L 114 af 24.4.2001, side 1.

6. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER

EU's personbilmarked er opdelt i 15 nationale markeder, hvilket til dels skyldes den forskellige køretøjsbeskatningspolitik i medlemsstaterne. Dette skaber en række problemer for både EU-borgerne og bilindustrien. Indførelsen af euroen vil efterhånden indebære større gennemsligtighed både hvad angår priser og beskatning, og vil muligvis medføre fornyet pres for øget tilnærmelse af satserne for køretøjsbeskatning. Denne meddelelse viser, at man bør overveje en række politiske foranstaltninger, hvad personbilsbeskatning angår, med henblik på at finde varige løsninger på de problemer, som EU-borgerne og bilindustrien står overfor, og dermed også effektivisere det indre marked og øge de fordele, som forbrugerne i EU burde have af dette indre marked. Desuden fremgår det af denne meddelelse, at køretøjsbeskatning kan bidrage til at opfylde forpligtelserne i Kyoto-protokollen.

A. Fjernelse af afgiftsmæssige hindringer for personbiler i det indre marked

1. Registreringsafgiftsniveauerne bør gradvist sænkes, således at de enten stabiliseres på et lavt niveau eller helst helt fjernes. Dette bør ske i løbet af en overgangsperiode på mellem 5 og 10 år. Der skal tages hensyn til situationen i de enkelte medlemsstater.
2. Der bør ske en gradvis *overførsel af indtægtsgenerering* fra registreringsafgift til vægtafgift og i nogen udstrækning til brændstofafgifter. Dette er muligt og kan ske samtidig med, at der gennemføres en nedsættelse af registreringsafgiften på en budgetmæssig neutral måde.
3. Der bør ske en vis tilnærmelse mellem samtlige medlemsstaternes vægtafgiftssatser, navnlig hvad angår beskatningsgrundlaget. Hvis der i fremtiden kun bliver tale om mindre forskelle i vægtafgiftssatserne, vil man kunne undgå opsplitting af bilmarkedet og forhindre øget skatteunddragelse.
4. Punktafgiften på diesellole, anvendt som brændstof i personbiler, bør gradvist hæves, således at den på mellemlang sigt kommer til at svare til punktafgiften på blyfri benzin, og samtidig bør der træffes tiltag til, at vægtafgiften på dieseldrevne biler kommer til at svare til afgiften på benzindrevne biler.
5. Der bør så hurtigt som muligt indføres en *registreringsafgiftsrefusionsordning* i alle de 10 medlemsstater, der i øjeblikket opkræver registreringsafgift. Sådanne ordninger bør i overgangsperioden sikre en forholdsmæssig rimelig tilbagebetaling af registreringsafgiftens restværdi i alle tilfælde, hvor en personbil, der er registreret i en medlemsstat, eksporteres eller permanent flyttes til en anden medlemsstat. En sådan ordning ville løse alle de dobbeltbeskatningsproblemer i forbindelse med registreringsafgift, som EU-borgerne står over for i dag. Refusionsordningen bør også være gældende i tilfælde, hvor køretøjer permanent overflyttes til en anden medlemsstat i forbindelse med bopælsskift. En sådan refusionsordning ville også have en positiv indflydelse på eksporten af brugte vogne, fordi prisen kan sættes ned som følge af registreringsafgiftsrefusionen.

6. Der bør også indføres generelle regler for, hvordan registreringsafgiften for brugte biler, importeret fra andre medlemsstater, udregnes. Denne metode til at udregne restværdien bør også finde anvendelse ved refusionssystemet.
7. Der bør indføres generelle regler for, hvordan man undgår dobbeltbeskatning, hvad angår vægtafgift.

B. Afgiftsmæssige foranstaltninger: et af midlerne til begrænsning af køretøjers CO₂-emissioner

1. Man bør omstrukturere køretøjsbeskatningsgrundlaget med henblik på at etablere en mere direkte sammenhæng mellem beskatningsniveauet og den enkelte nye personbils CO₂-emissionsniveau. Både registrerings- og vægtafgifter bør i fuldt omfang CO₂-baseres, eller i det mindste bør man tage højde for CO₂-problematikken i forbindelse med fastsættelsen af disse afgifter. Denne strukturelle ændring er nødvendig, hvis man i fuldt omfang skal kunne udnytte beskatningsinstrumentet til at mindske CO₂-emissionerne fra fabriksnye personbiler. Der bør tages hensyn til situationen i de enkelte medlemsstater. Hvis registreringsafgiften i en medlemsstat f.eks. allerede er lav, bør den overgangsperiode, hvor registreringsafgiften skal nedsættes yderligere, være forholdsvis kort. I sådanne tilfælde er det muligvis ikke umagen værd at gennemføre denne strukturelle ændring af registreringsafgiften. Omstruktureringen bør så i stedet rettes mod vægtafgiften inden for rammerne af den gradvise tilnærmelse af beskatningsgrundlaget.
2. Alle medlemsstater bør indføre afgiftsdifferentiering som et vigtigt parameter med henblik på at effektivisere CO₂-emissionsbeskatningssystemet for personbiler samt – efter eget valg – at bidrage til en reduktion af andre emissioner. Det optimale afgiftsdifferentieringsniveau kan komme til at variere medlemsstaterne imellem under hensyntagen til de enkelte medlemsstaters bilmarked.
3. I forbindelse med firmabilbeskatningen skal der tages hensyn til EU's generelle politiske målsætning, navnlig hvad angår transport- og miljøpolitik. Beskatningsordningerne bør tage hensyn til det stigende antal firmabiler og tage sigte på klart og utvetydigt at opmuntre virksomhederne til at benytte mere CO₂-økonomiske biler. I de fleste medlemsstater indeholder den eksisterende virksomheds- og indkomstbeskatningslovgivning ikke et sådant incitament.

KONKLUSION

1. Kommissionen henstiller til Rådet, at det godkender de generelle principper i afsnit A og B ovenfor, og at medlemsstaterne tager hensyn til disse generelle betragtninger, når de evaluerer og foretager ændringer i deres nationale beskatningsordninger for køretøjer.
2. Kommissionen kan, med udgangspunkt i disse principper og i lyset af høringsprocessens resultater, fremlægge forslag til en fællesskabslovgivning, som:
 - på kort sigt indfører en *registreringsafgiftsrefusionsordning* og generelle regler for *beregning af registreringsafgiften* for brugte vogne, der overføres mellem medlemsstaterne

- i en overgangsperiode sikrer en *gradvis nedsættelse af registreringsafgiften* til et lavt niveau, og om muligt dens totale ophævelse, og
- sikrer *omstrukturering og tilnærmelse af beskatningsgrundlaget for vægt- og registreringsafgift* med henblik på at gøre disse afgifter mere CO₂-orienterede og sikre, at de i højere grad opfylder kravene fra det indre marked.

Bilag 4. Registreringsafgift i de forskellige EU-lande og Norge

I nedenstående tabel er registreringsafgiften i de forskellige EU-lande og Norge beregnet for VW Polo, og en Mercedes. I beregningerne anvendes den danske forhandlerpris renset for afgift og moms. Den beregnede registreringsafgift er således en tilnærmet afgift. Der tages i beregningerne, med undtagelse for Danmark, ikke højde for eventuelle fradrag i afgiften. Det betyder, at afgiften i de øvrige lande kan være en smule overvurderet. Der er i alle beregninger anvendt satser for 2000, bortset fra Danmark hvor de gældende satser er benyttet.

Land	Afgiftsgrundlag	Formel	VW polo, 1,4 Basic		Mercedes C310, classic Auto	
			Afgift (€)	Afgift (kr.)	Afgift (€)	Afgift (kr.)
Danmark	Forhandlerpris (inkl. moms)	105 pct. Op til 57.400 kr. og 180 pct. Af resten	11.509	86.905	66.465	501.897
Belgien ¹	Hestekræfter	<70 kW: 2.500 BEF >155 kW: 200.000 BEF	62	468	4.958	37.454
Tyskland	Ingen		0	0	0	0
Spanien	Værdi og Motorstørrelse (ccm)	< 1600ccm: 7 pct. > 1600ccm: 12 pct.	639	4.825	4.139	31.255
Frankrig	Ingen	-	0	0	0	0
Grækenland	Værdi (inkl. moms) og motorstørrelse (ccm)	Værdi*ccm-koefficient	1.443	10.898	31.981	241.499
Irland	Værdi (inkl. moms) differenteret efter ccm	<1400ccm 22,5 pct. 1400-2000ccm 25 pct. >2000ccm 30 pct.	2.220	16.762	11.180	84.422
Italien	Fast beløb	-	151	1.140	151	1.140
Luxemburg	Ingen	-	0	0	0	0
Holland	Nettopris (eks. moms)	45,2%*Nettopris-3394 NLG (Benzin) 45,2%*Nettopris +722 NLG (Diesel)	2.143	16.180	12.378	93.471
Østrig	Nettopris og brændstofforbrug	(2 pct. * brændstofforbrug - 3l)*nettopris (ex moms)	571	4.310	4.621	34.891

Land	Afgiftsgrundlag	Formel	VW polo, 1,4 Basic		Mercedes C310, classic Auto	
			Afgift (€)	Afgift (kr.)	Afgift (€)	Afgift (kr.)
Sverige	Ingen	-		0		0
Portugal	Motorstørrelse	>1250ccm: 652*ccm-421.846 1251- 2500ccm:1546*ccm- 1.537.838 >2500ccm 2.275*ccm- 3.361.538	2.772	20.930	17.762	134.126
UK	Ingen	-	0	0	0	
Finland	Importpris (eks. Moms)	100%*værdi- 4600FIM	7.381	55.738	30.030	226.766
Norge	vægt, motorvolumen og motoreffekt	Vægtafgift (kr./kg): <1150 kg: 32,68; 1150- 1400: 65,36; 1400-1500 kg: 130,73; >1500: 152,04. Slagvolumen (kr./ccm) < 1200ccm: 9,65 1200-1800ccm: 25,26 1800-2200ccm: 59,42 > 2200ccm: 74,23. Motoreffekt(kr./kW): < 65 kW: 126,23 65-90 kW: 460,4 90-130 kW: 921,1 >130 kW: 1558,73		54.848		294.493

¹Ikke alle skaltrin er gengivet i tabellen.

Bilag 5. Eksempel på beregning af løbende registreringsafgift

Model: Peugeot 307 XR 1.6 (benzin)
Salgspris: 192.214
Heraf beregnet afgift: 101.374

År	Løbende afgift (kr.)	Restafgift (kr.)	Forrentning (kr.)	I alt at betale (kr.)
1	15.206	86.168	5.170	20.376
2	10.340	75.828	4.550	14.890
3	9.099	66.728	4.004	13.103
4	8.007	58.721	3.523	11.531
5	7.047	51.674	3.100	10.147
6	6.201	45.474	2.728	8.929
7	5.457	40.017	2.401	7.858
8	4.802	35.215	2.113	6.915
9	4.802	30.413	1.825	6.627
10	4.802	25.611	1.537	6.339
11	4.802	20.809	1.249	6.051
12	4.802	16.007	960	5.762
13	4.802	11.205	672	5.474
14	4.802	6.403	384	5.186
15	4.802	1.601	96	4.898
16 og fremefter	4.802	0	0	4.802

Note: Den løbende afgift er beregnet som 15. pct. det første år og 12 pct. de efterfølgende.
Restafgiften forrentes med 6 pct. per år.

Bilag 6. Vigtige afgørelser og sager på bilområdet

I det følgende gennemgås et par af de vigtigste afgørelser og sager på bilområdet.

1. Kommissionen mod Danmark (1988). I denne sag fastslår domstolen, at det er i strid med EØF-Traktatens artikel 95, at opkræve en registreringsafgift af importerede brugte motorkøretøjer på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi, med den virkning, at importerede brugte motorkøretøjer beskattes hårdere end brugte motorkøretøjer på det indenlandske marked. Dommen bevirkede, at Danmark ændrede på beregningen af registreringsafgift af brugte importerede køretøjer.
2. ”Portugal-dommen”. Den 22. februar 2001 afsagde Domstolen dom i en præjudiciel sag vedr. afgift af brugte køretøjer. Her fastslår domstolen, at en afgift der pålægges brugte importerede køretøjer, end ikke i enkelte tilfælde må overstige den residualafgift der er indeholdt i et tilsvarende brugt køretøj på det indenlandske marked. Implikationen af denne dom er, at der i alle tilfælde skal foregå en individuel vurdering af køretøjet og at det ikke er muligt at anvende en mekanisk afskrivningsskala ved beregningen, med mindre denne sikrer førstnævnte princip.
3. ”Østrig-dommen”. Domstolen fastslog i denne sag af den 21. marts 2002, at den afgift der pålægges udenlandske leasingbiler forholdsmæssigt skal svare til den periode køretøjet anvendes i landet. Det betyder, at det ikke er tilladt at opkræve fuld registreringsafgift af sådanne køretøjer men, at der skal foretages en forholdsmæssig beregning af afgiften. Dette princip gælder uanset om der er tale om en værdibaseret afgift eller en afgift der beregnes på tekniske kriterier. Domstolen udtaler i den østrigske sag meget klart, at det er i strid med bestemmelserne vedr. den frie bevægelighed for tjenesteydelser at opkræve fuld afgift af leasede biler der ejes af udenlandske leasing-selskaber. Der er dog ikke noget der hindrer medlemslandene i at kræve disse biler indregistreret i det land de primært anvendes. Folketinget vedtog i februar 2003 en ændring af registreringsafgiftsloven der indebærer, at de danske regler nu er i overensstemmelse med de EU-retlige principper der blev fastslået i dommen

4. ”De Danske Bilimportørers sag mod Skatteministeriet”. De Danske Bilimportører har lagt sag an ved Østre landsret hvor de angriber registreringsafgiften på en række punkter. Østre Landsret (ØL) har efterfølgende valgt, at forelægge et enkelt spørgsmål for EF-domstolen. ØL har anmodet om stillingtagen til om registreringsafgiften i kraft af den meget høje afgiftssats (180 procent) er i strid med art. 28 (kvantitative importrestriktioner) og hvis det er tilfældet, om en sådan afgift så kan retfærdiggøres udfra andre hensyn. Der er endnu ikke faldet dom i sagen.
5. ”Udenlandske firmabiler”. Kommissionen har den 20.12.02 udtaget stævning mod Danmark for overtrædelse af EF-traktatens artikel 39 sammenholdt med artikel 10, for så vidt angår krav om at personer med fast bopæl i Danmark skal svare registreringsafgift af firmabiler der er stillet til rådighed af en udenlandsk arbejdsgiver. Kommissionen mener, at herboende, der får stillet en firmabil til rådighed af en arbejdsgiver i udlandet, skal have lov til at benytte bilen afgiftsfrit, erhvervsmæssigt som privat i Danmark uden, at skulle betale dansk registreringsafgift. Dette uanset om der er tale om bi- eller hovedbeskæftigelse for den pågældende. Kommissionen mener, at dette følger af Traktatens regler om arbejdskraftens fri bevægelighed og den frie bevægelighed for tjenesteydelser. Sagen startede med en åbningsskrivelse i 1997. Begrundet udtalelse fulgte i 1998. Danmark ændrede, efter drøftelser med Kommissionen, i 1999 reglerne, så firmabilerne i stedet for fuld registreringsafgift og krav om danske nummerplader, kunne betale en løbende afgift og blive på udenlandske nummerplader. Kommissionens opfattelse ændredes dog ikke. I 1999 fulgte en supplerende åbningsskrivelse og i 2000 en supplerende begrundet udtalelse, som blev besvaret fra dansk side i januar 2001. Regeringen modtog i slutningen af december 2002 en formel stævning.
6. ”Flyttegodsbiler”. Den 2. januar 2003 modtog den danske regering Kommissionens begrundede udtalelse i ovennævnte sag, af den 19. december 2002. Den begrundede udtalelse er en opfølgning på Kommissionens åbningsskrivelse af den 24. juli 2001, som blev besvaret af den danske regering ved skrivelse af den 24. september 2001, og er sidste skridt før en egentlig stævning. Kommissionens holdning er, at der skal indrømmes afgiftsfritagelse for biler der indføres til Danmark efter ophold i udlandet af helt ned til seks måneders varighed. Der opkræves i dag afgift af alle biler der indføres i forbindelse med flytning fra et andet EU-land.

