

Rapport fra arbejdsgruppen
vedrørende
mulig omlægning og forenkling af registreringsafgiften

Kapitel 1. Arbejdsgruppens sammensætning og kommissorium

Kommissorium

På opfordring fra De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilforhandler Forening og miljø- og energiministeren nedsatte skatteministeren den 17. marts 1999 en arbejdsgruppe, der fik til opgave at undersøge mulige omlægninger og forenklinger i beregningen af registreringsafgiften.

Arbejdsgruppen skulle nærmere undersøge mulighederne for at basere beregningen af registreringsafgiften på et mere objektivt afgiftsgrundlag - f.eks. ved inddragelse af tekniske kriterier i afgiftsgrundlaget, for derved at dreje bilkøbet i en mere miljø-/klimavenlig retning. Arbejdet med omlægningen af registreringsafgiften skulle foregå indenfor en provenuneutral ramme og i øvrigt bidrage til en forenkling af beregningen af afgiften.

Arbejdsgruppen skulle særligt vurdere alternativernes indvirkning på markedet for brugte biler, herunder biler der indføres fra udlandet.

Kommissoriet for arbejdsgruppen er optaget som bilag 1.

Skatteministeren har senere bedt arbejdsgruppen betragte Folketingets Vedtagelse V 80 af 27. april 2000 som kommissorium.

Teksten til V 80 er optaget som bilag 0.

Sammensætning

Arbejdsgruppen fik følgende sammensætning:

Kontorchef Niels Suhr Andersen, Danmarks Automobilforhandler Forening

Specialkonsulent Mogens Andreasen, Told- og Skattestyrelsen

Fuldmægtig Robert Heideman, Miljøstyrelsen

Kontorchef K. Aasberg Karlsen, Skatteministeriets departement, 5. kontor (formand)

Administrerende direktør Preben Kjær, Danmarks Automobilforhandler Forening

Fuldmægtig Anne Klinkby, Skatteministeriets departement, Skattepolitisk Afdeling

Administrerende direktør Erik Lauridsen, Forenede Danske Motorejere

Administrerede direktør Bent Mikkelsen, De Danske Bilimportører

Fuldmægtig Joel Nielsen, Skatteministeriets departement, 5. kontor

Kontorchef Ib Rasmussen, Færdselsstyrelsen

Fuldmægtig Martin Thelle, Energistyrelsen

Kontorchef Helga Thomsen, Trafikministeriets departement

Fuldmægtig Anne Klinkby Søndergaard, Skatteministeriets departement, Skattepolitisk Afdeling, er udtrådt og afløst af fuldmægtig Klaus Kristensen, Skatteministeriets departement, Skattepolitisk Afdeling. Kontorchef Helga Thomsen, Trafikministeriets departement er udtrådt af arbejdsgruppen i august 2000 og afløst af fuldmægtig Pia Damm, Trafikministeriets Departement. Fuldmægtig Mikkel Pødenphant, Finansministeriets Departement indtrådte i arbejdsgruppen i august 1999 og er i september 2000 blevet afløst af fuldmægtig Anders Kragensnæs Balling, Finansministeriets Departement. Fuldmægtig Martin Thelle,

Energistyrelsen, er udtrådt af arbejdsgruppen og afløst af Kontorchef Kurt Peter Jensen, Energistyrelsen. Fuldmægtig Helene Snefrup Jensen, Energistyrelsen indtrådte i arbejdsgruppen, i august 1999.

Til sekretær for arbejdsgruppen blev udpeget fuldmægtig Joel Nielsen, Skatteministeriets departement, 5. kontor. Joel Nielsen blev senere afløst af fuldmægtig Louise Markholt Nielsen (1. august - 30. september 1999), fuldmægtig Jacob Østergaard (1. oktober 1999 - 30. oktober 2000) og fuldmægtig Lise Gottlieb, Skatteministeriets departement, 5. kontor (fra 1. november 2000).

Arbejdsgruppen har holdt 8 møder.

Kapitel 2. Sammenfatning

2.1 Arbejdsgruppens overvejelser og forslag

Arbejdsgruppens hovedopgave har været, at undersøge mulige omlægninger og forenklinger i beregningen af registreringsafgiften, således at salget af mere miljøvenlige køretøjer - herunder mere energieffektive - fremmes. (For definition af miljørigtige køretøjer, se afsnit 3.1). Den eksisterende registreringsafgift, der beregnes på grundlag af bilens værdi, giver allerede et vis incitament til køb af energieffektive biler, idet der i gennemsnit er en sammenhæng mellem en bils værdi og hvor mange kilometer den kører per liter brændstof. Denne sammenhæng er dog ikke entydig, og der er således en række undtagelser hvor energieffektive biler, som følge af en høj salgsværdi, bliver pålagt en relativ høj afgift set i forhold til energiforbruget. Ydermere kan en værdibaseret registreringsafgift sænke hastigheden hvorved ny teknologi introduceres på markedet, idet der ofte er store omkostninger forbundet med udvikling af ny teknologi.

Energieffektivisering af personbilparken er et vigtigt virkemiddel i bestræbelserne på at begrænse væksten i transportsektorens CO₂-udslip - både set i relation til nationale og til europæiske forhold.

EU-Kommissionen har således peget på, at inddragelse af økonomiske virkemidler, med henblik på at fremme salget af mere energieffektive køretøjer, i den fiskale politik kan bidrage til at reducere transportsektorens CO₂-udslip. På denne baggrund nedsatte EU-Kommissionen i efteråret 2000 en arbejdsgruppe med det formål, at udarbejde et sæt fælles retningslinier for medlemslandene for anvendelse af fiskale incitamentter til nedbringelse af personbilens gennemsnitlige CO₂-udslip. Arbejdet forventes afsluttet i slutningen af 2001 eller begyndelsen af 2002.

Såfremt, det er muligt, ved en afgiftsomlægning, at skabe en mere direkte sammenhæng mellem bilens energiforbrug og afgiftens størrelse, kan det være med til at fremme salget af energi- og miljørigtige køretøjer. Det kan gøres ved at lade registreringsafgiften afhænge direkte af bilens CO₂-udslip. Endvidere, vil en afgift baseret på mere tekniske kriterier fremfor køretøjets værdi forhindre, at biler som følge af høje produktionsomkostninger straffes i afgiftsmæssig henseende.

Ved en omlægning af registreringsafgiften er det vigtigt, foruden at undersøge de miljømæssige effekter, at undersøge hvilke øvrige samfundsøkonomiske konsekvenser en sådan ændring kan have. Det skal vurderes hvorledes afgiftsomlægningen vil påvirke bilmarkedet - både markedet for brugte og nye biler, fordelingen i samfundet, forbrugerne - bilkøbere og bilejere, samt Statens provenu. Ligeledes skal det vurderes hvilke administrative konsekvenser en given afgiftsomlægning vil have.

Arbejdsgruppen har på denne baggrund bestemt, at belyse følgende fem mulige hovedmodeller til omlægning af registreringsafgiften.

1. En ren energi-baseret afgift
2. En CO₂- og vægt baseret afgift
3. En afgift der beregnes på grundlag af brændstofforbrug, vægt og motorstørrelse
4. En værdibaseret afgift med tillæg og fradrag, betinget af bilens CO₂-udslip.
5. En værdibaseret afgift med tillæg og fradrag betinget af bilens energiklassificering

Model 1-3, beregner registreringsafgiften ud fra rent tekniske kriterier, hvorimod model 4-5 tager udgangspunkt i den nuværende værdibaserede registreringsafgift, hvor der tilføres et element af CO₂-differentiering.

Alle modeller indeholder et element af CO₂ og skaber derved incitament til køb af forholdsvis små biler, med dertilhørende negativ effekt på trafiksikkerheden. Derudover bevirker modellerne samtidigt, at dieslbiler opnår en afgiftsmæssig fordel, da de er mere brændstoføkonomiske end benzinbiler. Det vil føre til en øget dieselandel, hvilket anses for u hensigtsmæssigt, idet dieseldrevne biler har andre negative effekter på miljøet (se afsnit 3.1). Det har således vist sig nødvendigt at supplere de nævnte modeller med dels et tillæg i afgiften for dieslbiler på 10.000 kr i alle 5 modeller, dels 2-3 tillægsmodeller til fremme af trafiksikkerhed. Desuden suppleres med en tillægsmodel til fremme af biler, som er mere miljøvenlige i andre henseender end udledningen af CO₂.

De tre tillægsmodeller er:

- Der gives et nedslag i registreringsafgiften, såfremt køretøjet opfylder EURO-4 normerne for udstødning af kvælstofilter, kulbrinte, kulilte og partikler før disse bliver obligatoriske i 2006.

7A. Der indføres et tillæg til registreringsafgiften for køretøjer der ikke opfylder EU's to direktiver om henholdsvis frontal- og sidekollision, inden disse bliver obligatoriske i 2003. Model 7A er således kun relevant som en overgangsordning.

7B. De eksisterende sikkerhedsfradrag reformeres og forenkles.

Tillægsmodel 6, skal fremrykke introduktion og salg af mere miljøvenlige biler (excl. CO₂) på det danske marked og derved sikre at der ikke sker en forøgelse af luftforureningen som følge af flere dieslbiler. Tillægsmodel 7A er tilpasset et system hvor afgiften er baseret på rent tekniske kriterier hvorimod model 7B er tilpasset et system indeholdende et værdielement. Model 7A og 7B er udformet til sikre et tilstrækkeligt incitament til køb af bedste sikkerhedsmæssig standard.

Alle modeller er forsøgt udformet således, at den miljømæssige gevinst maksimeres samtidigt med at Statens provenu så vidt muligt holdes uændret.

Til beregning af de miljø- og provenumæssige effekter anvendes to forskellige beregningsmetoder og datagrundlag. Endvidere er de analyserede modeller på grund af hensynet til provenuneutralitet ikke helt identiske. De to modeller benævnes i det efterfølgende som henholdsvis Skatteministeriets og Miljø- og Energiministeriets beregningsmetoder. For en grundig gennemgang af modeller og beregningsmetoder, se kapitel 8.

2.2 Sammenfatning af Arbejdsgruppens resultater

I tabel 2.1 gives et overblik over resultaterne af arbejdsgruppens modeller.

Det fremgår af tabellen, at model 1, hvor afgiften alene afhænger af energiforbruget, ifølge både Skatteministeriets - og Miljø- og Energiministeriets beregninger genererer den største miljøeffekt. Det vil, under de givne antagelser og forudsætninger, være muligt at reducere det gennemsnitlige CO₂-udslip per bil med 2,7 procent i henhold til Skatteministeriets beregninger og 4,8 procent i henhold til Miljø- og Energiministeriet. Det totale CO₂-udslip falder med henholdsvis 21 og 4,8 procent. Årsagen til, at det totale CO₂-udslip falder relativt meget ifølge Skatteministeriets beregninger, skyldes et fald i det samlede bilsalg hvor det i Miljø- og Energiministeriets beregninger er konstant. Forskellen i de to beregningsmetoder gør som nævnt i kap 8.1, at det ikke umiddelbart er muligt at sammenligne de to sæt resultater.

Estimaterne for CO₂-reduktionen, er jf. afsnit 8.1, ligeledes behæftet med meget stor usikkerhed, grundet vanskeligheder med at estimere korrekte elasticiteter for forbrugernes adfærd, når der som i model 1 grundet ændringer i afgiften, sker meget store forskydninger i de relative priser. Resultaterne tyder dog på, at en omlægning af registreringsafgiften efter model 1, alt andet lige, vil reducere det gennemsnitlige CO₂-udslip. Hvorvidt det totale CO₂-udslip vil falde eller stige, vil afhænge af forbrugernes adfærd i forhold til antal solgte biler og det samlede trafikarbejde. I begge sæt beregninger øges dieselandelen, hvorved de gennemsnitlige emissioner af kvælstofilter og partikler øges. I Miljø- og Energiministeriets beregninger, forventes tillægsafgiften på 10.000 kr. for dieslbiler, at reducere dieselandelen og dermed partikeludslippet.

Provenuskønnene er behæftet med meget stor usikkerhed jf. ovenfor. Under antagelse af uændrede importpriser skønnes et provenutab på 1,6 procent efter Skatteministeriets beregninger, hvorimod der skønnes en stigning i provenuet på 1,2 procent ifølge Miljø- og Energiministeriets beregninger, under antagelse af et uændret bilsalg. Eventuelle stigninger i nettoimportpriserne vil have betydelige negative provenueffekter.

Da model 1 indebærer store ændringer i bilernes relative salgspriser, vil model 1 have betydelige konsekvenser for de konkurrencemæssige forhold på bilmarkedet (både for nye biler og brugte). Endvidere er det sandsynligt, at en ændring til en teknisk baseret afgift vil medføre stigninger i nettoimportprisen. Det samme gør sig gældende for model 2 og 3.

Model 1 vil sandsynligvis ikke skabe store omfordelinger imellem indkomstgrupperne, i samfundet, idet hver gruppe vil betale nogenlunde det samme i afgift. Til gengæld vil der være mange tabere indenfor hver gruppe, nemlig de husstande, der skal betale mere i afgift for den samme bil, eller får en dårligere bil med samme afgiftsindhold som før.

Model 2, hvor bilens egenvægt inddrages i afgiftsgrundlaget, vil have en noget mindre effekt på CO₂-udslippet. Ifølge Skatteministeriets beregninger opnås en reduktion i henholdsvis det gennemsnitlige og totale CO₂-udslip på 0,7 og 4,9 procent, hvorimod Miljø- og Energiministeriets beregninger viser et fald på 3,8 procent, for både det gennemsnitlige og det totale CO₂-udslip. Model 2 fører efter Skatteministeriets beregninger til en lavere dieselandel, hvorved de gennemsnitlige emissioner af kvælstofilter og partikler falder. I følge Miljø- og Energiministeriets beregninger øges dieselandelen derimod, og bevirker en stigning i de gennemsnitlige emissioner af kvælstofilter og partikler. I Miljø- og Energiministeriets beregninger, forventes tillægsafgiften på 10.000 kr. for dieselmotorer, at reducere dieselandelen og dermed partikeludslippet.

Provenuskønnene er behæftet med meget stor usikkerhed jf. ovenfor. Under antagelse af uændrede importpriser skønnes et uændret provenu efter Skatteministeriets beregninger, hvorimod der skønnes en stigning på 1,2 procent ifølge Miljø- og Energiministeriets beregninger, hvor der samtidigt antages et uændret bilsalg. Eventuelle stigninger i nettoimportpriserne vil have betydelige negative provenueffekter.

Model 2 påvirker ligeledes de relative priser i betydelig grad, hvorved der som i model 1 vil være konsekvenser for de konkurrencemæssige forhold på bilmarkedet.

Model 2 vurderes til at have omtrent de samme fordelingsmæssige effekter som model 1.

Model 3, hvor afgiften beregnes på grundlag af CO₂-udslip, vægt og motorvolumen, vil efter Skatteministeriets beregninger reducere henholdsvis det gennemsnitlige og det totale CO₂-udslip med 0,8 og 5,0 procent uden at ændre provenuet i betydelig grad. Ifølge Miljø- og Energiministeriets beregninger - der modsat de øvrige modeller - ikke er justeret for at opnå provenuneutralitet, men i stedet minimerer forskydninger i bilpriser og derved på bilmarkedet, indebærer et provenutab på ca. 3 procent og en reduktion i det totale og det gennemsnitlige CO₂-udslip på 0,5 procent. Provenuskønnene er behæftet med meget stor usikkerhed jf. ovenfor, og er foretaget under antagelse af uændrede importpriser. Eventuelle stigninger i nettoimportpriserne vil have betydelige negative provenueffekter.

Model 3 fører ifølge Skatteministeriets beregninger til en højere dieselandel, hvorved de gennemsnitlige emissioner af kvælstofilter og partikler stiger. I følge Miljø- og Energiministeriets beregninger falder dieselandelen derimod, og bevirker et fald i de gennemsnitlige emissioner af kvælstofilter og partikler.

Model 3 generer lidt mindre forskydninger i de relative priser, end model 2 og særligt model 1, men vil dog stadig have erhvervsøkonomiske konsekvenser for bilbranchen. De fordelingsmæssige effekter af model 3, vurderes ligeledes til at være begrænsede.

Model 4 hvor den værdibaserede registreringsafgift kombineres med et tillæg eller fradrag der afhænger af bilens aktuelle CO₂-udslip vil have en begrænset miljøeffekt. Efter Skatteministeriets beregninger reduceres det totale og det gennemsnitlige CO₂-udslip begge med 0,3 procent. Ifølge Miljø- og Energiministeriets beregninger er reduktionen på 1,0 procent. Ifølge Skatteministeriets beregninger falder dieselandelen marginalt og indebærer derved en lavere gennemsnitlig emission af kvælstofilter og partikler, hvorimod dieselandelen efter Miljø- og Energiministeriets beregninger fører til en anelse højere dieselandel og derved højere emissioner af kvælstofilter og partikler. I Miljø- og Energiministeriets beregninger, forventes tillægsafgiften på 10.000 kr. for dieselmotorer, at reducere dieselandelen og dermed partikeludslippet.

Provenuet er uforandret efter Skatteministeriets beregninger, hvorimod det falder med 1,6 procent ifølge Miljø- og Energiministeriets beregninger. Igen er der tale om meget usikre resultater. Da Model 4 ikke indebærer ret store ændringer i registreringsafgiften og derved i de relative priser, er effekterne for bilbranchen begrænsede.

Model 4 genererer ikke de store udsving i salgsprisen hvilket tyder på, at modellen er fordelingsmæssig neutral.

Model 5 hvor den værdibaserede registreringsafgift kombineres med et tillæg eller fradrag der afhænger af bilens energimærke, vil som model 4 have en begrænset miljøeffekt. Ifølge Skatteministeriets beregninger reduceres det totale og det gennemsnitlige CO₂-udslip med henholdsvis 0,8 og 0,6 procent. Ifølge Miljø-

og Energiministeriets beregninger er reduktionen på 1,0 procent. Model 5 fører efter både Skatteministeriets og Miljø- og Energiministeriets beregninger til en marginalt højere dieselandel og derved til lidt højere gennemsnitlige emissioner af kvælstof og partikler. I Miljø- og Energiministeriets beregninger, forventes tillægsafgiften på 10.000 kr. for dieselmotorer, at reducere dieselandelen og dermed partikeludslippet.

Provenuet er uforandret ifølge Skatteministeriets beregninger, hvorimod det falder med 1,0 procent efter Miljø- og Energiministeriets beregninger. Igen er der tale om meget usikre resultater. Da Model 5 ikke indebærer ret store ændringer i registreringsafgiften og derved i de relative priser, er effekterne for bilbranchen begrænsede.

Model 5 forøger det nuværende progressive element i forhold til indkomsten en anelse, hvilket må formodes, at komme husstande med små indkomster til gode på bekostning af husstande med større indkomster.

Generelt har analyserne vist, at jo større vægt CO₂-elementet har i afgiftsgrundlaget jo større bliver gevinsten i forhold til den gennemsnitlige CO₂-udledning. (Effekten på det totale CO₂-udslip vil i højere grad afhænge af størrelsen på den samlede bilpark, samt eventuelle effekter på det samlede trafikarbejde). Samtidig har analyserne vist, at jo mere modellerne i afgiftsmæssig henseende favoriserer energirigtige køretøjer, jo større sandsynlighed vil der være for et markant skift mod flere dieselmotorer, da disse er mere energieffektive end benzindrevne.

Analyserne har ligeledes vist, at jo mere radikale ændringer af afgiftsgrundlaget der foretages, jo større vil de samfundsøkonomiske konsekvenser - både i forhold til bilbranche, forbrugere samt fordelingsmæssige hensyn - være. Ydermere er effekterne på Statens provenu mere usikre, idet store forskydninger i de relative priser gør det meget svært at forudsige ændret forbrugeradfærd, som følge af en afgiftsomlægning.

Table 2.1 Overview table of calculations of working group models

		Provenu		Antal solgte biler		Gennemsnitligt CO ₂ per km		CO ₂ -udslip (total)	Emissioner (g/km) Ændring (pct)	
		Niveau (mia. kr.)	Ændring (pct.)	Niveau, heraf diesel	Ændring	Niveau (g/km)	Ændring (pct.)	Ændring (pct.)	NOx	Partikler
Basiskørsel	Skatteministeriet	14,3		130.793 (7,8)		177,3				
	Miljø- og energiministeriet	16,4		147.196 (12,9)		183,0				
Model 1: Energiforbrug i tredje potens	Skatteministeriet	14,1	-1,6	106.464 (11,1)	-18,6	172,5	-2,7	-21,0	6,0	41,4
	Miljø- og energiministeriet	16,6	1,2	147.196 (24,0)	0,0	174,2	-4,8	-4,8	19,1	86,1
Model 2: CO ₂ -udslip og vægt	Skatteministeriet	14,3	0,0	125.249 (7,2)	-4,2	176,0	-0,7	-4,9	-1,1	-7,0
	Miljø- og energiministeriet	16,6	1,2	147.196 (18,2)	0,0	176,1	-3,8	-3,8	9,5	41,2
Model 3: Brændstofforbrug, vægt og motorstr.	Skatteministeriet	14,3	-0,1	125.276 (8,2)	-4,2	175,8	-0,8	-5,0	0,7	4,5
	Miljø- og energiministeriet	16,4	-0,3	147.196 (12,9)	0,0	182,1	-0,5	-0,5	-0,6	-2,6
Model 4: Tillæg/fradrag til nuværende afgift	Skatteministeriet	14,3	0,0	130.894 (7,8)	0,0	176,7	-0,3	-0,3	-0,1	-0,7
	Miljø- og energiministeriet	16,1	-1,6	147.196 (13,5)	0,0	181,2	-1,0	-1,0	1,2	5,1
Model 5: Tillæg/fradrag til nuværende afgift	Skatteministeriet	14,3	0,0	132.627 (8,0)	1,4	176,3	-0,6	-0,8	0,3	2,1
	Miljø- og energiministeriet	16,2	-1,0	147.196 (13,5)	0,0	181,2	-1,0	-1,0	1,2	5,1

Anm: Alle beregninger er med adfærd.

Kapitel 3. Afgrænsning

3.1 Definition af "miljøvenlige biler"

Definitionen af hvad der forstås ved en "miljøvenlig bil" afhænger af hvilke miljø hensyn der tillægges størst værdi, idet der kan være modsatte miljøeffekter ved forskellige typer af biler. En bil med et lavt CO₂-udslip kan have andre uønskede konsekvenser for miljøet, f.eks. i form af en høj emission af skadelige partikler, kulbrinter og kvælstofilter.

I arbejdsgruppen er der blevet lagt vægt på, at en "miljøvenlig bil" har et så lavt brændstofforbrug (CO₂-udslip) som muligt, kombineret med et lavt udslip af partikler, kvælstofilter og kulbrinter.

Dieselmotorer har, i dag, et væsentligt højere udslip af partikler og kvælstofoxider end benzindieselmotorer, mens der ikke er væsentlig forskel på udslippet af kulbrinter ved bilernes drift. Det er dog ikke usandsynligt, at den teknologiske udvikling af såvel benzin- som dieselmotorer vil betyde, at vurderingen af de sundhedsmæssige forhold på længere sigt vil tippe til fordel for dieselmotoren. Det vil dog forudsætte, at der indføres krav til dieselmotorer som i praksis kræver brug af partikelfiltre og specielle kvælstofilter- katalysatorer. Den første dieselmotor med filter er allerede på det danske marked. Her er vurderingen, at den miljøvenlige (bortset fra det lavere CO₂-udslip) svarer nogenlunde til en benzindieselmotor.

I forbindelse med en ændring af registreringsafgiften er det ikke ønskeligt, at der sker et markant skift mod flere dieselmotorer med mindre disse er forsynet med et partikelfilter med dokumenteret virkning. Et skift mod flere dieselmotorer, med et fabriksmonteret dieselfilter, vil indebære en reduktion af CO₂-udslip kombineret med en større udledning af kvælstofilter. Kvælstofilter anses dog ikke for så væsentligt et sundhedsproblem som partiklerne.

Der ses i analysen bort fra biler der anvender alternative former for drivmidler som f.eks. gasbiler eller brændselcellebiler, da disse drivmiddelarter ikke på nuværende tidspunkt anses for at være et muligt alternativ samt at man ikke har klarlagt evt. andre negative miljøeffekter ved disse typer af drivmidler.

De såkaldte "hybridbiler" der kombinerer en konventionel benzinmotor med f.eks. en elmotor, vil ikke blive belyst særskilt i analyserne. Disse typer af biler udnytter brændstoffet bedre end konventionelle biler. Det betyder, at emissionen af miljøskadelige stoffer er noget lavere end de gældende normer samt at der opnås en bedre brændstofføkonomi.

Hvis beregningen af registreringsafgiften efter en omlægning kommer til at ske under hensyn til CO₂-udslip vil hybridbiler, på lige fod med andre energieffektive biler, opnå en fordel relativt til biler der er knap så energieffektive. På den anden side betyder den ekstra motor og batterier, at hybridbiler, i dag, er noget tungere end konventionelle biler. Det betyder, at i de modeller hvor vægt indgår som afgiftsparameter vil hybridbiler blive straffet som følge af deres relativt høje vægt. Det kan således overvejes, at give hybridbilen en "afgiftsrabat", f.eks. ved at lade vægten fra el-motoren og batteriet udgå af beregningsgrundlaget.

Særligt i introduktionsfasen vil fremstillingsprisen for særligt energieffektive biler være højere end for konventionelle biler. Som nævnt i Regeringens CO₂-handlingsplan om begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip (april 2001) vil Regeringen løbende følge udviklingen og overveje mulighederne for en tilpasning af afgiftsstrukturen, der kan muliggøre introduktion af særligt energieffektive biler på det danske marked

3.2 Afgrænsning af køretøjer

Arbejdsgruppen belyser i rapporten alene effekter af en omlægning af registreringsafgiften, for personbiler. Der ses således i analyserne bort fra andre typer af motorkøretøjer som varebiler, campingvogne, motorcykler mv.

Baggrunden for denne afgrænsning er, at der på nuværende tidspunkt ikke eksisterer officielle brændstofføknormer for disse typer af køretøjer. Det er således, for disse typer af køretøjer, ved afslutningen af arbejdsgruppens arbejde, ikke muligt at beregne registreringsafgift hvor brændstofforbruget indgår i afgiftsgrundlaget.

3.3 Definition af provenuneutralitet

Arbejdsgruppen har valgt at definere provenuneutralitet ved, at provenuet fra registreringsafgiften, isoleret set, efter en omlægning af registreringsafgiften er uforandret. Der er tale om en isoleret betragtning af effekter på provenuet fra registreringsafgiften og eventuelle afledede effekter på f.eks. den grønne ejerafgift og brændstofafgifter, inddrages derfor ikke i analyserne.

Der vil, såfremt en omlægning af registreringsafgiften medfører et skift mod mere brændstoføkonomiske biler, alt andet lige opstå effekter på provenuet fra både den grønne ejerafgift og fra brændstofafgifterne. Ved et uændret trafikarbejde vil denne effekt udmønte sig i et provenutab, idet bilerne nu kører længere per liter brændstof. Denne negative effekt modificeres såfremt trafikarbejdet stiger, som følge af de lavere omkostninger per kørt kilometer. Det er grundet de to modsatrettede effekter, ikke muligt at forudsige effekten på det samlede provenu fra brændstofafgifter og grøn ejerafgift, som følge af en omlægning af registreringsafgiften.

Kapitel 4. Danske erfaringer med brug af afgifts- incitamenter til fremme af "mere miljøvenlige biler"

4.1 Grøn ejerafgift

Den grønne ejerafgift blev indført med virkning fra 1. juli 1997. Formålet med lov om afgift af brændstofforbrug for visse personbiler var, at skærpe bilafgifternes miljøvirkning ved at gøre afgifterne mere afhængige af miljøbelastningen, uden dog at påvirke afgiftsprovenuet. Den tidligere vægt- og udligningsafgift af nye personbiler blev således afskaffet og erstattet med den grønne ejerafgift, som beregnes på grundlag af bilens brændstofforbrug. Det har reelt betydet et fald i afgiften for særligt brændstoføkonomiske biler. Nye dieseldrevne personbiler blev herudover pålagt et tillæg svarende til den tidligere udligningsafgift. Ældre biler betaler fortsat vægt- og udligningsafgift.

Skatteministeriet har efterfølgende undersøgt, om den grønne ejerafgift har haft den forventede effekt, jf. bilag 2. Resultatet af undersøgelsen tyder på, at det samlede brændstofforbrug (målt ved km per liter benzin) for nye biler er faldende. Dette er dog behæftet med en vis usikkerhed, idet valget af bil påvirkes af andre faktorer, som f.eks. bilens værditab og den generelle økonomiske udvikling, hvis effekter ikke kan udskilles fra effekten af skatteomlægningen til grøn ejerafgift.

4.2 Registreringsafgift - eksisterende regelsæt, provenu og fordelingsbetragtninger

Der opkræves registreringsafgift af alle nyregistrerede personbiler, motorcykler, vare- og lastvogne med tilladt totalvægt indtil 4 tons, hyrevogne, busser samt af en række andre køretøjer. Nedenfor gennemgås reglerne med fokus på personbiler, der samlet står for den største del af registreringsafgiften. Alle beløbsgrænser er i 2001-niveau.

Registreringsafgiften beregnes af den afgiftspligtige værdi, der er køretøjets almindelige pris inklusive moms ved salg. I den afgiftspligtige værdi indregnes altid mindst 9 procent i forhandleravance. Der medregnes som hovedregel alt det udstyr, der leveres med køretøjet, undtagen radioer samt andet ekstraudstyr, hvor montering mv. er sket hos forhandleren. Endvidere holdes leverings- og finansieringsomkostninger på maksimalt 1.520 kr. for personbiler ude af beregningsgrundlaget.

For nye personbiler beregnes registreringsafgiften, som hovedregel, som 105 procent af den del af den afgiftspligtige værdi, der er under 55.300 kr. og 180 procent af den del af den afgiftspligtige værdi, der er over 55.300 kr. Nedenstående eksempel viser beregningen for en ny personbil, der har en værdi før moms på 60.000 kr.

Boks 4.1: Beregning af registreringsafgift (kr.)

Værdi før moms (inkl. 9 pct forhandler avance)		60.000
Moms $0,25 \cdot 60.000$		15.000
Afgiftsgrundlag (værdi efter moms)		75.000
Registreringsafgift $(1,05 \cdot 55.300) + 1,80 \cdot (75.000 - 55.300)$		93.525
Leveringsomkostninger incl. moms $(1,25 \cdot 1.520)$	1.900	
Leveringspris		170.425

For brugte personbiler, der indføres i Danmark, beregnes afgiften efter samme princip som for nye, men beløbsgrænserne ved progressionen er mindre. For en personbil, der f.eks. er mellem 1 og 2 år gammel, beregnes registreringsafgiften som 105 procent af 40.100 kr. og 180 procent af resten. Skemaet nedenfor giver en oversigt over aftrapningen af progressionsgrænsen med bilens alder.

Skema 4.1: Oversigt over aftrapning af progressionsgrænsen

Bilens alder	Progressionsgrænse (kr.)
Ny	55.300
0 - 1 år	47.000
1 - 2 år	40.100
2 - 3 år	33.200
3 - 4 år	26.300
4 - 5 år	19.400
5 - 6 år	12.500
Over 6 år	5.600

For nye varevogne med en totalvægt på indtil 2 tons og visse køretøjer mellem 2 og 4 tons er registreringsafgiften 95 procent af værdien ud over 13.400 kr., for andre varebiler mellem 2 og 4 tons totalvægt er afgiften på 30 procent ud over en grænse på 33.100 kr. Køretøjer over 4 tons er som hovedregel fritaget for afgift.

For nye motorcykler beregnes afgiften som 105 procent af den del af den afgiftspligtige værdi, der er mellem 7.000 kr. og 12.700 kr., og 180 procent af resten. For brugte motorcykler og varevogne, der indføres til Danmark, er der en aftrapning af beløbsgrænserne på samme måde som for personbiler. Derudover findes der særlige regler for hyrevogne, campingbiler og visse busser.

Der gives en række fradrag i registreringsafgiften og i afgiftsgrundlaget, fortrinsvis af sikkerheds- eller miljømæssige hensyn. Derudover kan udgifter til særligt invalideudstyr holdes uden for den afgiftspligtige værdi

Tillæg og fradrag af trafikikkerhedsmæssige hensyn

I registreringsafgiftsloven gives der en række nedslag og tillæg for udstyr, der forbedrer trafikikkerheden, jf. skema 4.2.

Skema 4.2: Sikkerhedsmæssige tillæg og fradrag

	Personvogne	Varevogne
Fradrag i den afgiftspligtige værdi (kr) Blokeringsfri bremses (ABS),	4.165	
Sikkerhedspuder	1.280 pr. pude, max 4 puder	
Tillæg til den afgiftspligtige værdi Ingen sikkerhedspuder	7.450 kr.	
Kun én sikkerhedspude	3.725 kr.	
Fradrag i registreringsafgiften (kr) Indvendig justerbart højre sidespejle	300	300
Bagrudevasker og vasker	300	600
Ekstra, højt monteret stoplygte	-	200

Der gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 4.165 kr., hvis køretøjet er forsynet med blokeringsfri bremses (ABS-bremses). Hvis der ikke er installeret airbags, bliver den afgiftspligtige værdi tillagt 7.450 kr. Er der kun installeret én airbag kommer der et tillæg på 3.725 kr. Samtidig gives der et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 1.280 kr. per pude, dog gives der maksimalt fradrag for 4 puder.

Derudover gives der nedslag i registreringsafgiften, hvis det højre sidespejl kan justeres indefra og hvis der er bagrudevasker og -vasker. For varebiler gives endvidere et fradrag hvis der er en ekstra højt placeret stoplygte.

Det bør bemærkes, at fradrag og tillæg for blokeringsfri bremses og sikkerhedspuder sker i den afgiftspligtige værdi, mens de øvrige fradrag gives i den beregnede afgift. Det betyder, at fradrag og tillæg for blokeringsfri bremses og sikkerhedspuder medfører, at bilens salgsspris reduceres eller øges med mere end fradragenes beløb.

Tillæg og fradrag af miljømæssige årsager

Lov nr. 964 af 20. december 1999 og lov nr. 948 af 20. december 1999 har med virkning fra 1. januar 2001 ændret registreringsafgiftsloven samt brændstofforbrugsafgiftsloven - den grønne ejerafgift - i en retning der tilgodeser særligt brændstoføkonomiske biler. Målet med lovændringerne var, at skabe et stærkere økonomisk incitament til køb af særligt brændstoføkonomiske biler, da disse grundet en mere kostbar teknik er dyrere end tilsvarende konventionelle biler. Bl.a. fik energiøkonomiske køretøjer et nedslag i registreringsafgiften. Nedslaget gælder for køretøjer indregistreret efter 1. januar 2000 og følger følgende skala:

Skema 4.3: Nedslag i registreringsafgiften

Brændstofforbrug (km/l)		Afgiftsnedsættelse	
Benzin	Diesel	Årene 2000-2005	Årene 2006-2010
25-28,6	28,1 - 32,1	1/6	0
28,6-33,3	32,1 - 37,5	1/3	1/5
33,3-40,0	37,5 - 45	1/2	2/5
> 40	> 45	2/3	3/5

F.eks. vil en benzindrevet bil med et benzinförbrug på 30 km/l, der indregistreres i perioden 2001 - 2005, få et nedslag i registreringsafgiften på 1/3.

Nedslagene skal kompensere for, at de meget brændstoføkonomiske biler, på grund af anvendelse af ny teknologi, ofte vil være dyrere at producere. De meget brændstoføkonomiske biler vil derved være dyrere at anskaffe for forbrugerne end tilsvarende biler med et højere energiförbrug.

Det forhold, at de nye regler har været gældende i en relativt kort periode betyder, at der på tidspunktet for afslutningen af arbejdsgruppens arbejde, er et relativt spinkelt vurderingsgrundlag for erfaringerne med de nye regler. Foreløbige tal tyder dog på, at lov om særligt brændstoføkonomiske biler har påvirket forbrugernes efterspørgsel efter særligt brændstoføkonomiske biler. Således blev der i 2000 indregistreret 1.021 stk. 3 liters VW LUPO, mod 1 stk i 1999 og 0 i 1998. Den stigende interesse og efterspørgsel, efter denne særlig brændstoføkonomiske bil, der er den eneste bilmodel på det danske marked⁽¹⁾ som på indeværende tidspunkt opnår et nedslag i registreringsafgiften, har medført en kraftig overefterspørgsel efter denne model. Man har som følge af den store efterspørgsel observeret, at brugte importerede LUPOer fra Tyskland er blevet solgt på det danske marked til priser der ligger (ca. 20.000 kroner) over den anmeldte standardpris, hvilket indikerer at lovændringerne har haft en signifikant effekt på forbrugernes adfærd.

Der er i lovene indsat en revisionsbestemmelse, hvori det fastslås, at regeringen i 2002 skal fremlægge en rapport for Folketinget der skal belyse om reglerne lever op til målsætningen.

Derudover gives der for alle motorkøretøjer forsynet med blyakkumulatorer, nedslag i den afgiftspligtige værdi for gebyrer på blyakkumulatorer samt moms heraf.

Elbiler

I lov nr. 564 af 7. december 1983, vedtog Folketinget, at el-drevne motorkøretøjer med tilladt totalvægt indtil 2 tons, der blev anmeldt til registrering inden udgangen af 1986, skulle fritages for afgift. Denne midlertidige afgiftsfritagelse er senere i flere omgange blevet forlænget. Senest er den midlertidige afgiftsfritagelse ved lov nr. 463 af 31. maj 2000, forlænget til udgangen af 2003. På samme vis blev el-drevne køretøjer i 1997 midlertidigt fritaget for at betale udligningsafgift, grøn ejerafgift samt vægtafgift. Denne fritagelse udløber ligeledes ved udgangen af 2003.

Provenu

Registreringsafgiften indbragte i 2000 et provenu på knap 13,5 mia. kr. fra indregistreringen af ca. 146.000 køretøjer. Hovedparten af provenuet, knap 85 procent, stammer fra nye personbiler, jf. tabel 4.3.

Tabel 4.1: Indregistrerede køretøjer i 2000

Type	Antal		Provenu	
	Stk.	Pct.	Mio. kr.	Pct.
Nye personbiler	101.375	69,5	11.237	84,5
Brugte personbiler	8.780	6	637	4,8
Nye motorcykler	3.132	2,0	197	1,5
Brugte motorcykler	2.181	1,5	67	0,5
Varebiler, 95 pct. afgift	1.911	1	203	1,5
Varebiler, 30 pct. afgift	25.288	17	852	6,4
Busser, campingvogne	1.591	1	130	1,0
Hyre vogne, 20 pct. afgift	1.674	1	85	0,6
I alt	145.932	100	13.407,0	100,0

Kilde: Told- og Skattestyrelsen

Nyregistrerede personbiler udgjorde 101.375 af de registrerede køretøjer i 2000, svarende til knap 70 procent. Der blev indregistreret ca. 27.000 varebiler, hvoraf ca. 2.000 er lette varevogne under 2 tons og ca. 25.000 er mellem tunge varevogne mellem 2 og 4 tons.

Fordelingsmæssige konsekvenser af registreringsafgiften

Det er ikke særlig veldokumenteret, hvem der betaler registreringsafgiften, bl.a. grundet manglende data på området. I det følgende undersøges hvem der ejer og hvem der køber nye personbiler.

Tabel 4.2. viser, fordelt på indkomstintervaller, hvor stor en andel af danske familier, der har bil, samt hvor stor en andel af danske familier, hvis bil er indregistreret første gang i 1999. Der er alene medtaget personbiler til privat brug.

Der findes ikke i datamaterialet oplysninger om størrelsen af registreringsafgiften. Det har kun været muligt at belyse ejerforholdene til personbilerne.

Tabel 4.2: Ejere af biler og nye biler fordelt på indkomstintervaller - 1999.

Familiens bruttoindkomst ¹ (kr.)	Antal familier (1.000)	Gnsn. bruttoindk. (kr.) ¹	Gnsn. disp. indk. (kr.) ²	Andel med mindst 1 bil (pct.)	Andel med nyregistreret bil (pct.) ³
Enlige Under 50.000	141	20.659	18.593	4	0
50.000 - 100.000	351	86.395	64.633	10	0
100.000 - 150.000	411	120.597	85.949	20	1
150.000 - 200.000	221	174.982	117.032	30	1
200.000 - 250.000	202	223.592	143.159	41	2
250.000 - 300.000	122	272.355	167.902	49	3
300.000 - 400.000	82	339.198	197.539	55	3
Over 400.000	42	570.092	296.161	64	6
Alle	1.572	160.171	104.938	26	1
Par Under 150.000	73	108.577	83.998	53	2
150.000 - 200.000	104	173.524	131.457	65	2
200.000 - 300.000	202	251.204	178.882	71	4
300.000 - 400.000	248	353.728	237.332	81	5
400.000 - 500.000	308	448.502	288.334	88	7
500.000 - 600.000	190	544.100	333.055	89	9
Over 600.000	194	819.075	445.214	87	11
Alle	1.319	428.156	267.770	80	7

Anm: Lovmodelberegninger foretaget på en stikprøve på 1/30 af den danske befolkning pr. 1. jan. 2000. Indkomstoplysninger er fra 1999 og oplysninger om køretøjer er statusoplysninger ultimo 1999.

1) En familie er en såkaldt c-familie. Bruttoindkomsten er defineret som summen af husstandens personlige indkomst, arbejdsmarkedsbidrag, positive nettokapitalindkomst samt udbytteindkomst.

2) Disponibel indkomst er defineret som bruttoindkomst fratrukket arbejdsmarkedsbidrag, slutlignede skatter samt udenlandsk udbytteskat.

3) Personbiler, der er førstegangsregistreret i 1999.

Tabellen viser, for både enlige og par, at der er en entydig positiv sammenhæng mellem indkomstens størrelse og sandsynligheden for at familien har bil. Det betyder, at jo større indkomst familien har, jo større sandsynlighed er der for at familien har en bil. En tilsvarende sammenhæng gælder for den andel af familierne, der har en personbil, som blev indregistreret første gang i 1999. Bilen kan godt være indregistreret hos en anden ejer i løbet af 1999 og siden videresolgt, men det vil formentlig kun være sket i begrænset omfang. I de fleste tilfælde vil en familie, der i løbet af 1999 har købt bil, formentlig stadig have bilen ved udgangen af 1999.

Selvom der ikke i tabellen tages højde for hvilke biler, der bliver registreret, og dermed for registreringsafgiftens størrelse, indikerer den, at familier med høje indkomster betaler den største del af registreringsafgiften. Det behøver imidlertid ikke betyde, at afgiften er progressiv eller omtrentlig proportional. Det afhænger af en eventuel sammenhæng mellem valg af bilmærke og bruttoindkomsten.

Tablet 4.3 viser, hvor stor en andel registreringsafgiften i gennemsnit udgør af bruttoindkomsten henholdsvis den disponible indkomst, indenfor den pågældende indkomstgruppe. Registreringsafgiften er sat til gennemsnitligt 110.000 kr. per bil i alle indkomstintervaller, svarende til niveauet i 1999.

Tabel 4.3: Fordelingsmæssige konsekvenser

Familiens bruttoindkomst ¹ (kr.)	Antal familier (1.000)	Gnsn. bruttoindk. (kr.) ¹	Gnsn. disp. indk. (kr.) ²	Reg.afgiftens andel af bruttoindk. (pct.)	Reg.afgiftens andel af disp. Indkomst (pct.)
Enlige Under 50.000	141	20.659	18.593	1,2	1,4
50.000 - 100.000	351	86.395	64.633	0,4	0,5
100.000 - 150.000	411	120.597	85.949	0,6	0,8
150.000 - 200.000	221	174.982	117.032	0,7	1,1
200.000 - 250.000	202	223.592	143.159	1,1	1,6
250.000 - 300.000	122	272.355	167.902	1,1	1,7
300.000 - 400.000	82	339.198	197.539	1,1	1,9
Over 400.000	42	570.092	296.161	1,2	2,4
Alle	1.572	160.171	104.938	0,8	1,3
Par Under 150.000	73	108.577	83.998	2,2	2,8
150.000 - 200.000	104	173.524	131.457	1,4	1,9
200.000 - 300.000	202	251.204	178.882	1,8	2,5
300.000 - 400.000	248	353.728	237.332	1,7	2,5
400.000 - 500.000	308	448.502	288.334	1,8	2,7
500.000 - 600.000	190	544.100	333.055	1,8	3,0
Over 600.000	194	819.075	445.214S	1,5	2,8
Alle	1.319	428.156	267.770	1,7	2,7

Anm: Gennemsnitlig registreringsafgift sat til 110.000 kr. Registreringsafgiftens andel af henholdsvis brutto- og nettoindkomsten, er beregnet som den gennemsnitlige andel for hele indkomstgruppen. Det betyder, at både personer der ikke har bil og personer der har bil indgår i beregningerne.

Kilde: Danmarks Statistik

Det ses, at registreringsafgiften i det store hele er progressiv. Der er en pæn sammenhæng mellem familiens bruttoindkomst og den betalte registreringsafgift. Undtagelserne findes i indkomstfordelingens haler, hvor familier med små indkomster har relativt mange biler i forhold til indkomsten og hvor familier med de helt store indkomster har lidt færre. Sidstnævnte kan muligvis skyldes, at en del højtlønnede har firmabil i stedet for selv at eje en bil.

Sammenlignes i stedet familiens disponible indkomst fremfor bruttoindkomsten med den betalte registreringsafgift, forstærkes den progressive tendens. Det skyldes, at personskattesystemet i forvejen er progressivt og således indeholder et væsentligt omfordelingslement.

Som nævnt gælder dette resultat under forudsætning af, at registreringsafgiften gennemsnitligt set er ens for alle indkomstintervaller. Ændres det til den - næppe urealistiske - forudsætning, at personer med en større indkomst generelt køber en dyrere bil, vil den progressive tendens blive forstærket.

I modsat retning trækker, at beregningerne ovenfor kun vedrører registreringsafgiften på nye biler. Personer, der køber brugte biler, betaler på sin vis også registreringsafgift, idet der i prisen på en brugt bil er en ikke afskrevet del af den oprindelige registreringsafgift. Omvendt vil personer, der køber en ny bil, ofte sælge den gamle og få en del af registreringsafgiften refunderet af køberen. Dermed svækkes den progressive tendens.

Samlet er der dog ingen tvivl om, at registreringsafgiften virker som en progressiv afgift.

4.3 Generelle effekter af registreringsafgiften

Miljømæssige effekter

Den relativ høje registreringsafgift i Danmark har en række miljømæssige konsekvenser af positiv og negativ karakter. I positiv retning trækker for det første, at registreringsafgiften medvirker til at begrænse bilparkens størrelse. Sammenlignet med andre lande er der i Danmark relativt få biler per indbygger. I Danmark er der ca 350 biler per 1.000 indbygger mod f.eks. 500 biler per indbygger i Tyskland, der ikke har registreringsafgift. For det andet betyder registreringsafgiften, at bilerne i Danmark generelt vejer mindre, har mindre motorer og dermed har en bedre brændstoføkonomi.

I modsat retning trækker, at den høje registreringsafgift er med til at forlænge bilernes levetid. I 1990 var ca. 34 procent af den danske bilpark 10 år eller mere, og i 1999 var denne andel vokset til ca 37 procent. Længere levetid bidrager på den ene side til, at begrænse ressourceforbruget til transportsektoren, men betyder samtidigt, at ny teknologi har længere gennemslagskraft og derved sænkes hastigheden hvorved ældre og miljøbelastende biler, udskiftes.

Generelt, skal det nævnes, at der i gennemsnit eksisterer en stadig stigende sammenhæng mellem hvor meget en bil koster og hvor langt bilen kører per liter benzin. Det betyder, at i de fleste tilfælde, beskattes dyre og ikke brændstoføkonomiske biler i dag hårdere end små og mere miljørigtige biler, idet den afgiftspligtige værdi er højere for de store biler.

Trafiksikkerhedsmæssige effekter

Den værdibaserede registreringsafgift indebærer, at teknologiske forbedringer der bidrager til at øge færdselssikkerheden, pålægges en relativ høj afgift på merprisen for den nye teknologi. Dette er i det eksisterende afgiftssystem, forsøgt modvirket ved at kompensere med fradrag, dels i den afgiftspligtige værdi og dels i selve registreringsafgiften, jf. afsnit 4.2. Disse fradrag er skønmæssige og modsvarer derfor ikke den faktiske merudgift ved det ekstra udstyr der har til formål at forbedre trafiksikkerheden. I de tilfælde fradraget er lavere end den faktiske merudgift, vil det påvirke færdselssikkerheden i negativ retning. Modsat vil være tilfældet hvis fradraget overstiger den faktiske merudgift.

4.4 Dansk energimærkning af nye personbiler

For at øge forbrugernes bevidsthed har regeringen på baggrund af et EU-direktiv i april 2000 indført en mærkningsordning af alle nye biler. Energimærkningen skal gøre forbrugerne opmærksomme på de nye bilers brændstofforbrug og dermed gøre energiforbruget mere synligt for forbrugerne i forbindelse med valg af bil. Den grafiske præsentation af nye personbilers brændstofforbrug er i form af "energipile", som også kendes fra hårde hvidevarer. I skema 4.4 nedenfor, er vist klassificeringen af bilerne efter deres energiforbrug.

Skema 4.4: Energiklasser for personbiler

Energiklasse	Brændstofforbrug Benzinbiler (km/l)	Brændstofforbrug Dieselmotorer (km/l)
A	18,1	20,4
B	15,4 - 18,1	17,3 - 20,4
C	14,3 - 15,3	16,1 - 17,2
D	12,5 - 14,2	14,1 - 16,0
E	11,8 - 12,4	13,2 - 14,0
F	10,5 - 11,7	11,9 - 13,1
G	< 10,5	< 11,9

Der er på tidspunktet for afslutningen af arbejdsgruppens arbejde ikke afsluttet undersøgelser af ændringer af forbrugernes adfærd som følge af indførelse af mærkningsordningen.

4.5 Varebiler

Der er i § 4, stk. 4, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. en bestemmelse om, at der gives fradrag i vægtafgiften såfremt køretøjet opfylder de krav til udslippet af skadelige stoffer, som er fastsat i Trafikministeriets bekendtgørelse.

Der ydes efter bestemmelsen fradrag for opfyldelse af 2000-normer i perioden 1998-2000. I årene 2001-2005 er det opfyldelse af 2005-normerne, der udløser fradraget.

Det fremgår af tabel 4.3 og tabel 4.4, at der i 1998 er givet fradrag til 3.121 varebiler efter miljønorm 2000 og 1.817 varebiler efter miljønorm 2005. I 1999 var antallet henholdsvis 5.873 (miljønorm 2000) og 3.005 (miljønorm 2005). I 2000 steg antallet af varebiler der fik bevilliget fradrag efter miljønorm 2000 til 8.046 hvorimod antallet af varebiler der fik bevilliget fradrag efter miljønorm 2005 faldt til 2.990.

Ydermere fremgår det af tabellerne, at det primært er varebiler i vægtklassen 2.001 til 2.500, der har opnået fradrag.

Tabel 4.3: Antal varebiler der har fået fradrag efter miljønorm 2000

Totalvægt	1998	1999	2000
<1000	0	0	0
1.001-2.000	401	556	454
2.001 - 2.500	2.331	5.092	6.217
2.501 - 3.500	389	225	1.375
> 3.500	0	0	0
I alt	3.021	5.873	8.046

Kilde: Centralregistret for motorkøretøjer

Tabel 4.4: Antal varebiler der har fået fradrag efter miljønorm 2005

Totalvægt	1998	1999	2000
<1000	0	0	0
1.001-2.000	56	113	155
2.001 - 2.500	1.500	2.388	2.567
2.501 - 3.500	261	504	268
> 3.500	0	0	0
I alt	1.817	3.005	2.990

Kilde: Centralregistret for motorkøretøjer.

1) Det forventes, at der i den nærmeste fremtid vil blive introduceret flere meget brændstoføkonomiske biler på det danske marked. F.eks. har Audi bebudet, at de vil forsøge at markedsføre en variant af deres model A2, der kan køre 33,4 km per liter diesel. Denne bil vil på lige fod med VW's LUPO kunne opnå et nedslag i registreringsafgiften.

Kapitel 5. Udenlandske erfaringer med brug af afgifts- incitament

5.1 Norge

Frem til 1. januar 1996 blev den norske engangsafgift, der svarer til den danske registreringsafgift, beregnet som en halvt vægt- og halvt værdibaseret afgift. Værdiafgiften betød, at ekstraudstyr til forbedring af miljø og sikkerhed, som udgangspunkt gav øget afgift, idet ekstraudstyret forøgede bilens værdi. Der var i det norske system, som i det danske, fradrag for sikkerhedsudstyr, som airbag, ABS-bremser og højt monteret stoplys. Disse fradrag var dog ikke differentieret, på trods af at omkostningerne og derved mer-afgiften for udstyret var forskellig. Det betød, at fradraget ikke modsvarede den faktiske merudgift forbundet med det pågældende sikkerhedsudstyr. Det blev anset for problematisk, idet der kunne opstå negative effekter på færdselssikkerheden, såfremt fradragsbeløbet var mindre end den faktiske merudgift.

Samtidig anså man det som et problem, at afgiftsgrundlaget forholdsvis let kunne påvirkes ved, at give bilerne en urealistisk lav importværdi.

I en anbefaling fra Finans- og Tolddepartementet i 1997 blev det foreslået, at ændre engangsafgiften fra en værdibaseret afgift til en afgift baseret på objektive kriterier. Baggrunden for, at man ønskede, at ændre engangsafgiften, skyldtes dels problemerne ved at give korrekte fradrag i afgiften for sikkerhedsudstyr, dels at afgiftsgrundlaget relativt let kunne manipuleres. Formålet med omlægningen var således, at sikre en afgiftsberegning på grundlag af de mest objektive og mindst muligt manipulerbare kriterier, under hensyntagen til miljø og sikkerhed, samt at minimere de administrative omkostninger ved beregning af afgiften. Ved omlægningen ønskede man derudover, at opretholde en fordelingsmæssig profil svarende til den gamle beregningsmetode samt at minimere påvirkninger af bilparkens størrelse og sammensætning.

Det blev ud fra nøje overvejelser besluttet, at de kriterier der skulle indgå i beregningen af engangsafgiften var bilens egenvægt, motorstørrelse samt motorydelse.

Der var flere argumenter for, hvorfor det netop var disse kriterier der kom til at indgå i den "nye" afgift. For det første samvarierer motoreffekt og slagvolumen relativt pænt med importværdien, hvilket betyder, at man kunne opnå en fordelingsmæssig profil der mindede om den tidligere. For det andet fremgår alle tre kriterier af køretøjets typegodkendelsesdata - derved sikrede man en administrativ enkel afgiftsberegning. For det tredje er det umiddelbart sværere at manipulere den del af afgiftsgrundlaget der er baseret på motoreffekt og slagvolumen, end det er at manipulere med værdien af bilen.

Derudover tages der i beregningerne indirekte højde for, at dieslbiler generelt har et andet forhold mellem motorydelse og slagvolumen end benzindrevne biler. Anvendelse af begge komponenter reducerer således den umiddelbare fordel dieslbiler har i forhold til benzinbiler, når motoreffekten indgår i afgiftsgrundlaget.

Endvidere indebærer en afgift der beregnes ud fra flere variable, at afgiftsmotiverede ændringer eller omgælder bliver mindre lukrative, idet hver komponent kun udgør en andel af den totale afgift.

I en kortere periode var dyre biler dog pålagt en speciel værdiafgift, som efterfølgende er afskaffet.

Indholdet af engangsafgiften

Den norske engangsafgift af personbiler baseres som beskrevet ovenfor, udelukkende på objektive, tekniske kriterier. Den beregnes på grundlag af 3 elementer: 1. vægt, 2. motorens slagvolumen (kubikcentimeter) og 3. motoreffekten i kW. Disse 3 elementer er underopdelt i intervaller således, at afgiften er progressiv med stigende vægt, motorstørrelse og ydelse (motoreffekt).

For år 2001 er følgende satser for engangsafgiften gældende:

Skema 5.1: Satser per 1. januar 2001

Satser for den norske engangsafgift per. 1 januar 2001	
Vægtafgiftsdel	Nkr/kg
Første 1.150 kg	32,07
Næste 250 kg	64,14
Næste 100 kg	128,29
Resten af bilens vægt	149,21
Motorstørrelse (slagvolumen)	Nkr/cm ³
Første 1.200 cm ³	9,47
Næste 600 cm ³	24,79
Næste 400 cm ³	58,31
Den resterende del af slagvolumen	72,85
Motoreffekt	Nkr/kW
Første 65 kW	123,88
Næste 25 kW	451,82
Næste 40 kW	903,93
Den resterende del af motoreffekten	1.529,66

Kilde: Finansdepartementet, Norge (www.odin.dep.no)

Norge har foruden, at basere registreringsafgiften på kriterier der tilgodeser miljøvenlige biler, valgt at behandle særligt miljøvenlige biler ekstra lempeligt. F.eks. er biler der er drevet udelukkende ved elektrisk kraft undtaget for engangsafgift. (I Danmark er el-biler ligeledes undtaget registrerings og - grøn ejerafgift). For hybridbiler, der benytter en kombination af en benzinmotor og en elektrisk motor, har man ligeledes indført særregler således, at den del af motoreffekten der er knyttet til den elektriske motor ikke indgår i motoreffektgrundlaget. Derudover gives et fradrag på 25 procent af vægtafgiftsgrundlaget for, at kompensere for el-hybrid-bilernes relative høje vægt.

Erfaringer i Norge

Det norske Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) har foretaget en undersøgelse af, hvilke virkninger ændringen per 1. januar 1996 har haft. Undersøgelsen viser et ændret indkøbsmønster, idet biler købt i 1996 gennemsnitligt bruger mindre brændstof end biler købt før omlægningen. Derudover er der en tendens til, at forbrugerne køber mere sikre biler på trods af, at fradrag for sikkerhedsudstyr blev ophævet. Forskydningen mellem de forskellige bilstørrelser er sket nedover til de mindre biler, dog ses en marginal øgning af salget af store biler. Toll- og Avgiftsdirektoratet lagde i undersøgelsen specielt vægt på, at det nye system var yderst enkelt at administrere.

5.2 Østrig

I Østrig blev biler frem til 1992 pålagt en særlig høj momssats på 32 procent mod 20 procent, som var normalsatsen i Østrig på daværende tidspunkt. Da man ønskede at øge den samlede andel af miljøvenlige køretøjer i Østrig, blev afgiften fra 1992 omlagt til en standardforbrugsafgift (normverbrauchsabgabe - NoVA), som afhænger af brændstofforbruget.

Denne afgift udgør sammen med den normale momssats den samlede afgift på biler. Ved afgiftsberegningen betales der stadig sædvanlig moms på 20 procent af bilens pris inklusive forbrugsafgift.

Standardforbrugsafgiftens udformning

Der betales forbrugsafgift af såvel biler som motorcykler. Elektriske køretøjer er undtaget fra afgiften.

Afgiftsgrundlaget er køretøjets nettopris. Ved afgiftsberegningen anvendes EU-normen for brændstofforbrug. Ved beregningen skelnes mellem benzinbiler, dieslbiler og motorcykler.

Afgiften er begrænset til 16 procent af nettoprisen. Det betyder, at den samlede afgifts- og momsbelastning maksimalt kan udgøre 39,2 procent af bilens nettopris. (16 pct. afgift + 20 pct. moms + 3,2 pct. moms af afgift). Standardforbrugsafgiften pålægges benzinbiler, der forbruger mere end 3 liter per 100 km og dieslbiler der forbruger mere end 2 liter per 100 km. Afgiften er progressiv indtil maksimumafgiften på 16 procent af bilens nettopris.

Afgiften beregnes ved følgende formel

Benzinbil: $\text{Afgift} = \text{Nettopris} * ((\text{brændstofforbrug i liter/100 km} - 3) * 0,02)$

Dieselbil: $\text{Afgift} = \text{Nettopris} * ((\text{brændstofforbrug i liter/100 km} - 2) * 0,02)$

Det betyder, at en benzinbil der koster 100.000 kroner og kører 15 km per liter brændstof, skal betale i alt $100.000 * (6,33 - 3) * 0,02 = 7.333,33$ kroner i standardforbrugsafgift.

Erfaringer med den østrigske standardforbrugsafgift

I følge den østrigske energistyrelse har introduktionen af standardforbrugsafgiften ført til et mindre men mærkbart fald i den gennemsnitlige afgiftsbelastning på personbiler. I 1993 skete der en omlægning af den periodiske afgift, som nu primært afhænger af motorydelsen. Dette har haft en modsatrettet effekt for afgiftsbelastningen på personbiler.

Det forhold, at de to afgiftsomlægninger har været gældende i en relativt kort periode, har gjort det svært at evaluere den isolerede effekt af omlægningen til standardforbrugsafgiften.

En evaluering udarbejdet af bl.a. det tekniske universitet i Graz i 1997 viser, at introduktionen af standardforbrugsafgiften og ændringen af den periodiske afgift ikke samlet har givet nogen reduktion i brændstofforbruget i form af en mere energieffektiv sammensætning af bilparken. Konklusionen er, at standardforbrugsafgiften i kombination med omlægningen ikke har ført til en nedsættelse af brændstofforbrug eller emissioner i forhold til den tidligere afgiftsbelastning, selvom der er sket en mindre ændring i sammensætningen af nybilsalget.

5.3 Holland

I Holland har der ligesom i Danmark været overvejelser om at omlægge den eksisterende registreringsafgift, så den differentieres efter bilernes CO₂-udslip. Den eksisterende registreringsafgift er en værdiafgift på 45,2 procent af bilens netto salgspris. Herfra trækkes ca. 11.486 kr. for benzinbiler hvorimod der lægges 2.443 kr. til for dieslbiler. Foruden registreringsafgift betales der moms som udgør 17,5 procent af bilens netto salgspris.

Forslag om tillægs-/fradrag model

Det hollandske forslag til en CO₂-differentieret afgift, minder meget om arbejdsgruppens model 4 (se afsnit 8.5), hvor biler med lavere CO₂-udslip end en fastsat referenceværdi (neutralitetspunkt) belønnes i

form af fradrag i registreringsafgiften, mens biler med et højere CO₂-udslip end referenceværdien straffes i form af et tillæg.

I den hollandske model foreslås det, at introducere et generelt nedslag i registreringsafgiften samtidig med at der gives et tillæg/fradrag afhængig af bilens brændstofforbrug. Afgiftssatsen er foreslået sat til ca. 167 kr. per g CO₂ per km, for alle biler.

Det foreslåede nedslag afhænger af det gennemsnitlige CO₂-udslip for henholdsvis benzin og dieslbiler på det givne tidspunkt. I det følgende eksempel antages det gennemsnitlige CO₂-udslip at være 160 og 180 g/km for henholdsvis diesel- og benzinbiler

For benzinbiler bliver det foreslåede nedslag i registreringsafgiften derved $0,25 \cdot 180 \cdot 167 \text{ kr} = 7.515 \text{ kr}$ for benzinbiler og $0,25 \cdot 160 \cdot 167 \text{ kr} = 6.680 \text{ kr}$ for dieslbiler.

Registreringsafgiften før differentiering efter CO₂ bliver for benzinbiler ($45,2\% \cdot \text{nettopris} - 11.486 - 7.515$)kr og ($45,2\% \cdot \text{nettopris} - 6.680 + 2.443$) kr for dieslbiler.

I den CO₂-differentierede del af afgiften, betales/modtages et beløb svarende til 167 kr. for hvert gram CO₂ den enkelte bil afviger fra et fastsat neutralitetspunkt. Som neutralitetspunkt er valgt et skrapere punkt end det gennemsnitlige CO₂-udslip for den pågældende bilstørrelse, hvor bilens størrelse er udtrykt ved længde⁽²⁾·bredde. I stedet er der som neutralitetspunkt valgt hvad der anses for teknisk muligt. Teknisk muligt er vurderet som 75 procent af den gennemsnitlige CO₂-emission i den enkelte størrelsekategori, eller rettere 25 procent lavere end gennemsnittet. Den enkelte bil straffes eller belønnes således i forhold til biler af samme størrelse og ikke i forhold til det totale gennemsnit.

Subsidiering af energieffektive biler

Som et alternativ til en CO₂-differentiering af registreringsafgiften har man overvejet, at indføre et subsidie til biler der bærer energimærket A, B eller C. Energimærkning af biler i Holland blev indført den 18. januar 2001. Bilerne er opdelt i 7 kategorier fra A til G, hvor A er den bedste og G den dårligste i forhold til bilens relative energieffektivitet. Den enkelte bils kategori fastsættes for 75 procent på basis af en relativ sammenligning med det gennemsnitlige CO₂-udslip for alle biler med samme størrelse og for 25 procent på basis af en absolut sammenligning med det gennemsnitlige CO₂-udslip for alle biler.

To niveauer for subsidiering er blevet overvejet. I skema 5.2 er de foreslåede satser gengivet.

Skema 5.2: Foreslåede subsidierings satser

Subsidie	A- mærke	B-mærke	C-mærke
Lavt niveau (kr)	5.080	3.050	1.695
Højt niveau (kr)	7.450	5.080	3.050

Erfaringer i Holland

Der har i Holland været igangsat en undersøgelse med det formål, at give en grundig beskrivelse af adfærdseffekterne ved en eventuel omlægning af registreringsafgiften samt at undersøge effekterne af den foreslåede subsidiering.

Resultaterne af undersøgelse har vist, at anvendes den foreslåede afgiftssats på 167 kr per gram CO₂, er CO₂-effekterne ved en omlægning meget moderate. Øges afgiftssatsen til 670 kr per gram CO₂ kan der opnås lidt større effekter. Det gennemgående resultat af undersøgelse var, at introduktion af et CO₂-differentieret element i registreringsafgiften i Holland ikke vil have en særlig stor miljøeffekt.

Undersøgelsen viste yderligere, at et subsidie baseret på bilens energiklasse, vil have en noget større miljøeffekt. Dette resultat skyldes, at energimærkningen og det dertil hørende subsidie er langt mere visuelt for forbrugeren end en mindre prisændring på basis af bilens CO₂-udslip.

Det fremgår endvidere af resultaterne, at for både en generel afgiftsomlægning og for indførelse af et subsidie, vil der kunne opnås en større miljøgevinst, såfremt afgiftssatsen eller subsidiet øges.

Som følge af undersøgelsens resultater samt stor modstand hos den hollandske bilindustri, har den hollandske regering på nuværende tidspunkt besluttet, at man ikke vil gennemføre en omlægning af registreringsafgiften således at den kommer til at indeholde et CO₂-element. I stedet har den hollandske regering netop besluttet, at introducere et subsidie til biler der bærer energimærket A eller B på henholdsvis 1.000 Euro (ca. 7.460 kr.) og 500 (ca. 3.730 kr.) Euro. Ordningen er vurderet til at koste ca. 50 millioner Euro (ca. 373 mill. kr.) om året og skal behandles i det hollandske parlament i efteråret 2001.

Hollandsk afgift på dieselbiler

Holland har per 1. maj 2000 indført en særskilt afgift på dieselbiler, som følge af, at dieselbilernes andel af nybilsalget har været voksende, mens salget af gasbiler (LPG-drevne) har været faldende. Denne udvikling anses i Holland for uønsket.

Indholdet af afgiften

Den 1. maj 2000 blev registreringsafgiften ændret for personbiler således at dieselbiler betaler 4.116 NLG (ca. 13.900 kr) mere i afgift end benzinbiler. Hvis dieselbilen opfylder kommende EURO 4-normer (2006), er afgiften dog kun 2.916 NLG (ca. 9.850 DKR) højere end benzinbilens. For dieselbiler er der således et incitament svarende til ca. 4.050 kr. til at købe en bil med der opfylder de skrapere EURO 4 normer.

2) Længden er et vægtet gennemsnit af bilens faktiske længde (vægtet med en faktor 0,7) og den gennemsnitlige længde af biler med samme bredde som den pågældende bil (vægtet med en faktor 0,3).

Kapitel 6. Overordnede overvejelser om modelvalg

Arbejdsgruppens hovedopgave er, at undersøge mulige omlægninger af registreringsafgiften, som vil fremme salget af energieffektive biler. Den eksisterende afgift afhænger af bilens nettoværdi (værdi + avance + moms), dvs. jo dyrere bil jo højere registreringsafgift. En værdibaseret afgift giver til en vis grad allerede et incitament til køb af energieffektive biler, idet der i gennemsnit eksisterer en sammenhæng mellem hvor meget en bil koster og hvor langt bilen kører per liter benzin. Der er dog en række undtagelser hvor registreringsafgiften giver et forkert incitament i forhold til energiforbrug. Der er således tilfælde hvor en dyr bil har et forholdsmæssigt lavt energiforbrug, men hvor den som følge af værdiafgiften straffes med en høj afgift. Det kan hæmme salget af de meget energieffektive biler som er i stor udvikling (VW LUPO, diverse hybridbiler mv)⁽³⁾, idet disse biler ofte er dyrere at producere.

Energieffektivisering af personbilparken er et vigtigt virkemiddel i bestræbelserne på at dæmpe væksten i transportsektorens CO₂-udslip.

I 1995 fremlagde EU-Kommissionen, i en meddelelse, en strategi til nedsættelse af personbilers CO₂-udslip. Målsætningen i strategien var, at energieffektiviteten for personbiler skal forbedres svarende til, at det gennemsnitlige CO₂-udslip for nye biler reduceres til 120 g/km i år 2005 eller senest i 2010. Dette niveau for CO₂-udslippet svarer til, at benzinbiler skal køre 20 km per liter, og dieselmotorer skal køre ca. 22 km per liter.

EU-Kommissionen pegede på følgende virkemidler for at opnå målsætningen:

- Indgåelse af frivillige aftaler med bilindustrien med henblik på at opnå en forbedring af energieffektiviteten
- Øget forbrugeroplysning
- Energimærkning af køretøjer
- Anvendelse af økonomiske virkemidler med henblik på at fremme salget af energieffektive biler.

I efteråret 1998 indgik EU-Kommissionen og den europæiske bilindustri (ACEA) således en aftale om forbedring af personbilers energieffektivitet som led i realisering af strategien til begrænsning af personbilers CO₂-udslip. Aftalen er endeligt stadfæstet i 1999. I aftalen forpligter ACEA sig til, at CO₂-udslippet i år 2008 for nye biler i gennemsnit skal være 140 g/km, hvilket svarer til et brændstofforbrug på ca. 17 km per liter benzin for benzinbiler og 19 km per liter diesel for dieselmotorer. Der er endvidere indgået en tilsvarende aftale med den japanske og koreanske bilindustri, der har forpligtiget sig til at nedbringe udslippet af CO₂ for nye biler til i gennemsnit 140 g/km i år 2009. Dette er et år senere end aftalen med den europæiske bilindustri, idet udgangspunktet for udledningen af CO₂ fra de japanske og koreanske biler er højere end fra de europæiske biler. Den resterende reduktion fra 140 g/km til 120 g/km skal opnås ved hjælp af bl.a. økonomiske virkemidler.

Af denne årsag har Kommissionen nedsat en arbejdsgruppe (Expert Group on Fiscal Framework Measures to reduce CO₂ Emissions from Passenger Cars) der har fået til opgave at udarbejde en fælles ramme for afgiftsmæssige virkemidler til reduktion af CO₂-udslippet fra personbiler.

Det er hensigten at denne europæiske arbejdsgruppe, skal etablere et sæt fælles retningslinier for medlemslandene for anvendelse af fiskale incitament til nedbringelse af personbilers gennemsnitlige CO₂-udslip. De fælles retningslinier skal etableres som en form for idekatalog et "Community Reference Tax System" (CRTS) hvor hovedfokus vil ligge på registreringsafgifter, ejerafgifter og særlige incitament til at fremme miljøvenlige køretøjer. Det kan dog ikke udelukkes at andre elementer som firmabilbeskatning, skrotpræmier, brændstofafgifter o.l. kan indgå som en del af konklusionerne. Systemet vil blive etableret som et tilbud til medlemslandene og vil dermed ikke være af bindende karakter.

Det bemærkes, at den europæiske arbejdsgruppe alene vil belyse effekter på det gennemsnitlige og ikke det totale CO₂-udslip. Det kan betyde, at resultatet kan blive et sæt retningslinier for bilbeskatningen der godt nok bidrager til at nedbringe det gennemsnitlige CO₂-udslip men hvor det totale CO₂-udslip stiger som følge af en forøget bilpark og mere trafikarbejde.

For at der på sigt kan drages størst muligt nytte af den teknologiske udvikling kan det være fordelagtigt, via afgiftssystemet at sikre en prisdifferentiering, således at de meget energieffektive biler, som følge af højere produktionsomkostninger, bliver økonomisk attraktive.

På denne baggrund har arbejdsgruppen valgt at behandle de i skema 6.1 viste modeller.

Skema 6.1: Oversigt over arbejdsgruppens modeller

Model	Afgiftsgrundlag	Beregningsmetode
Model 1	Energiforbrug. Afgiften er progressiv efter energiforbruget.	Afgift = $-a + b \cdot E^3$ E = brændstofforbrug (l/100km) a = konstant b = afgiftsparameter
Model 2	Vægt og CO ₂ -udslip. Begge elementer er inddelt i intervaller så afgiften er progressiv med stigende vægt og CO ₂ -udslip.	Afgift = $a \cdot \text{vægt(kg)} + b \cdot \text{CO}_2 \text{ (g/km)}$ a,b = afgiftsparametre
Model 3	Vægt, brændstofforbrug og motorvolumen. Alle tre elementer er inddelt i intervaller så afgiften er progressiv med stigende vægt, brændstofforbrug og motorvolumen.	Afgift = $a \cdot \text{vægt(kg)} + b \cdot \text{brændstofforbrug (l/100 km)} + c \cdot \text{motorstørrelse (ccm)}$ a,b,c = afgiftsparametre
Model 4	Værdibaseret registreringsafgift med tillæg eller fradrag afhængig af om bilens CO ₂ -udslip er højere eller lavere end en fastsat referenceværdi.	Afgift = registreringsafgift + $b \cdot (C - K)$ b = tillæg- eller fradragssats C = CO ₂ -udslip (gram CO ₂ per km) K = Neutralitetspunkt (gram CO ₂ per km)
Model 5	Værdibaseret registreringsafgift med tillæg eller fradrag afhængig af bilens energimærke.	Afgift = registreringsafgift - fradrag for biler der er mærket A,B,C Afgift = registreringsafgift for biler mærket D Afgift = registreringsafgift + tillæg for biler der er mærket E,F,G
Tillægsmodel 6	Registreringsafgift, værdibaseret eller baseret på tekniske kriterier.	Der gives et fradrag i registreringsafgiften til biler der opfylder EURO-4 normerne før disse bliver obligatoriske.
Tillægsmodel 7A	Værdibaseret registreringsafgift	Tillæg til biler der ikke opfylder EU-direktiver om kollisionssikkerhed
Tillægsmodel 7B	Registreringsafgift baseret på tekniske kriterier.	Reform og forenkling af gældende sikkerhedsfradrag, samt indførelse af tillæg til biler der ikke opfylder direktiverne vedr. kollisionssikkerhed.

I afsnit 6.1 - 6.7 gives en mere detaljeret gennemgang af modellerne. I Kapitel 8 præsenteres en uddybende analyse af de fem hovedmodeller og 3 tillægsmodeller.

6.1 Model 1 - Energiforbrug

I model 1 afhænger afgiften alene af bilens energiforbrug i 3. potens, hvilket sikrer en entydig sammenhæng mellem bilens CO₂-udslip og afgiftens størrelse. Det er valgt at anvende energiforbruget i 3. potens, for derved at sikre en tilstrækkelig progression i registreringsafgiften. Dette er nødvendigt for at komme så tæt som muligt på den eksisterende registreringsafgift, der er progressiv (med 105 procent af de første 55.300 kr. og 180 procent af værdien over 55.300 kr., jf. ovenfor kapitel 4.3).

6.2 Model 2 - Vægt og CO₂

Model 2 adskiller sig fra model 1 ved at inddrage to afgiftselementer, nemlig bilens vægt og bilens CO₂-udslip. Denne model er en tilpasning af den norske registreringsafgift, som beregnes på baggrund af 3 afgiftselementer (vægt, motorvolumen og motorydelse).

6.3 Model 3 - Vægt, brændstofforbrug og motorvolumen

I model 3 er det valgt at introducere yderligere en parameter i afgiftsberegningen - nemlig motorvolumen. Model 3 minder atter meget om den norske engangsaftgift, der som nævnt beregnes ud fra vægt, motorvolumen og motorydelse. For at sikre en tilstrækkelig progressionsgrad er de tre elementer underopdelt i intervaller, således at afgiften er progressiv med stigende vægt, motorvolumen og brændstofforbrug.

6.4 Model 4 - Tillægs-/fradragmodel (kontinuerlig)

Model 4 er medtaget for at belyse et eksempel, hvor man bevarer et værdibaseret element i registreringsafgiften.

Model 4 tager udgangspunkt i den eksisterende værdibaserede registreringsafgift, hvorefter der gives et tillæg eller fradrag afhængig af om bilens CO₂-udslip er over eller under en fastsat referenceværdi. Der indføres således et fradrag eller tillæg der afhænger af bilens CO₂-udslip. I hovedtræk går modellen ud på, at belønne biler der har lavere CO₂-udslip end den fastsatte referenceværdi og straffe biler, der har højere CO₂-udslip end den fastsatte referenceværdi. Straffen henholdsvis belønningen afhænger af hvor meget bilens CO₂-udslip afviger fra referenceværdien. Der tillægges eller fradrages en bestemt sats per gram CO₂ der afviges fra referenceværdien.

6.5 Model 5 - Tillægs-/fradragmodel (stykkvis)

Fra d. 15. april 2000 er der indført et krav om energimærkning af nye biler, jf. afsnit 4.4.

Mærkningen er udformet på grundlag af de gode erfaringer, der er gjort med tilsvarende mærkning af f.eks. køleskabe, dvs. med anvendelse af "energipile" i forskellig længde og forskellige farver til at angive en energiklasse fra A til G, hvor A er den bedste.

Da det forventes, at princippet med at klassificere bilerne bliver velkendt - klasserne fremgår bl.a. af år 2000 udgaven af "Hvor langt på literen", og klasserne hænger sammen med grænserne for ejerafgiften - vil energiklassen være velegnet som et enkelt system til supplerende af den eksisterende værdibaserede registreringsafgift. Tillæg/fradrag afhænger således af bilens energimærke.

Klasse D (der svarer til gennemsnittet): Uændret afgift.

Klasse C, B og A: Lempelser (A højest).

Klasse E, F og G: Ekstra afgift (G højest).

6.6 Tillægsmodel 6

Emissionerne af kvælstofilter og kulbrinter fra vejtransport er faldet betydeligt siden 1990. Det forventes at emissionen af disse stoffer samt partikler vil falde yderligere i de kommende år i takt med, at nye, skrappe emissionsnormer indføres. Tillægsmodel 6 sigter mod, at denne positive udvikling fremrykkes med nogle år.

Tillægsmodel 6 går således ud på at give et nedslag i registreringsafgiften for person- og varebiler, der overholder EURO 4-normerne for udstødning af kvælstofilter (NOx), kulbrinte (HO), kulilte (CO) og partikler, før disse normer bliver obligatoriske for nye personkøretøjer i 2006. Modellen fungerer derved som en "overbygning" på nogle grundlæggende regler om beregning af registreringsafgift.

6.7 Tillægsmodel 7A og B

De to tillægsmodeller er udformet for at opfylde følgende formål: At sikre samme incitament til køb af sikre biler som det nuværende system for derved at opfylde forudsætningen i regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip om, at reduktion af CO₂-udslip ikke må reducere færdselssikkerheden.

De to modeller er tilpasset hver sin forudsætning om valg af afgiftssystem, jf. straks nedenfor.

6.7.1 Model 7A

Model 7A er tilpasset et rent teknisk baseret afgiftssystem, hovedmodel 1, 2 og 3. I et teknisk baseret afgiftssystem er der ikke den samme afgift på sikkerhedsudstyr som i et værdibaseret afgiftssystem. Køberen betaler således kun for det ekstra sikkerhedsudstyr, der ønskes og pålægges ikke en ekstra afgift. Der er derfor ikke behov for afgiftslempler.

Et teknisk afgiftssystem vil imidlertid indeholde en ny afgift på energiforbrug, der vil give incitament til at købe mindre biler. For at dette ikke skal få for stor negativ effekt på trafiksikkerheden, bør der indføres et incitament til at købe de modeller af de mindre biler, der er mest sikre, og som opfylder to EU-direktiver om kollisionssikkerhed, som først kan kræves opfyldt for alle nye biler den 1. oktober 2003. Model 7 A er således alene relevant som en overgangsordning.

6.7.2 Model 7 B

Model 7 B er tilpasset et værdibaseret afgiftssystem, hovedmodel 4 og 5, og er begrundet i følgende momenter: 1) Der bør være delvis kontinuitet med de gældende regler. 2) Der bør for overskuelighedens skyld være færre sikkerhedselementer, der indgår, og disse bør alene influere direkte på afgifter og ikke på den afgiftspligtige værdi. 3) Fradrag for blokeringsfri bremses er rimeligt, dvs., det svarer til den reelle afgiftsbelastning. 4) Fradraget for air-bag er for stort for air-bag nr. 2, der efter gældende regler får et fradrag på 9.000 kr. - ligesom nr.1, hvorimod nr. 3 og nr. 4 kun får 2.300 kr. pr. stk. Dette skal ses på baggrund af, at air-bag nr. 2 (passager-air-bag) er billigere, fordi den benytter sensorer m.v. fælles med den air-bag, der placeret i rattet. Desuden er den skadereducerende effekt mindre, fordi der ikke i passagersiden, er et rat, som ansigtet skal beskyttes imod - sikkerhedsselen er, når den bliver brugt, i sig selv beskyttelse mod at ramme forruden. Endelig er passagersædet ikke altid i brug.

Model 7 B skal indeholde samme incitament til bedre kollisionssikkerhed som model 7 A.

3) I Skatteministeriets notat af 13. september 1999 (bilag 3) er der foretaget en vurdering af den eksisterende sammenhæng mellem de solgte bilers CO₂-udslip og indkøbspris. Sammenhængen er signifikant med en forklaringsgrad på 0,7 (R²). Det betyder samtidig at potentialet for at øge incitamentet svarer til at øge forklaringsgraden med 0,3.

Kapitel 7. Analyseparametre

Dansk indregistrerede biler betaler registreringsafgift. Afgiften beregnes af bilernes værdi med moms, men uden afgift. Afgiften giver staten knap 13 mia. kroner i indtægter (FL 01). Hertil kommer provenuet fra vægt- og grøn ejerafgift på i alt knap 7 mia. kr. (FL 01).

Registreringsafgiften skal ligesom andre skatter og afgifter varetage flere hensyn. Først og fremmest finansiering af de offentlige udgifter. Hertil kommer en række økonomisk-politiske hensyn og hensyn til bl.a. sikkerhed-, miljø-, energi- og trafikpolitik. I praksis er listen over hensyn, som ændringer i afgiften skal vurderes i forhold til, nærmest udtømmelig. Der vil især være fokus på at en omlægning sikrer et stabilt afgiftsprovenu og de fordelingsmæssige virkninger i forhold til den eksisterende progressive afgift. I det følgende gennemgås nogle af de hensyn, der skal vurderes i forbindelse med en afgiftsomlægning..

Som udgangspunkt skal ændringer i enhver skat eller afgift vurderes i forhold til den eksisterende. Registreringsafgiften besidder en række egenskaber og er med til at opfylde forskellige formål i vores afgifts- og skattesystem. Forskydninger i afgiften må derfor ikke ske på bekostning af disse egenskaber.

Dette kapitel indeholder arbejdsgruppens overvejelser om væsentlige forhold der bør tages i betragtning i forbindelse med en omlægning af registreringsafgiften.

7.1 Økonomiske hensyn

Registreringsafgift

For at sikre statens indtægter, skal omlægninger af registreringsafgiften være provenuneutral. I analyserne er provenuneutralitet defineret ved at sikre et uændret provenu i forhold til referenceåret. Der betragtes alene effekter på provenuet fra registreringsafgiften og der inddrages ikke mulige afledte effekter på henholdsvis grøn ejerafgift og brændstofafgift, jf. afsnit 3.3.

Det skal endvidere vurderes, i hvilket omfang det fremtidige provenu kan sikres, hvis registreringsafgiften baseres på et teknisk grundlag, idet teknologiske forbedringer kan udhule afgiftsgrundlaget. I det omfang afgiften baseres på et teknologisk grundlag, bør det vurderes, hvorledes f.eks. kvalitetsmæssige forbedringer, der beskattes i den nuværende afgift, vil blive behandlet. Dette forhold skal også overvejes under fordelingsmæssige hensyn.

Af hensyn til stabilitet i provenuet, skal der undgås for store udsving i bilpriser inkl. afgifter. Væsentlige prisændringer kan føre til at potentielle bilkøbere udsætter købsbeslutningen f.eks. 6 til 12 måneder, med deraf provenutab til følge.

Fiskal autonomi

Skatter og afgifter er i varierende grad udsat for skattebase konkurrence. F.eks. anses fast ejendom som et stabilt skattegrundlag, da skatteydere kun kan undgå beskatning ved at flytte deres forbrug af fast ejendom ud af landet. Modsat udsættes f.eks. afgiftsgrundlaget for benzinafgift for betydelig konkurrence, da høje afgiftsstigninger generelt fører til grænsehandel, således at skattebasen mindskes.

Registreringsafgiften anses ligeledes som en stabil skattebase, der er knyttet til besiddelse af et gode og ydermere har den egenskab, at den i mindre grad er udsat for skattebase konkurrence.

Ved en omlægning af registreringsafgiften skal det derfor sikres, at den samme stabile skattebase bevares og dermed medvirker til fortsat fiskal autonomi.

Forvridding

Registreringsafgiften bevirker, at de samfundsøkonomiske omkostninger ved at producere den pågældende vare, ikke svarer til den pris, som forbrugeren kommer til at betale. Der opstår derved et forvriddingstab som følge af afgiften. Ved en omlægning af afgiften kan der opstå yderligere forvriddinger af skatteydernes økonomiske dispositioner hvilket kan give anledning til u hensigtsmæssig ressourceudnyttelse og dermed et øget velfærdstab.

Administrativt

Som anført i kommissoriet, skal der tages højde for en forenkling af afgiften, således at en ny afgift bliver overskuelig og er administrativt håndterbar både for skatteydere, branchen og skatteadministrationen.

7.2 Sundheds-, sikkerheds-, trafik- og miljømæssige hensyn

Ved omlægning af registreringsafgiften er det vigtigt, at de trafikale effekter i form af antallet af biler, bilparkens sammensætning, kørselsomfang mv vurderes. De trafikale effekter har stor betydning for omlægningens påvirkning af energiforbrug, miljø, sundhed mv. Der kan være enkelte modsatrettede effekter mellem fremme af energieffektiv trafik og forbedring af miljø og sundhed.

Et aktuelt eksempel er dieselbilernes udslip af partikler, som er sundhedsskadelige. En omlægning af registreringsafgiften ved de omtalte modeller 1, 2, 3, 4 og 5 har til formål at fremme salg af biler med lavt energiforbrug per kilometer. Det vil, alt andet lige, fremme salg af dieselbiler, idet disse generelt er mere brændstoføkonomiske. En større andel af dieselbiler kan til gengæld give uheldige sundhedsmæssige effekter.

Selv om dieselbilerne er blevet mindre forurenende, forurener de fortsat mere med partikler og kvælstofoxider (NOx) end benzinbiler. Disse udslip er sundhedsfarlige. Partikeludslippet antages i denne forbindelse at være det væsentligste problem. Der er dog fortsat nogen usikkerhed om vurderingen af partikler, idet normerne er baseret på vægten af de udsendte partikler, mens de sundhedsmæssige vurderinger primært er relateret til helt små partikler, som kun giver et ubetydeligt bidrag til vægten. De fleste målinger tyder dog på, at dieselbilerne også giver et væsentligt større udslip af helt små partikler.

Dieselbilens forureningsniveau er bragt betydeligt ned de seneste år. Udslippet af kvælstofoxider fra en dieselbil, der opfylder EURO 4 (2006) er på linie med udslippet fra en benzinbil med katalysator, der opfylder EURO 1 (1990-1996), og samtidig er partikeludslippet reduceret. Det er således ikke usandsynligt, at den teknologiske udvikling af såvel benzin- som dieselbiler vil betyde, at vurderingen af de sundhedsmæssige forhold på længere sigt vil tippe til fordel for dieselbilen. Det må forventes, at de kommende diskussioner i EU vil føre til EURO 5-normer, hvor niveauet for dieselbiler og benzinbiler er det samme (det kræver filtre og de-NOx-katalysatorer på dieselbilerne). Den udvikling ses i USA, hvor der indføres samme normer for benzin og diesel fra 2004.

Den almindelige opfattelse i dag er, at anvendelse af filtre på dieselbiler vil medføre, at partikeludslip fra benzin- og dieselbiler vil ligge på samme niveau. Dette er et område, som der p.t. forskes i.

Indtil EURO-normerne sikrer at dieselbilernes partikeludslip reduceres, bør modellerne suppleres med et incitament til at købe biler med partikelfilter. Samtidig foreslås det, at der tillægges en afgift på dieselbiler, som udtryk for, at der betales for de skadesomkostninger som dieselbiler medfører i form af helbreds- og miljøeffekter.

7.3 Erhvervsmæssige hensyn

Såfremt en omlægning af registreringsafgiften medfører, at afgiften generelt stiger for visse bilmærker, kan det føre til så store forskydninger i bilsalget, at disse bilmærker i praksis får vanskeligt ved at sælge til det danske marked. Det kan indebære, at forhandlerne af de biler hvor afgiften stiger markant får problemer med at overleve indtil den pågældende bilproducent kan levere en type bil hvor registreringsafgiften er lavere.

7.4 Brugte biler

Brugtbilmarkedet i Danmark omfatter et antal genregistreringer på 199.000 (1999-tal) og et tilsvarende antal anmeldte ejerskifter, i alt 396.000 i 1999. Set i relation til nybilsalget af personbiler i 1999 på 144.000 kan man således beregne, at der for hver ny personbil i Danmark genregistreres 1,4 brugt personbil og genregistreres/ejerskiftes 2,75 brugt personbil.

En del ejerskifter sker privat mellem familie, virksomheder og private eller som salg via Internet/Bilmarkeder, medens genregistreringerne som oftest er udtryk for et salg, hvor en professionel bilhandler har været inde i billedet.

Statistisk er der en sammenhæng mellem nybilsalget og brugtbilsalget i en periode. Som oftest udtrykt på den måde, at et stigende eller vigende nybilsalg giver tilsvarende bevægelse i brugtbilsalget med måneders forskydning. Man kan altså i en periode godt opleve (som det er sket i 1999), at et vigende nybilsalg sker samtidig med et stigende brugtbilsalg og vise versa.

Hvis registreringsafgifterne ændres markant for nye biler vil der meget hurtigt ske en tilpasning af nybilsalget, således eksempelvis at en bevidst favorisering af mindre personbiler omgående får virkning i markedet. På brugtbilsalget vil der ske det, at de brugte biler der er uøkonomiske i forhold til afgiftsændringerne, i en kort periode, vil ophobe sig hos bilforhandlerne, hvorefter de vil blive realiseret til lavere priser og med større eller mindre tab til følge. Generelt kan man altså påstå, at bilbranchen ofte bærer en del tab på brugtbilsalg på grund af afgiftsomlægninger for nye biler. I visse tilfælde vil en større afgiftsændring dog betyde, at sådanne tab lægges over på forbrugerne, idet bilforhandlerne har ret, men ikke pligt, til at tage de brugte biler i bytte. Denne manglende pligt betyder, forhandlerne har tabet eller gevinsten på lageret mens forbrugerne (bilejerne) har tabet eller gevinsten på den kørende bilpark. Brugtbilmarkedet er således ofte mere følsomt over for afgiftsændringer end nybilsalget.

Konklusionen af dette må være, at enhver - nok så lille - afgiftsændring må varsles og tilpasses en længere periode for derved, at sprede eventuelle kapitaltab over en længere periode. Både for bilbranchen og for den private forbruger.

7.5 Forholdet til særregler i registreringsafgiftsloven

De enkelte modellers indvirkning på reglerne om registreringsafgift af brugte importerede biler fra udlandet skal ligeledes belyses. Det skal således vurderes om disse regler kan opretholdes uændret efter en omlægning af registreringsafgiften, eller om der også vil blive behov for en ændring af disse.

Kapitel 8. Arbejdsgruppens modeller

Arbejdsgruppen har belyst fem overordnede måder at omlægge registreringsafgiften på. Alle fem modeller indeholder et element til at fremme mere energi- og CO₂-venlige biler. De fem eksempler på omlægning er mere eller mindre radikale i forhold til den eksisterende registreringsafgift. De mest radikale modeller bevirker, at en række biltyper vil stå over for større prisændringer hvilket alt andet lige vil udløse betydelige ændringer af forbrugernes adfærd. Til at beregne adfærdsændringer har gruppen i første omgang taget udgangspunkt i tidligere estimerede priselasticiteter for bilmarkedet, men da disse ofte er bedst til at vurdere effekter af mindre prisændringer, kan der opstå usikkerhed ved at anvende dem på enkelte af arbejdsgruppens forslag til omlægninger.

Derfor har arbejdsgruppen valgt, at anvende to forskellige metoder til at vurdere effekterne på provenu og CO₂-udslip. Disse benævnes i det efterfølgende som henholdsvis Skatteministeriets- og Miljø- og Energiministeriets beregningsmetoder. Anvendelse af to forskellige metoder til vurdering af henholdsvis provenu- og miljøeffekter bevirker, at der er visse problemer med sammenligning af de to resultater. Blandt andet anvendes data fra forskellige år i de to metoder, hvilket betyder at de absolutte tal ikke direkte kan sammenlignes. I stedet er det de procentvise ændringer i forhold til referencen der er afgørende.

De to metoder beskrives i henholdsvis afsnit 8.2 og 8.3. De resterende afsnit i kapitlet beskriver hver af de fem modeller samt deres provenu- og miljømæssige konsekvenser. I det der er to metoder præsenteres der i hvert modelafsnit to sæt resultater.

8.1 Afgrænsning

De opstillede modeller og tilhørende konsekvensberegninger er udelukkende foretaget for personbiler. Der ses derved bort fra varebiler, motorcykler, busser, lastbiler, autocampere etc., jf. kapitel 3.2. Analysen fokuserer alene på en omlægning af registreringsafgiften. Det antages således, at den grønne ejeravgift og brændstofafgifterne er uændrede. Som konsekvens af dette defineres provenuneutralitet ved, at det samlede provenu fra den eksisterende registreringsafgift skal være lig med det samlede provenu fra en ny registreringsafgift, jf. kapitel 3.3.

Der ses i begge metoder bort fra de effekter på det samlede trafikarbejde der kan opstå, hvis den gennemsnitlige energieffektivitet stiger som følge af en afgiftsomlægning. Bliver det billigere at køre én kilometer ved fastholdte brændstofpriser kan man risikere, at det samlede trafikarbejde stiger (rebound effekt). Ligeledes ses der bort fra eventuelle afledte effekter på alternative transportformer, ved f.eks. at der er nogen der skifter til anden form for befordring.

En omlægning af registreringsafgiften kan skabe større opmærksomhed om forskelle i priser på forskellige bilmærker og derved øge forbrugernes bevidsthed om disse pris-forskelle. Det vil formentlig få bilkøberne til at reagere stærkere over for eventuelle prisændringer, end hvad der fremgår af modelberegningerne og trækker i retning af en undervurdering af forbrugernes priselasticitet og derved de givne adfærdsreaktioner.

På udbudssiden vil producenter og udbydere af biler med afgiftsomlægningen få et øget incitament til at markedsføre biler inden for en given (funktionel) klasse, som er mere energiøkonomiske. Derved vil forbrugerne, alt andet lige, få bedre muligheder for at købe mere energiøkonomiske biler end hidtil. Denne "teknologiske effekt" vil kunne gøre effekten af en afgiftsomlægning stærkere, end hvad der vil fremgå af modelberegningerne.

8.2 Skatteministeriets beregninger

Skatteministeriet har analyseret arbejdsgruppens modeller på basis af oplysninger indsamlet af De Danske Bilimportører (DBI) blandt organisationens medlemmer. For hver enkelt bilvariant findes oplysning om antal solgte biler i 1999, motorstørrelse, vægt, brændstofforbrug, brændstoftype, CO₂-udledning, sikkerhedsfradrag og registreringsafgift. Datamaterialet indeholder 1.237 gyldige varianter, hvoraf det samlede salg i 1999 var 107.962, svarende til en dækningsgrad på 83 procent. (For yderligere oplysninger om data og opregning se bilag 4.)

For hver model beregnes de provenu- og miljømæssige konsekvenser, ligesom de erhvervsøkonomiske konsekvenser vurderes. Beregningerne præsenteres dels under en forudsætning om uændret adfærd hos forbrugerne, dels under forudsætning om forbrugertilpasning til ændrede bilpriser, som følge af en afgiftsomlægning.

Det har vist sig at være svært på mikroniveau, at finde pålidelige estimater for ændret forbrugeradfærd som følge af prisændringer på biler. Estimater baseret på makroopgørelser kan ikke anvendes i analyser af en omlægning af registreringsafgift, der indebærer at nogle biler stiger og andre biler falder i pris. Makroestimater kan kun anvendes til at estimere virkninger af generelle prisstigninger eller fald og kan ikke anvendes til at estimere adfærdseffekter som følge af ændringer i de relative priser.

På den baggrund besluttede arbejdsgruppen, i Skatteministeriets konsekvensberegninger, at belyse adfærdsændringerne ved rent beregnings-teknisk at antage en efterspørgselselasticitet på -1. Det skal understreges, at denne forudsætning ikke er empirisk baseret og at adfærdsanalyserne i det efterfølgende skal ses i dette lys. En elasticitet på -1 er numerisk større end hvad der er estimeret på makroniveau, hvilket nødvendigvis må være tilfældet når den enkelte bilvariant betragtes isoleret. Det skal i den forbindelse nævnes, at jo større forskydninger i de relative priser en afgiftsomlægning medfører, jo mere usikre vil estimater af forbrugeradfærd, være. Det betyder, at resultaterne for de mere radikale modeller (model 1 - 3) er behæftet med en større usikkerhed end de mindre radikale modeller (model 4-5).

Mens modellerne belyser konsekvenser af ændret efterspørgselsadfærd, er ændret udbudsadfærd ikke inddraget i beregningerne. Det er imidlertid ikke utænkeligt, at en ændring i registreringsafgiftssystemet vil føre til, at bilproducenterne ændrer nettosalgsprisen. Specielt ved en ændring fra en værdibaseret registreringsafgift er det sandsynligt, at der vil ske en forhøjelse af nettoimportpriserne. Hvis ændringerne fører til øgede nettoimportpriser kan det resultere i betydelige provenutab. I bilag 5 er arbejdsgruppens modeller belyst under to forskellige forudsætninger om ændret udbyderadfærd.

8.3 Miljø- og Energiministeriets beregninger

I Miljø- og Energiministeriets beregninger af effekter på CO₂-udslip og provenu anvendes COWI's reformulerede bilvalgsmodel, der bygger på data vedrørende det samlede bilsalg i 1997.

For hver fem modeller er der beregnet et sæt nye registreringsafgifter og et sæt nye udsalgspriser, der herefter er anvendt i COWI's reformulerede bilvalgsmodel, der bygger på estimerede efterspørgselselasticiteter på data fra det samlede bilsalg i 1997. (COWI, 1997, Personbilers energieffektivitet, udarbejdet af COWI for Energistyrelsens energiforskningsprogram)⁽⁴⁾.

COWI's reformulerede bilvalgsmodel vurderer hvilke biler, der vil blive købt, såfremt at det samlede bilkøb i 1997 skulle foretages igen, men med en række ændrede bilpriser. Modellen vurderer hvilke ændringer der vil ske i fordelingen af det samlede bilkøb på forskellige biltyper givet, at det samlede antal biler i alt⁽⁵⁾ er uændret. Modellen fanger derved ikke effekter på bilparkens størrelse, men udelukkende på dens sammensætning. Det er herefter muligt at sammenligne energiforbrug, CO₂-udslip og afgiftsprovenu før og efter omlægning af registreringsafgiften under antagelse et uændret antal solgte biler. Det skal i den forbindelse pointeres, at det samlede bilsalg sandsynligvis vil blive påvirket når registreringsafgiften og dermed bilpriserne ændres. Såfremt afgiftsomlægningen fører til et fald i det samlede antal solgte nye biler, vil det påvirke provenuet i negativ retning. Omvendt gør sig gældende såfremt bilsalget øges. Derudover vil store forskydninger i de relative priser som følge af en afgiftsomlægning betyde, at estimater af adfærdseffekter, bliver mere usikre. Det betyder, at resultaterne for de mere radikale modeller (model 1-3) er behæftet med en større usikkerhed end de mindre radikale modeller (model 4-5).

Det bemærkes, at resultaterne baseret på COWI-modellen kun viser den initiale effekt af en ændring i registreringsafgiften, dvs. effekten i det år hvor omlægningen træder i kraft. En vurdering af den langsigtede effekt kræver en grundig analyse af udviklingen i bilparken, der afhænger af en lang række faktorer såsom indkomstudvikling, renteutvikling, teknologisk udvikling i energieffektivitet og bilpriser. En vurdering af betydningen af en omlægning af registreringsafgiften på nybilsalget på længere sigt, vil kræve nye estimationer med COWI's model for hvert enkelt år.

I modellerne og de dertil hørende konsekvensberegninger er der ikke inddraget hensyn til trafikssikkerhed. I praksis betyder det, at diverse sikkerhedsfradrag i den eksisterende afgift ikke er medregnet. Derfor kan de tal der nævnes i rapporten for bilernes eksisterende registreringsafgift afvige fra de faktisk betalte registreringsafgifter. De udeladte sikkerhedsfradrag trækker i retning af, at det samlede provenu overvurderes i COWI-modellen. I modsat retning trækker at COWI modellen ikke har alle solgte biler i 1997 med⁽⁶⁾. Alt dette har dog kun betydning for de absolutte værdier - det der er relevant for miljø- og provenueffekterne er de relative ændringer i forhold til referencen.

8.4 Miljøberegninger

I beregninger over de forskellige modellers konsekvenser for udledning af kvælstofilter og partikler er EU's grænseværdier brugt som emissionsfaktorer.

For såvel benzin- som dieslbiler er der ikke nogen sikker sammenhæng mellem motorstørrelse og udledninger af kvælstofilter og partikler. Det antages derfor, at de forskellige afgiftsmodeller ikke medfører nogen ændringer i udledninger af kvælstofilter og partikler som følge af forskydninger inden for gruppen af benzinbiler hhv. dieslbiler. Derimod vil en forskydning i retning af flere dieslbiler og færre benzinbiler øge udledningen af kvælstofilter og partikler.

I Skatteministeriets beregninger tillægges en stykafgift på 10.000 kr på dieslbiler, mens afgiften i Miljø- og Energiministeriets beregninger antages tillagt efterfølgende, jf. afsnit 8.5. For Miljø- og Energiministeriets beregninger er der således umiddelbart tale om en overvurdering af dieselandelen, og dermed af udslippet af partikler og kvælstofilter. For begge beregninger forudsættes dieslbiler med partikelfilter, monteret fra fabrikken, fritaget for tillægget, såfremt det dokumenteres, at partikelfiltret reducerer udslippet tilstrækkeligt. Det bør således fremgå af typegodkendelsen, at udslippet af partikler ligger væsentligt under grænseværdien. I det omfang, sådanne biler trænger igennem på markedet, vil partikeludledningerne tilsvarende reduceres hvorimod kvælstofilter-udslippet vil vokse. Effekten på udledningerne af fradraget for dieslbiler med partikelfilter er ikke kvantificeret i beregningerne.

I Skatteministeriets beregninger fører modellerne til større eller mindre ændringer i det samlede antal solgte biler. Dette påvirker udledningerne af de forskellige stoffer. I Miljø- og Energiministeriets beregninger er bilsalget konstant, hvorfor det her alene er forskydningerne i bilsalget mellem de forskellige bilmodeller, som bevirker ændringer i udledninger til miljøet.

8.5 Dieslbilers virkning på miljø og sundhed

Dieslbiler udleder ca. 12,5 procent mere CO₂ per liter dieselolie end benzinbiler gør ved forbruget af en liter benzin. Til gengæld kører dieslbiler 25-40 procent længere per liter brændstof end benzinbiler. Målt i CO₂ per kilometer er dieslbiler alt andet lige mere miljøvenlige end benzinbiler.

En højere dieselandel anses imidlertid for værende problematisk da dieslbiler har en relativ større negativ effekt på miljø- og sundhed end benzinbiler, når der ses bort fra CO₂-effekten. Især er dieslbilers udslip af partikler et problem.

Selv om dieslbilerne er blevet mindre forurenende, forurener de fortsat mere med partikler og kvælstofoxider (NO_x) end benzinbiler. Grænseværdierne for nye biler er angivet i skema 8.4.1:

Skema 8.4.1: Grænseværdier for nye biler

	Nox (g/km)		Partikler (g/km)	
	EURO 3 (2001)	EURO 4 (2006)	EURO 3 (2001)	EURO 4 (2006)
Benzinbil	0,15	0,08	-	-
Dieselbil	0,50	0,25	0,05	0,025
Mer-emission fra dieslbiler	0,35	0,17	0,05	0,025

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Der er dog fortsat nogen usikkerhed om vurderingen af partikler, idet normerne er baseret på vægten af de udsendte partikler, mens de sundhedsmæssige konsekvenser af de helt små partikler, der kun giver et ubetydeligt bidrag til vægten, ikke kendes. De fleste målinger tyder dog på, at dieslbilerne også giver et væsentligt større udslip af de helt små partikler.

Teknologiske forbedringer

Diesebilers forureningsniveau er dog bragt betydeligt ned de seneste år. Kvælstofilteudslippet (NO_x) fra en dieselbil, der opfylder EURO 4 (2006) er på linie med udslippet fra en benzinbil med katalysator, der opfylder EURO 1 (1990-1996), samtidig med at partikeludslippet er reduceret. Det betyder, at CO₂-fordelen for dieselbiler formentlig må tillægges større og større vægt. Det må forventes, at de kommende diskussioner i EU vil føre til EURO 5-normer, hvor niveauet for dieselbiler og benzinbiler er det samme (det kræver filtre og de-NO_x-katalysatorer på dieselbilerne). Den udvikling ses også i USA, hvor der indføres samme normer for benzin og diesel fra 2004.

Ved første gennemregning af arbejdsgruppens modeller viste beregningerne, at alle modeller fører til en markant højere dieselandel. Det skyldes, at de fem modeller giver incitament til køb af mere energieffektive personbiler hvorved dieselbiler fremmes grundet deres høje energieffektivitet.

Da der endnu ikke eksisterer EURO 5-normer eller krav om partikelfiltre til dieselbiler er det, for ikke at tilskynde til en højere dieselandel, derfor nødvendigt at der i samtlige modeller indlægges en dieselkorrektur i form af en stykafgift for alle dieselbiler der ikke er monteret med et partikelfilter. Herved reduceres den fordel dieselbiler opnår i beregningen af registreringsafgift når brændstofforbruget indgår i afgiftsgrundlaget.

Stykafgiftens størrelse kan ses i forhold til dieselbilens højere belastning af luftmiljø og sundhed, sammenlignet med benzinbilens belastning⁽⁷⁾. Opgørelse af de samfundsmæssige omkostninger forbundet med de øgede emissioner fra dieselbiler er forbundet med betydelig usikkerhed. Omkostningerne skønnes, under anvendelse af Finansministeriets anbefalede omkostningssatser (1999)⁽⁸⁾, af Miljø- og Energiministeriet til 22.000 jf. bilag 7.

Da partikeludslippet er det væsentligste problem bør incitamentet til at købe mere energieffektive biler ikke modvirkes, såfremt dieselbilen er forsynet med filter. Dieselbiler med partikelfilter bør derfor som udgangspunkt fritages for tillægget. Såfremt forskningen viser, at filtre ikke resulterer i tilstrækkelig reduktion af partikeludslippet, må fritagelsen ophæves.

I beregningerne er derfor anvendt en stykafgift på 10.000 kr for dieselbiler uden partikelfilter, hvilket vurderes at svare til den ekstra omkostning der er forbundet ved at installere et filter.

I Skatteministeriets beregninger er stykafgiften inddraget i alle beregninger. I Miljø- og Energiministeriets beregninger er stykafgiften ikke inddraget direkte i beregningerne, men den antages tillagt alle dieselbiler uden partikelfilter. Dette vil give et ekstra provenu til staten i en periode indtil partikelfiltre til dieselbiler er trængt igennem på markedet.

Udover stykafgiften er der i alle modeller taget højde for, at CO₂-indholdet i en liter diesel er 12,5 procent større end i en liter benzin.

8.6 EU-Retlige forhold

Enhver form for harmonisering af indirekte skatter og afgifter skal vedtages med hjemmel i EF-traktatens artikel 93 der kræver enstemmighed. Idet man i de forskellige EU-lande har indrettet bilbeskatningen meget forskelligt, har det betydet, at bilafgifterne i dag som hovedregel ikke er harmoniseret og derved fuldstændig underlagt national kompetence. Der er dog en enkel undtagelse vedr. midlertidig indførsel af biler, der er reguleret ved Kommissionens direktiv EØF (83/182) af 28. marts 1983.

Det er således op til det enkelte medlemsland, at indrette deres bilbeskatning efter de principper det pågældende land finder mest hensigtsmæssigt.

Som det ses af skema 8.5.1, har de forskellige lande valgt meget varierende løsninger:

Skema 8.5.1: Oversigt over beregning af registreringsafgift i de 15 EU-lande

Land	Registreringsafgift	Land	Registreringsafgift
Belgien	Baseret på motorvolume (cm3)	Luxemburg	ingen
Tyskland	ingen	Holland	Værdibaseret
Danmark	Værdibaseret	Østrig	Baseret på brændstofforbrug og værdi.
Spanien	Baseret på motorvolume (cm3)	Portugal	Baseret på motorvolume (cm3)
Grækenland	Baseret på motorvolume (cm3)	Finland	værdiafgift
Frankrig	ingen	Sverige	ingen
Italien	Fast beløb (min 1.125 kr.) ⁽⁹⁾	UK	ingen
Irland	Baseret på motorvolume (cm3)		

Kilde: Associaton of European Automobile Manufacturers (ACEA), Motor Vehicle Taxation in Europe.

På trods af, at indretning af bilbeskatning er national kompetence, er det nødvendigt ved en afgiftsomlægning at være opmærksom på hvilke konsekvenser omlægningen har for bilmarkedet. Såfremt der opstår meget store ændringer af registreringsafgiften og derved i de relative salgspriser, kan det risikeres at de producenter hvis biler stiger meget i afgift vil påpege, at der som følge af omlægningen er blevet skabt markedsforvridninger som ikke tidligere har eksisteret og derved ændret gældende handelsstrømme. Det vil specielt gøre sig gældende hvis afgiftsomlægningen rammer specifikke bilmærker særligt hårdt. Denne risiko vurderes dog af arbejdsgruppen til at være minimal.

Ligeledes er det nødvendigt, når afgiften baseres på tekniske kriterier og afgiften beregnes ud fra en given skala, at være opmærksom på om der er "spring" i skalaen der kan skabe nogen specielle markedsfordele eller ulemper for visse biler. F.eks. havde Frankrig tidligere en afgift beregnet ud fra rent tekniske kriterier, men med sådanne "spring" i skalaen, at franske biler blev favoriseret. Denne metode blev af EF-Domstolen bedømt som værende konkurrenceforvridende og i strid med de generelle principper i EF-traktaten. Da Danmark ikke er et bilproducerende land, og derfor ikke har umiddelbar fordel af at favorisere biler fra enkelte lande, anses det af arbejdsgruppen, ikke at udgøre et problem for udformningen af de fem modeller.

Det vurderes af arbejdsgruppen på baggrund af ovenstående, at ingen af de fem hovedmodeller er i strid med de EU-retlige principper.

8.7 Indførsel af brugte biler fra udlandet

Der kan dog opstå EU-retlige komplikationer i forhold til beregning af afgift af indførte brugte biler fra udlandet.

I en dom af 22. februar 2001 angående Portugals regler har EF-domstolen slået fast, at en medlemsstat, i henhold til EF-traktatens artikel 95 stk. 1, kun må basere beregningen af registreringsafgiften for importerede brugte køretøjer på grundlag af kriterier eller faste beregningstabeller såfremt, at disse kriterier kan sikre, at den skyldige afgift - end ikke i enkelte tilfælde - overstiger den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende mortorkøretøjer, allerede indregistreret i indlandet.

Det er således ikke muligt, at anvende en metode som den portugisiske, hvor en gennemsnitsafgift nedskrives med en fast procentskala alt efter bilens alder, idet der kan opstå tilfælde hvor afgiften overstiger residualafgiften for et tilsvarende mortorkøretøj der er indregistreret i indlandet.

Ved beregning af registreringsafgift af indførte brugte biler, tages i dag udgangspunkt i bilens faktiske værdi. Det vil sige, at der betales en afgift svarende 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. Det betyder, at en brugt bil fra udlandet der registreres første gang i Danmark, ikke vil have et højere afgiftsindhold, end en tilsvarende "dansk" bil, der registreres første gang i Danmark.

På samme måde er det vigtigt, når afgiften baseres på andre kriterier end bilens værdi, at finde en metode der overholder de principper der er udtrykt i dommen mod Portugal.

For model 1 - 3, (afsnit 8.7 - 8.9) gælder, at det ikke umiddelbart er muligt at overføre den beregnings metode der anvendes i dag, til beregning af registreringsafgift for indførte brugte biler.

I det følgende beskrives en metode til beregning af registreringsafgift for indførte brugte biler der vurderes til ikke at være i strid med de EU-retlige principper. Der skelnes mellem biler produceret før og efter 1997, idet der for biler produceret før 1997 ikke eksisterer en EU-brændstofdorm.

1. Biler efter 1997

Først beregnes, på basis af bilens tekniske data, den andel registreringsafgiften ville have haft såfremt den nye afgiftsordning havde været gældende på tidspunktet for bilens 1. registrering i udlandet. Dernæst vurderes det hvad markedsværdien af den pågældende bil er på det danske marked for brugte biler. Værdien af den registreringsafgift der skal pålægges den brugte bil, vil herefter skulle udgøre samme procentvise andel af bilens samlede brugtvogns værdi, som den andel registreringsafgiften udgør af en tilsvarende ny bil.

Boks 8.7.1.: Beregning af afgift af en 2 år gammel indført VW Golf 1,9 (model I)

Salgspris som ny (kr)	160.000
Oprindelig registreringsafgift (kr)	40.000
Registreringsafgift i procent af salgspris (%)	25
Pris for 2 år gammel golf på det danske marked (kr)	120.000
Registreringsafgift for den indførte brugte Golf (kr)	30.000

Anm: Det ovenstående eksempel er rent illustrativt, og ikke baseret på reelle værdier. Salgsprisen er inklusiv moms og forhandleravance

2. Biler produceret før 1997

Her er det ikke muligt, med udgangspunkt i den pågældende bils tekniske specifikationer, at beregne registreringsafgift idet der ikke eksisterer en EU-brændstofdorm for biler produceret før 1997.

I stedet kan det gøres valgfrit for køberen enten 1) at få beregnet afgift efter eksisterende metode (ud fra bilens værdi) eller 2) tage udgangspunkt i hvor meget afgift der er indeholdt i en tilsvarende ny bil (eller hvis modellen er udgået - en bil der anses for at være tilsvarende) og derefter benytte ovenfor beskrevne metode. Beregning af afgift efter metode 2 kan dog indebære, at gamle biler der anvender en ældre teknologi end den bil, hvis tekniske data udgør afgiftsgrundlaget, de facto vil blive pålagt en for lav afgift. Det kan således skabe incitamenter til en øget indførsel af ældre biler hvilket må anses for værende uheldigt set ud fra et miljømæssigt synspunkt. Det vurderes dog, at det ikke vil være i strid med de EU-retlige principper.

Anvendes en model svarende til arbejdsgruppens model 4 (kapitel 8.10), kan de eksisterende regler benyttes for den del af afgiften der er baseret på køretøjets værdi. For den del af afgiften der er baseret på CO₂-udslip, kan en af de to ovenfor beskrevne metoder anvendes.

Anvendes en model svarende til model 5 (kapitel 8.11) kan samme beregningsmetode som den eksisterende metode anvendes, korrigeret for residualværdien af et eventuelt tillæg/fradrag afhængig af bilens energimærke.

Med hensyn til beregning af afgift af biler der indføres midlertidigt fra udlandet kan de regler der er gældende i dag overføres. Det betyder, at de statslige told- og skattemyndigheder kan give tilladelse til, at afgiften af registreringspligtige køretøjer, der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet betales ved at opdele afgiften i rater (3 procent af den beregnede registreringsafgift) som herefter betales forud kvartalsvis. Ved betalingen tillægges 1,5 procent per påbegyndt kvartal af den resterende registreringsafgift.

Tillægsmodel 7a

Ifølge modellen skal tillægsafgiften opkræves i alle tilfælde, hvor køretøjet skal afgiftsberigtiges på grundlag af en teknisk baseret registreringsafgift.

I det omfang, brugte biler fra indlandet og fra udlandet skal afgiftsberigtiges på grundlag af en teknisk baseret registreringsafgift, skal tillægsregistreringsafgiften opkræves.

Tillægsmodel 7b

Fradragene omfatter såvel nye biler som brugte biler fra indlandet og fra udlandet, der skal afgiftsberigtiges med registreringsafgift.

8.8 Model 1 - Energiforbrug

I model 1 beregnes registreringsafgiften på grundlag af bilernes energiforbrug. Ved bilens energiforbrug forstås bilens brændstofforbrug i liter per 100 km. Oplysninger om bilernes brændstofforbrug fremgår af de officielle EU-normer⁽¹⁰⁾, der ligeledes ligger til grund for beregningen af den grønne ejerafgift. For at opnå en tilstrækkelig progression i registreringsafgiften anvendes energiforbruget i tredje potens.

Da dieslbiler udleder ca. 12,5 procent mere CO₂ per liter brændstof end benzinbiler er der korrigeret for dette i modellen, hvilket reelt betyder at der arbejdes med en separat dieselskala.

Registreringsafgiften beregnes således ved følgende formel:

Afgift = $-a + b \cdot E^3$, hvor

a = en konstant

b = en afgiftsparameter, hvor b er forskellig for dieslbiler og benzinbiler.

E = Energiforbrug (liter/100 km)

Det skal bemærkes, at der i beregningerne ikke er korrigeret for eftermonteret energiforbrugende ekstraudstyr (f.eks. klimaanlæg) eller særlige fabriksmonterede anordninger, der kan påvirke bilens faktiske energiforbrug, men som ikke indgår i EU's officielle måling.

8.8.1 Skatteministeriets beregninger

Afgiften beregnes således:

Afgift = $-10.000 + 360 \cdot (\text{liter}/100 \text{ km})^3$, for benzinbiler

Afgift = $-10.000 + 515 \cdot (\text{liter}/100 \text{ km})^3$, for dieselbiler

Der er endvidere indregnet en dieselkorrektion, således at dieselbiler får et tillæg på 10.000 kr., udover hvad der beregnes i formlen ovenfor.

Effekter på provenu

Tabel 8.8.1 viser provenuet henholdsvis med og uden adfærd ved model 1 sammenlignet med det nuværende regelsæt. Alle tal vedrører 1999.

Tabel 8.8.1 Provenu og gennemsnitstal fordelt på benzin og dieselbiler (model 1)

	Uden adfærd			Med adfærd (e=-1)		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Provenu	12.886	1.433	14.319	12.886	1.433	14.319
Nuv. afgift (mill. kr.)						
Model 1 (mill. kr.)	17.986	988	18.973	13.009	1.087	14.096
Forskel (mil. kr.)	5.100	-445	4.654	123	-346	-223
Forskel (pct.)	39,6	-31,1	32,5	1,0	-24,1	-1,6
Gnsn. afgift, nu (kr.)	106.905	139.714	109.479	106.905	139.714	109.479
Gnsn. salgspris, nu (kr.)	199.087	250.745	203.139	199.087	250.745	203.239
Gnsn. afgift, efter (kr.)	149.218	96.267	145.065	137.435	92.023	132.397
Gnsn. salgspris, efter (kr.)	241.400	207.298	238.725	229.953	204.839	227.167
Ændr. i afgift (pct.)	39,6	-31,1	32,5	28,6	-34,1	20,9
Ændr. i salgspris (pct.)	21,3	-17,3	17,5	15,5	-18,3	11,8
Antal biler	120.534	10.259	130.793	94.655	11.809	106.464

Anm: I beregningerne med adfærd er gennemsnitstallene før en omlægning udregnet med antal af solgte biler før omlægning, mens gennemsnitstallene efter omlægning er udregnet med antal solgte biler efter omlægning. Det betyder, at ændring i afgiften i pct. ikke svarer til ændring i provenuet i pct. for beregningerne med adfærd.

Kilde: Skatteministeriet

Model 1 fører til et fald i statens provenu på 223 millioner kroner, hvorved den ikke opfylder det i kommissoriet angivne krav om provenuneutralitet. Det har ikke været muligt at udforme modellen, så der

opnås samme provenu som ved den nuværende registreringsafgift, når der tages højde for adfærdsåendringer. En justering af modellens satser for at opnå provenuneutralitet har været forsøgt. Hvis satserne i modellen forhøjes stiger afgiften per bil. Det modvirkes af, at antallet af solgte biler samtidigt vil falde. Idet den sidste effekt dominerer, vil en satsforhøjelse indebære et lavere provenu. Hvis satserne i stedet blev formindsket, vil man ligeledes registrere et fald i provenuet. Det anførte provenu på ca. 14,1 mia kroner må derfor betragtes som en slags maksimum for model 1 som den er udformet.

Effekter på CO₂

Det ses af tabel 8.8.2, at model 1 vil reducere det totale CO₂-udslip med knap 21 procent og det gennemsnitlige CO₂-udslip per bil med 2,7 procent. Den store reduktion i det totale CO₂-udslip skyldes, at antallet af nyregistrerede biler falder kraftigt. Det gælder dog kun nyregistrerede biler. I det omfang en afgiftsomlægning blot fører til at folk kører længere tid i deres gamle bil, vil CO₂-reduktionen formindskes.

Tabel 8.8.2: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 1)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
Gns. CO ₂ (g/Km)	179,4	152,1	177,3	175,2	150,7	172,5	-2,7
CO ₂ (mio tons)	0,39	0,03	0,42	0,30	0,03	0,33	-20,8

Kilde: Skatteministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 1 fører til en øget andel nye dieselbiler og dermed højere gennemsnitlige emissioner (g/km) af kvælstofilter og partikler. Det fremgår af tabel 8.8.3, at det samlede partikeludslip stiger ca. 15 procent som følge af et stigende antal nye dieselbiler. De samlede udledninger af kvælstofilter falder ca. 13 procent som følge af faldet i det samlede nybilsalg på ca. 19 procent.

Tabel 8.8.3: Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 1)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,177	-	-	0,189	6,4
NOx (mio tons)	325,4	92,3	417,8	255,6	106,3	361,9	-13,4
Partikler (g/Km)	-	-	0,004	-	-	0,006	41,4
Partikler (mio tons)	0	9,2	9,2	0	10,6	10,6	15,1

Kilde: Miljøstyrelsen

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Model 1 vil, som et resultat af, at den gennemsnitlige afgiftsbelastning øges betragteligt, medføre at antallet af nyregistrerede personbiler falder fra ca. 131.000 til ca. 107.000 biler. Det fremgår af tabel 8.8.4, at de bilmærker, der vinder ved modellen primært er Mercedes og Porsche. Modsat vil især Lada og Mazda få kraftige forhøjelser af registreringsafgiften. Da modellen generelt genererer store

afgiftsstigninger er der ikke mange fabrikanter, der vinder ved en omlægning til model 1, men der er dog en tendens til, at de tyske mærker kommer lidt bedre ud af modellen end de øvrige mærker. Det skyldes, at den nuværende værdibaserede afgift rammer de tyske mærker relativt hårdt hvilket betyder, at disse biler får en større lettelse, hvis den værdibaserede afgift bortfalder.

Tabel 8.8.4: Ændring i registreringsafgiften fordelt på fabrikanter (model 1)

	Gns. registreringsafgift (kr.)	Gns. salgspris (kr.)	Ændring i registreringsafgift (kr.)	Ændring i registreringsafgift (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)
Alfa Romeo	158.504	280.233	66.722	42,1	23,8
Audi	207.960	357.104	19.048	9,2	5,3
BMW	237.524	405.321	-14.472	-6,1	-3,6
Citroen	100.448	188.862	78.120	77,8	41,4
Fiat	82.486	161.738	22.072	26,8	13,6
Ford	114.724	211.784	40.337	35,2	19,0
Honda	139.005	248.338	63.308	45,5	25,5
Hyundai	84.591	162.670	87.655	103,6	53,9
Jaguar	632.054	1.016.408	123	0,0	0,0
Kia	74.426	149.203	137.291	184,5	92,0
Lada	53.132	115.292	96.193	181,0	83,4
Mazda	105.937	197.949	43.498	41,1	22,0
Mercedes	358.344	591.110	-91.364	-25,5	-15,5
Mitsubishi	114.857	212.351	8.921	7,8	4,2
Nissan	95.061	181.557	15.985	16,8	8,8
Opel	112.190	208.148	29.475	26,3	14,2
Peugeot	102.427	192.814	49.037	47,9	25,4
Porsche	614.475	989.369	-190.716	-31,0	-19,3
Saab	207.840	356.265	77.985	37,5	21,9
Seat	87.458	169.653	43.811	50,1	25,8
Skoda	87.904	170.376	29.572	33,6	17,4
Suzuki	65.251	131.156	12.614	19,3	9,6
Toyota	106.904	199.112	20.390	19,1	10,2
VW	124.028	226.567	17.347	14,0	7,7

Anm.: Beregningerne er uden adfærdseffekter

Kilde: Skatteministeriet

For de 10 mest solgte benzinbiler og de tre mest solgte dieslbiler i 1999, ses ændring i afgift og pris i tabel 8.8.5.

Tabel 8.8.5 De ti mest solgte benzinmodeller og de tre mest solgte dieselmodeller i 1999 (model1)

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Reg.afg. (kr.)	Salgspris (kr.)	Ændring (kr.)	Ændring i reg.afg. (pct.)	Ændring i Salgspris (pct.)	Antal Uden adfærd	Antal Med adfærd
Suzuki Wagon R 1,2	62.850	128.892	1.727	2,7	1,3	2.600	2.565
Skoda Fabia Classic 1,4	62.538	130.966	45.725	73,1	34,9	1.678	1.092
Skoda Fabia Comfort 1,4	67.680	138.965	40.583	60,0	29,2	1.678	1.188
Peugeot 406 1,8 4d SR	115.354	213.125	111.707	96,8	52,4	1.791	852
Ford Focus 1,6 Ambiente Est	111.362	206.915	1.748	1,6	0,8	1.444	1.432
VW Polo 1,4	74.748	149.960	-3.115	-4,2	-2,1	1.371	1.399
VW Golf 2,0	117.516	216.488	52.484	44,7	24,2	1.210	917
Toyota Avensis Sedan 1,8 Terra 4d	114.378	210.440	21.917	19,2	10,4	1.119	1.002
Ford Focus 1,6 Ambiente 5d	104.936	196.919	3.173	3,0	1,6	1.151	1.132
VW Bora 2,0	127.403	231.701	46.917	36,8	20,2	1.078	860
Peugeot 306 2.0D stc.	109.461	203.958	-37.048	-33,8	-18,2	964	1.139
Skoda Octavia GLX 1,9	121.788	222.966	-53.473	-43,9	-24,0	478	592
VW Passat 1,9 TDI	152.862	271.304	-70.181	-45,9	-25,9	461	580

Anm.: En sammenligning mellem priser og antal for VW Golf 2,0 (benzin) og VW Passat 1,9 TDI (diesel) illustrerer den omtalte usikkerhed ved at anvende beregningsmetoden på model 1

Kilde: Skatteministeriet

Fordelingsmæssige konsekvenser

I det omfang, der eksisterer en sammenhæng mellem indkomst og bilforbrug, kan tabel 8.8.6 benyttes som en indikator for de fordelingsmæssige konsekvenser af model 1.

Tabel 8.8.6 Ændring i registreringsafgiften fordelt efter registreringsafgiftens størrelse

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Gnsn. reg.afg. (kr.)	Gnsn. salgspris (kr.)	Gnsn. ændring (kr.)	Gnsn. ændring i reg.afg. (pct.)	Gnsn. ændring i salgspris (pct.)	Antal Uden adfærd	Antal Med adfærd
< 65.000	56.800	118.223	16.978	29,9	14,4	17.854	15.263
65.000 - 75.000	70.572	143.044	26.430	37,5	18,5	17.908	14.584
75.000 - 90.000	82.407	161.147	37.567	45,6	23,3	14.549	11.249
90.000 - 105.000	98.215	185.802	55.152	56,2	29,7	19.699	13.931
105.000 - 120.000	112.966	209.125	39.844	35,3	19,1	20.073	16.284
120.000 - 135.000	126.100	229.657	38.237	30,3	16,7	15.866	13.217
135.000 - 150.000	141.331	253.368	40.404	28,6	15,9	7.853	6.597
150.000 - 200.000	166.853	293.092	25.869	15,5	8,8	11.539	10.539
200.000 - 400.000	258.116	435.196	58.469	22,7	13,4	4.864	4.147
> 400.000	592.812	956.127	-104.770	-17,7	-11,0	588	649
Alle	109.479	203.139	35.586	32,5	17,5	130.793	106.464

Kilde: Skatteministeriet

Tabel 8.8.6, sjette søjle, der viser ændringen i den gennemsnitlige salgspris fordelt efter registreringsafgiftens størrelse, udtrykker tilnærmelsesvis modellens fordelingsmæssige effekter. Husstande med en lav indkomst køber fortrinsvis billige biler hvorimod husstande med høje indkomster generelt køber dyrere biler. Det betyder, at såfremt modellen generelt vil betyde, at biler der i dag har en lav registreringsafgift vil stige meget i afgift samtidig med at afgiften for de der i dag betaler meget høj afgift, falder, vil der ske en omfordeling fra lavindkomst husstande til husstande med høje indkomster.

I modeller, der genererer store adfærdsændringer, skal de fordelingsmæssige effekter dog fortolkes med varsomhed. For den enkelte husstand dækker den ændrede afgiftsbetaling dels over en 'tvungen' del, nemlig afgiftsstigningen per bil, dels over en 'frivillig' del, nemlig skift af bil eller fravalg af bil. F.eks. kan en husstand, der ved en ændret afgiftsberegning vælger en større bil, komme til at betale mere i afgift, men den er ikke nødvendigvis stillet dårligere. Der kan være en velfærdsgevinst for husstanden, der overstiger afgiftsforøgelsen.

I model 1 er der tale om store afgiftsændringer og store adfærdstilpasninger. I tabel 8.8.6 ses, at den gennemsnitlige afgift stiger i alle intervaller undtagen for de dyreste biler, samtidig med at antallet af solgte biler reduceres. Det samlede provener fra hvert interval er nogenlunde uændret. En forsigtig konklusion er derfor, at model 1 ikke er særligt omfordelende mellem indkomstgrupperne i samfundet. Hver gruppe vil betale nogenlunde det samme i afgift, undtagen gruppen med de højeste indkomster, der vil betale væsentligt mindre. Det er dog et begrænset antal, det drejer sig om. Til gengæld vil der være mange tabere indenfor hver gruppe, nemlig de husstande, der skal betale mere i afgift for den samme bil, eller får en dårligere bil med samme afgiftsindhold som før. De husstande, der ikke længere vil eller kan købe en bil, kan ikke betragtes som vindere, selv om de sparer en del registreringsafgift. De har ved afgiftsomlægningen fået et velfærdstab, der er større end den sparede registreringsafgift.

4) På grund af en del kritik af den oprindelige models evne til at forudsige antal solgte dieslbiler efter omlægning besluttede arbejdsgruppen, at COWI skulle foretage en revurdering af modellen mht dieslbilerne. Derefter udarbejdede COWI en såkaldt reformuleret model, som er den der anvendes i beregningerne. Bilag 6 indeholder en mere præcis beskrivelse af, hvordan denne reformulering af modellen er foretaget samt de vigtigste resultater heraf.

5) Det skal bemærkes, at COWI's model ikke har VW, LUPO 1,2, TDI som muligt bilvalg.

6) COWI har omkring 98 procent af nybilsalget 1997 med i modellen.

7) Ifølge økonomisk teori bør transportbrugeren betale de marginale, samfundsmæssige omkostninger ved transporten, herunder infrastrukturomkostninger plus eksterne omkostninger. Dette princip er grundlag for bl.a. EU-Kommissionens hvidbog om fair betaling for brug af infrastruktur (1998). Det er imidlertid forbundet med store metodemæssige problemer at omsætte dette princip til praktiske retningslinjer og afgiftssatser.

8) Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger. Finansministeriet, november 1999.

9) De forskellige provinser kan hæve registreringsafgiften op til maksimalt 20 procent af basisbeløbet, ialt maksimalt 1.390 kroner.

10) I henhold til EC 93/116.

8.8.2 Miljø-og Energiministeriets konsekvensberegninger

Afgiften beregnes således:

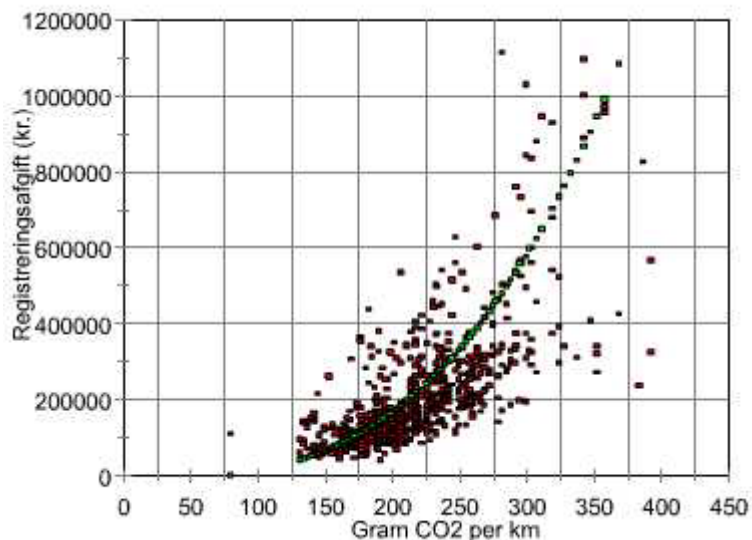
Afgift = $-10.000 + 300 \cdot (\text{liter}/100 \text{ km})^3$, for benzinbiler

Afgift = $-10.000 + 427 \cdot (\text{liter}/100 \text{ km})^3$, for dieslbiler

Figur 8.8.1 viser sammenhængen mellem registreringsafgiften og bilernes CO₂-udslip. I den eksisterende registreringsafgift er der i dag, en vis sammenhæng mellem bilernes CO₂-udslip og den afgift der betales (se trekant-punkterne i figuren). Ved omlægning af registreringsafgiften efter model 1 opnås en mere

direkte sammenhæng mellem bilens CO₂-udslip og registreringsafgiften, hvilket er illustreret ved den sammenhængende kurve i figur 8.8.1, der viser den nye afgift. I denne model vil biler altid få en højere afgift jo højere CO₂-udslip de har. Man undgår derved de paradoks-effekter der eksisterer i den nuværende afgiftssystem, hvor der er eksempler på at biler med højt et CO₂-udslip betaler mindre afgift end en bil med et lavt udslip.

Figur 8.8.1 : Registreringsafgiften før og efter omlægning (model 1)



En nærmere beskrivelse af model 1 kan ses i bilag 8 hvor model 1 er grundigt beskrevet i forhold til den eksisterende afgift.

Effekter på provenu

Tabel 8.8.7 viser de overordnede effekter af omlægning af registreringsafgiften til model 1.

Det er i beregningerne forsøgt at opnå provenuneutralitet ved justering af afgiftsparametre. De ovenstående anvendte parameterverdier minimerer afvigelse i det beregnede provenu fra det eksisterende provenu. Omlægningen med disse parametre giver et merprovenu på 0,2 mia. kr. Beregningen af provenuet i udgangssituationen er foretaget med udgangspunkt i bilernes udsalgspriser. Ud fra udsalgspriserne er det herefter muligt at beregne registreringsafgiften, jf. bilag 9.

Tabel 8.8.7: Effekter af omlægning det første år (model 1)

	Uden adfærd		Med adfærd	
	Før	efter	efter	Ændring (pct.)
Provenu (mia kr)	16,4	19,3	16,6	1
Nybilsalg	147.196	147.196	147.196	0
- heraf benzin	128.246	128.246	111.929	-13
- heraf diesel (andel i pct.)	18.950 (12,9)	18.950 (12,9)	35.267 (24,0)	86
Bilpris	193.580	213.399	198.512	2,5

Anm: Uden adfærd svarer til at bilsalgets fordeling på biltyper er uændret. Med adfærd svarer til den fordeling af bilsalg som COWI's model vurderer der vil komme efter ændring af priserne.

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Effekter på CO₂-udslip

Det ses af tabel 8.8.8, at en omlægning, så registreringsafgiften udelukkende beregnes efter energiforbrug kan reducere både det gennemsnitlige CO₂-udslip per bil og det totale CO₂-udslip med 4,8 procent. Procentsatserne er identiske, som følge af antagelse om uændret samlet bilsalg. Påvirkes antallet af solgte biler, vil effekten på det totale CO₂-udslip, alt andet lige, ændres.

Tabel 8.8.8: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 1)

	Uden adfærd		Med Adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct)
Gns. CO ₂ (g/Km)	183	183	174,2	-4,8
CO ₂ -udslip (mio tons)	0,48	0,48	0,46	-4,8

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 1 fører til en øget dieselandel og dermed højere emissioner. Det fremgår af tabel 8.8.9 at det samlede udslip af partikler vil stige med ca. 86 procent, og udledningerne af kvælstofilter vil stige med ca. 20 procent.

Diesebiler uden partikelfilter forudsættes pålagt en stykafgift på 10.000 kr, hvilket forventes at nedbringe de anførte emissioner af partikler og kvælstofilter, jfr. afsnit 8.5.

Tabel 8.8.9: Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 1)

	Før omlægning			Efter omlægning			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,195	-	-	0,234	19,9
NOx (mio tons)	346,3	170,6	516,8	302,2	317,4	619,6	19,9
Partikler (g/Km)	-	-	0,006	-	-	0,012	86,1
Partikler (mio tons)	0,00	17,1	17,1	0,00	31,7	31,7	86,1

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Tabel 8.8.10 viser hvordan model 1 påvirker registreringsafgiften og derved salgsspriserne for en række udvalgte biltyper. Det giver en fornemmelse af modellens prisseffekter. Det, fremgår af tabellen, at der ved en omlægning af registreringsafgiften efter model 1, alt andet lige, som følge af ændringer i registreringsafgiften, vil opstå ganske store forskydninger i de relative salgsspriser. Det kan have betydelige konsekvenser for bilbranchen, hvor forhandlere af de biltyper/mærker der rammes hårdest ved en omlægning, kan få problemer med at sælge de pågældende biler. jf. afsnit 7.4.

Tabel 8.8.10: Eks. på bilers pris før og efter omlægning af registreringsafgift (model 1)

Variant	Salgspris	Ny salgspris	Ændring (pct)	g/CO ₂ /k	km/l	Ny afgift	antal før	antal efter
VW Golf GL Tdi	237.000	141.108	-40	134	20	43.394	304	1.023
Ford Ka 1,3 Benz	118.409	107.513	-9	142	17	52.153	652	970
Toyota Corolla 1,6 benz	166.998	223.929	34	195	12	151.215	258	151
Volvo S70 2,5 benz	401.984	446.637	11	240	10	290.000	43	36
Mercedes S,300 TD, diesel	1.082.350	857.644	-21	277	10	458.019	13	19

VW Polo Classic 60 1,4	148.607	146.836	-1	161	15	80.691	756	891
Skoda Felicia 1,6 LX	125.998	178.507	42	182	13	120.437	698	340
Opel Astra 1,6 16V GL	175.007	219.174	25	192	13	143.600	252	176
VW Golf 1,6 joker	176.574	177.840	1	173	14	101.706	466	520
Ford Escort 1,8 Monaco	182.495	246.273	35	202	12	168.025	245	145
Toyota Carina E, 1,8 Xi, se	185.001	185.813	0	175	14	106.670	1.033	1.135
Ford Mondeo 1,8 flair se	216.587	223.475	3	187	13	133.051	460	475
Opel Vectra 1,8, 16V GL Plus	225.586	248.850	10	197	12	155.212	244	217
Audi A6 2,4	448.987	437.966	-2	233	10	264.542	126	136
BMW 5, 23i	471.099	445.864	-5	233	10	264.242	92	106
Mercedes- Benz E40	674.000	562.530	-17	245	10	308.745	46	62
VW Lupo 1,2 TDI	190.000	82.393	-57	80	33	1.464	0	0

Anm: VW LUPU er ikke med i beregningerne af adfærdsændringer, men er blot vist i tabellen som priseksempel.

En sammenligning mellem priser og antal for VW Golf 2,0 (benzin) og VW Passat 1,9 TDI (diesel) illustrerer den omtalte usikkerhed ved at anvende beregningsmetoden på model .1

Kilde: Miljø-og Energiministeriet

8.8.3 Årlig justering af registreringsafgiften

Som følge af den aftale EU- Kommissionen og bilindustrien har indgået om, at det gennemsnitlige udslip for nybilsalget skal reduceres til 140 gram CO₂ per km inden år 2008, forventes der en teknologisk forbedring af bilernes energieffektivitet, jf. kapitel 6. For at undgå at afgiftsgrundlaget udhules, skal der derfor tages højde for denne teknologiske udvikling. Det betyder, at modellen jævnlige skal reguleres med energieffektivitetsstigningen (på samme måde som den grønne ejerafgift). Derudover skal afgiftssatserne reguleres med prisstigningstakten. Et muligt udgangspunkt er, at anvende samme årlige regulering som i lov om grøn ejerafgift, hvor afgiften årligt justeres med 1,5 procent.

8.8.4 Overgangsperiode

For at tage hensyn til bilmarkedet (herunder specielt brugtbilmarkedet) bør en sådan omlægning indføres gradvis over en årrække, samtidig med at den eksisterende afgift aftrappes. Da model 1 vil indebære relative store forskudninger i der relative priser, foreslås en implementeringsperiode i størrelsesordenen 8-10 år, således at kapitaltabet for forbrugerne og bilbranchen fordeles over en længere periode samt at det sikres at bilbranchen får tid til at omstille sig.

8.8.5 Administrative virkninger

I model 1 afhænger registreringsafgiften udelukkende af energiforbruget. Når betalingen af registreringsafgift baseres på et objektive kriterium, som energiforbrug, vil administrationen hos ToldSkat kunne ske med et væsentligt mindre ressourceforbrug i forhold til den nuværende afgift hvor afgiftsbetalingen er baseret på køretøjets værdi. Da køretøjernes CO₂-udslip indgår i den anmeldte EU-typegodkendelse vil det, når Centralregisteret er udbygget som planlagt i 2001, ikke indebære administrative problemer, at anvende dette kriterium som afgiftsgrundlag. Det vurderes, at når afgiften er baseret på objektive kriterier, vil det være betydeligt sværere at manipulere med afgiftsgrundlaget, med henblik på omgåelse af afgiften.

Model 1 vil kræve, at der udvikles et nyt edb-system til afløsning af det nuværende STAPRI, der håndterer standardpriser/standardprisanmeldelser vedrørende fabriksnye køretøjer samt tilhørende ekstraudstyr. Told-og skattestyrelsen vurderer, at det vil tage ca. et år at udvikle et sådant edb-system.

Vurderingerne af de administrative effekter forudsætter, at der ikke etableres alternative modeller for afgiftsbetaling vedrørende motorcykler og andre køretøjsgrupper der i dag beskattes på en mere lempelig måde eller som helt er fritaget for afgift. De administrative fordele vil blive reduceret noget i det omfang modellen suppleres med en eller flere af de i rapporten nævnte tillægsmodeller eller elementer herfra. Det vurderes dog af Told- og skattestyrelsen, at det skønnede merressourceforbrug til administration af de foreslåede tillægs/fradragmodeller, 6, 7A og 7B, vil være marginalt, idet disse er baseret på objektive kriterier.

Der vil i forbindelse med en stor omlægning af registreringsafgiften være en del omkostninger forbundet med oplysning af offentligheden vedr. omlægningen, udarbejdelse af nye vejledninger, uddannelse, samt med konkret vejledning af borgerne og bilforhandlerne.

8.8.6 Færdselssikkerhed

Model 1 vil tilskynde til køb af mindre biler, idet mindre biler som oftest har et lavere energifor-

brug end større biler. Det vil alt andet lige indebære en reduceret passiv sikkerhed. Virkningen vil kunne modvirkes ved at supplere med incitamenter for bedre kollisionssikkerhed, jf. model 7 A. En suppling med tillæg/fradrag baseret på sikkerhed vil dog indebære en mindre administrativ komplicering af afgiftsberegningen, jf. afsnit 8.7.6.

Model 1 vil, antaget at de gældende regler om afgiftslempelse for sikkerhedsudstyr ikke fuldt ud eliminerer de negative effekter på færdselssikkerheden, fra den gældende værdibaserede afgift, påvirke færdselssikkerheden i positiv retning idet ekstra sikkerhedsudstyr ikke længere vil være pålagt en merafgift. F.eks. er der i dag ikke afgiftslempelse på elektronisk stabilitets program eller airbag-gardiner.

8.9 Model 2 - Vægt og CO₂

I model 2 beregnes registreringsafgiften ud fra bilens vægt og CO₂ -udslip. Ved vægt forstås bilens egenvægt inkl. udstyr som defineret i Færdselsloven. Ved CO₂-udslip forstås bilens målte CO₂-udslip (ud fra den officielle EU-norm ⁽¹¹⁾⁽¹²⁾). Afgiften i model 2 er progressiv i vægt- og CO₂-elementet, for derved at sikre en progressivitet der svarer til den eksisterende registreringsafgift.

Registreringsafgiften beregnes ved følgende formel:

avgift = a*vægt(kg) + b* CO₂ -udslip (g/km), hvor

a,b = afgiftsparametre

I beregningerne er der ikke korrigeret for eftermonteret energiforbrugende ekstraudstyr (f.eks. klimaanlæg) eller særlige fabriksmonterede anordninger, der kan påvirke bilens faktiske energiforbrug, men som ikke indgår i EU's officielle måling.

8.9.1 Skatteministeriets konsekvensberegninger

Ifølge Skatteministeriets adfærdsberegninger bliver afgifts- intervaller og- parametre som vist i tabel 8.9.1. Der er endvidere indregnet en dieselkorrektio n, således at dieslbiler derudover får et tillæg på 10.000 kr.

Tabel 8.9.1: Anvendte afgiftsintervaller for vægt og CO₂

Vægt		CO ₂	
Interval (kg)	Afgiftssats (kr/kg)	Interval (g/Co2/km)	Afgiftssats (kr/gr)
		Benzin	
< 500	45	< 160	30
500 - 900	90	160 - 180	60
900-1200	190	180 - 192	120
1200-1400	400	192 - 205	250
>1400	600	205 - 221	500
		221 - 234	1.000
		234 - 266	2.500
		>266	6.000

Provenu

Provenuet ved en omlægning efter model 2 vil ikke påvirkes, jf. tabel 8.9.2. Det dækker over en stigning i den gennemsnitlige afgift per bil på 4 procent og et fald i antallet af biler på ca. 6.500.

Tabel 8.9.2 Provenu og gennemsnitstal fordelt på benzin og dieslbiler (model 2)

Provenu	Uden adfærd			Med adfærd (-1)		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Nuv. afgift (mill. kr.)	12.886	1.433	14.319	12.886	1.433	14.319
Model 2 (mill. kr.)	13.733	1.690	15.423	12.845	1.472	14.317
Forskel (mil. kr.)	847	257	1.104	-41	39	-2
Forskel (pct.)	6,6	17,9	7,7	-0,3	2,7	0,0
Gnsn. afgift, nu (kr.)	106.905	139.714	109.479	106.905	139.714	109.479
Gnsn. salgspris, nu (kr.)	199.087	250.745	203.139	199.087	250.745	203.139
Gnsn. afgift, efter (kr.)	113.934	164.712	117.917	110.626	161.047	114.306
Gnsn. salgspris, efter (kr.)	206.116	275.744	211.577	202.912	273.051	208.031
Ændr. i afgift (pct.)	6,6	17,9	7,7	3,5	15,3	4,4
Ændr. i salgspris (pct.)	3,5	10,0	4,2	1,9	8,9	2,4
Antal biler	120.534	10.259	130.793	116.109	9.141	125.249

Kilde: Skatteministeriet

Tabel 8.9.3 viser, at model 2 giver en fordeling af provenuet fra registreringsafgiften på 91 procent fra vægtelementet, 8 procent vil komme fra CO₂-elementet samt 1 procent fra dieselkorrektionen. Model 2 vil således i høj grad gøre registreringsafgiften til en vægtbaseret afgift.

Tabel 8.9.3 Parameteranalyse

	Uden adfærd			Med adfærd (-1)		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Vægt	91	91	91	92	90	91
CO2-udslip	9	4	8	8	3	8
Dieselkorrektion	0	6	1	0	6	1
Ialt	100	100	100	100	100	100

Effekter på CO₂

Det fremgår af tabel 8.9.4, at model 2 vil betyde et fald i udledningen af CO₂ på gennemsnitligt 0,7 procent per bil. Tages der endvidere højde for at antallet af nye biler falder, vil reduktionen i det totale CO₂-udslip være på 5 procent.

Tabel 8.9.4: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 2)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
Gns. CO ₂ (g/Km)	179,4	152,1	177,3	177,9	151,6	176,0	-0,7
CO ₂ (mio tons)	0,39	0,03	0,42	0,37	0,02	0,40	-4,9

Kilde: Skatteministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 2 fører til et fald i dieselandelen og dermed lavere gennemsnitlige emissioner. Det fremgår af tabel 8.9.5, at som følge heraf og som følge af et fald i nybilsalget, vil det samlede partikeludslip falde med ca. 11 procent og udledning af kvælstofilter vil falde med ca. 5 procent.

Tabel 8.9.5: Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 2)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,177	-	-	0,176	-1,1
NOx (mio tons)	325,4	92,3	417,8	313,5	82,3	395,8	-5,3
Partikler (g/Km)	-	-	0,004	-	-	0,0037	-7,0
Partikler (mio tons)	0	9,2	9,2	0	8,2	8,2	-10,9

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Selvom den gennemsnitlige afgift per bil stiger, vil der være mærker, der oplever et fald i registreringsafgiften. Det fremgår af tabel 8.9.6, at det primært er de store tyske biler som BMW, Audi og Mercedes, der i oplever et fald i registreringsafgiften. Omvendt vil afgiften stige for især Kia og Lada.

Tabel 8.9.6: Ændring i registreringsafgiften fordelt på fabrikanter (model 2)

	Gnsn. registreringsafgift (kr.)	Gnsn. salgspris (kr.)	Ændring i registreringsafgift (kr.)	Ændring i registreringsafgift (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)
Alfa Romeo	158.504	280.233	-11.328	-7,1	-4,0
Audi	207.960	357.104	-36.210	-17,4	-10,1
BMW	237.524	405.321	-54.187	-22,8	-13,4
Citroen	100.448	188.862	23.968	23,9	12,7
Fiat	82.486	161.738	190	0,2	0,1
Ford	114.724	211.784	10.030	8,7	4,7
Honda	139.005	248.338	20.926	15,1	8,4
Hyundai	84.591	162.670	12.596	14,9	7,7

Jaguar	632.054	1.016.408	-40.910	-6,5	-4,0
Kia	74.426	149.203	49.609	66,7	33,2
Lada	53.132	115.292	28.202	53,1	24,5
Mazda	105.937	197.949	4.019	3,8	2,0
Mercedes	358.344	591.110	-122.669	-34,2	-20,8
Mitsubishi	114.857	212.351	2.690	2,3	1,3
Nissan	95.061	181.557	8.525	9,0	4,7
Opel	112.190	208.148	12.558	11,2	6,0
Peugeot	102.427	192.814	30.693	30,0	15,9
Porsche	614.475	989.369	-342.869	-55,8	-34,7
Saab	207.840	356.265	17.859	8,6	5,0
Seat	87.458	169.653	19.999	22,9	11,8
Skoda	87.904	170.376	26.011	29,6	15,3
Suzuki	65.251	131.156	-2.890	-4,4	-2,2
Toyota	106.904	199.112	-1.612	-1,5	-0,8
VW	124.028	226.567	-1.383	-1,1	-0,6

Anm.: Beregningerne er uden adfærd

Kilde: Skatteministeriet

For de 10 mest solgte benzinbiler og de tre mest solgte dieslbiler i 1999, ses ændring i afgift og pris i **tabel 8.9.7.**

Tabel 8.9.7 De ti mest solgte benzinmodeller og de tre mest solgte dieslmodeller i 1999 (model2)

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Reg.afg. (kr.)	Salgspris (kr.)	Ændring (kr.)	Ændring i reg.afg. (pct..)	Ændring i salgspris (pct.)	Antal Uden adfærd	Antal Med adfærd
Suzuki Wagon R 1,2	62.850	128.892	-2.520	-4,0	-2,0	2.600	2.651
Skoda Fabia Classic 1,4	62.538	130.966	24.002	38,4	18,3	1.678	1.370
Skoda Fabia Comfort 1,4	67.680	138.965	19.850	29,3	14,3	1.678	1.438
Peugeot 406 1,8 4d SR	115.354	213.125	52.836	45,8	24,8	1.791	1.347
Ford Focus 1,6 Ambiente Est	111.362	206.915	-9.642	-8,7	-4,7	1.444	1.511
VW Polo 1,4	74.748	149.960	-11.868	-15,9	-7,9	1.371	1.479
VW Golf 2,0	117.516	216.488	-4.196	-3,6	-1,9	1.210	1.233
Toyota Avensis Sedan 1,8 Terra 4d	114.378	210.440	2.132	1,9	1,0	1.119	1.107
Ford Focus 1,6 Ambiente 5d	104.936	196.919	-12.836	-12,2	-6,5	1.151	1.226
VW Bora 2,0	127.403	231.701	5.537	4,3	2,4	1.078	1.053
Peugeot 306 2.0D stc.	109.461	203.958	15.519	14,2	7,6	964	890
Skoda Octavia GLX 1,9	121.788	222.966	47.852	39,3	21,5	478	375
VW Passat 1,9 TDI	152.862	271.304	7.078	4,6	2,6	461	449

Kilde: Skatteministeriet

Fordelingmæssige konsekvenser

Tabel 8.9.8 viser, at den gennemsnitlige salgspris stiger for langt de fleste biler. Kun for de dyreste biler vil afgift og salgspris falde. Dem sælges der dog kun meget få af. Det kan tages som udtryk for, at modellen vil reducere den progressivitet der eksisterer i den nuværende registreringsafgift i forhold til indkomsten. Reduktionen er dog beskednen, idet det kun er de dyreste biler, der slipper billigere i afgift.

Tabel 8.9.8 Ændring i registreringsafgiften fordelt efter registreringsafgiftens størrelse

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Gnsn. reg.afg. (kr.)	Gnsn. salgspris (kr.)	Gnsn. ændring (kr.)	Gnsn. ændring i reg.afg. (pct.)	Gnsn. ændring i salgspris (pct.)	Antal Uden adfærd	Antal Med adfærd
< 65.000	56.800	118.223	2.535	4,5	2,1	17.854	17.201
65.000 - 75.000	70.572	143.044	2.203	3,1	1,5	17.908	16.955
75.000 - 90.000	82.407	161.147	6.605	8,0	4,1	14.549	13.772
90.000 - 105.000	98.215	185.802	8.967	9,1	4,8	19.699	18.261
105.000 - 120.000	112.966	209.125	10.130	9,0	4,8	20.073	19.163
120.000 - 135.000	126.100	229.657	17.140	13,6	7,5	15.866	15.265
135.000 - 150.000	141.331	253.368	22.663	16,0	8,9	7.853	7.524
150.000 - 200.000	166.853	293.092	6.669	4,0	2,3	11.539	11.707
200.000 - 400.000	258.116	435.196	19.373	7,5	4,5	4.864	4.784
> 400.000	592.812	956.127	-124.742	-21,0	-13,0	588	643
Alle	109.479	203.139	8.438	7,7	4,2	130.793	125.276

Anm: Uden adfærd

Derudover henvises til bemærkningerne i afsnit 8.8.1, vedrørende model 1 om fordelingsmæssige konsekvenser som følge af større ændringer af registreringsafgiften.

8.9.2 Miljø-og Energiministeriets konsekvensberegninger

For at opnå provenuneutralitet med COWI's bilvalgsmode l bliver afgifts-intervaller-og parametre som vist i tabel 8.9.9.

Tabel 8.9.9: Anvendte afgiftsintervaller for vægt og CO₂

Vægt		CO ₂	
Interval (kg)	Afgiftssats (kr/kg)	Interval (g/Co2/km)	Afgiftssats (kr./g CO ₂ /km)
< 1.150	60	155	84
1.150 - 1.400	240	155 -179	600
> 1.400	600	179 -202	2160
		> 202	6000

Anm.: Vægtintervallerne er identiske med dem, der anvendes til at beregne den norske registreringsafgift.

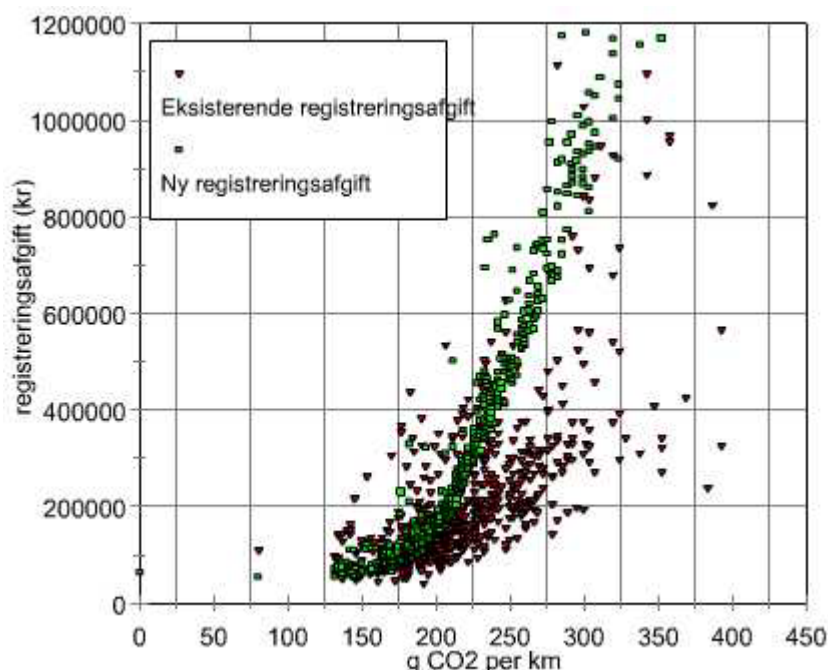
En bil der vejer 800 kg og udleder 161 gram CO₂ per km skal dermed betale følgende i registreringsafgift:

$$\text{Afgift} = 800\text{kg} \cdot 60 + 155\text{g CO}_2 \text{ per km} \cdot 84 + (161-155) \cdot 600 = 64.620 \text{ kr.}$$

Figur 8.9.1 viser registreringsafgiftens sammenhæng med CO₂-udslip i model 2, sammenlignet med den eksisterende registreringsafgift. Figuren indikerer, at de biler der udleder meget CO₂ får en afgift, der er

højere end ved den nuværende registreringsafgift. En nærmere beskrivelse af model 2 kan ses i bilag 10, hvor model 2 er beskrevet grundigt i forhold til den eksisterende afgift.

Figur 8.9.1: Registreringsafgift før og efter (model 2)



Effekter på provenu

Tabel 8.9.10 viser de overordnede effekter af omlægning af registreringsafgiften efter model 2.

Fordelingen af provenuet fra registreringsafgiften er på 62 procent fra vægtelementet og 38 procent fra CO₂ elementet. Altså indgår CO₂-elementet i denne version af model 2 med væsentlig større vægt, end Skatteministeriets version af model 2, hvor kun 8 procent af provenuet stammer fra CO₂-elementet. Der er i beregningerne forsøgt at opnå provenuneutralitet ved justering af afgiftsparametre. De ovenstående anvendte parameterværdier minimerer afvigelserne i det beregnede provenu fra det eksisterende provenu. Omlægningen med disse parametre giver et merprovenu på 0,2 mia. kr. Beregningen af provenuet i udgangssituationen er foretaget med udgangspunkt i bilernes udsalgspriser. Ud fra udsalgspriserne er det herefter muligt at beregne registreringsafgiften, jf. bilag 9.

Tabel 8.9.10: Effekter af omlægning det første år (model 2)

	Uden adfærd		Med adfærd	
	Før	efter	efter	Ændring (pct.)
Provenu (mia kr)	16,4	19,7	16,6	1
Nybilsalg	147.196	147.196	147.196	0
- heraf benzin	128.246	128.246	120.443	-6
- heraf diesel (andel i pct.)	18.950 (12,9)	18.950 (12,9)	26.753 (18,2)	41
Bilpris	193.580	216.032	195.530	1

Anm.: Uden adfærd svarer til at bilsalgets fordeling på biltyper er uændret. Med adfærd svarer til den fordeling af bilsalg som COWI's model vurderer der vil komme efter ændring af priserne.

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Det bemærkes, at resultaterne i Tabel 8.9.10 kun viser den initiale effekt dvs effekten i det år

hvor omlægningen træder i kraft. En vurdering af den langsigtede effekt kræver en nøjere analyse af udviklingen i bilparken, der afhænger af en lang række faktorer såsom indkomstudvikling, renteutvikling, teknologisk udvikling i energieffektivitet og bilpriser.

Effekter på CO₂

Det ses af tabel 8.9.11, at en omlægning efter vægt og CO₂ vil reducere både det gennemsnitlige CO₂-udslip og det totale CO₂-udslip med 3,8 procent. Procentsatserne er identiske som følge af antagelse om uændret samlet bilsalg. Påvirkes antallet af solgte biler, vil effekten på det totale CO₂-udslip, alt andet lige, ændres.

Tabel 8.9.11: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 2)

	Uden adfærd		Med Adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct)
Gns. CO ₂ (g/Km)	183	183	176,1	-3,8
CO ₂ -udslip (mio tons)	0,48	0,48	0,47	-3,8

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 2 fører til en øget dieselandel og dermed højere emissioner. Det fremgår af tabel 8.9.12, at det samlede udslip af partikler vil stige med godt 41 procent, mens udledningerne af kvælstofilter vil stige med knap 10 procent.

Diesebiler uden partikelfilter forudsættes pålagt en stykafgift på 10.000 kr, hvilket forventes at nedbringe de anførte emissioner af partikler og kvælstofilter, jf. afsnit 8.5.

Tabel 8.9.12 Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 2)

	Før omlægning			Efter omlægning			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,195	-	-	0,214	9,5
NOx (mio tons)	346,26	170,556	516,81	325,20	240,78	565,97	9,5
Partikler (g/Km)	-	-	0,006	-	-	0,009	41,2
Partikler (mio tons)	0,00	17,06	17,06	0,00	24,08	24,08	41,2

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Erhvervsmæssige konsekvenser

Tabel 8.9.13 viser hvad model 2 betyder for priserne på en række udvalgte biltyper. Dette giver en fornemmelse af modellens priseffekter. Det, fremgår af tabellen, at der ved en omlægning af registreringsafgiften efter model 2, alt andet lige, som følge af ændringer i registreringsafgiften, vil opstå ganske store forskydninger i de relative salgspriser. Det kan have betydelige konsekvenser for bilbranchen, hvor forhandlere af de biltyper/mærker der rammes hårdest ved en omlægning, kan få problemer med at sælge de pågældende biler. jf. afsnit 7.4.

Tabel 8.9.13 Eks. på bilers pris før og efter omlægning af registreringsafgift - model 2

Variant	Salgspris	Ny salgspris	Ændring (pct)	g/CO2/k	km/l	Ny afgift	antal før	antal efter
VW Golf GL Tdi	237.000	173.495	-27	134	20	75.780	304	625
Ford Ka 1,3 Benz	118.409	118.280	0	142	17	62.920	651	713
Toyota Corolla 1,6 benz	166.998	193.123	16	195	12	120.410	258	202
Volvo S70 2,5 benz	401.984	583.597	45	240	10	426.960	43	22
Mercedes S,300 TD, diesel	1.082.350	1.355.045	25	277	10	955.420	13	10
VW Polo Classic 60 1,4	148.607	141.233	-5	161	15	75.088	756	928
Skoda Felicia 1,6 LX	125.998	148.267	18	182	13	90.196	697	507
Opel Astra 1,6 16V GL	175.007	192.246	10	192	13	116.672	252	226
VW Golf 1,6 joker	176.574	159.669	-10	173	14	83.535	466	635
Ford Escort 1,8 Monaco	182.495	219.099	17	202	12	139.065	245	182
Toyota Carina E, 1,8 Xi, se	185.001	171.689	-7	175	14	92.546	1.033	1.312
Ford Mondeo 1,8 flair se	216.587	216.883	0	187	13	126.459	460	500
Opel Vectra 1,8, 16V GL Plus	225.586	239.999	6	197	12	146.362	244	235
Audi A6 2,4	448.987	552.375	23	233	10	379.051	126	93
BMW 5, 23i	471.099	560.373	19	233	10	379.051	92	73
Mercedes- Benz E40	674.000	710.110	5	245	10	456.324	46	45
VW Lupo 1,2 TDI	190.000	135.683	-29	80	33	54.755	0	0

Anm: VW LUPLO er ikke med i beregningerne af adfærdændringer, men er blot vist i tabellen som prisseksempl.

Kilde: Miljø-og Energiministeriet

8.9.3 Årlig justering af registreringsafgiften

Som følge af den aftale EU-Kommissionen og den europæiske bilindustri har indgået om, at det gennemsnitlige udslip for nybilsalget skal reduceres til 140 gram CO₂ per km inden år 2008 forventes der en teknologisk forbedring af bilernes energieffektivitet, jf. kapitel 6. Omlægges registreringsafgiften efter model 2 skal der tages højde for den teknologiske udvikling, således at modellen reguleres jævnlige med energieffektivitetsstigningen (på samme vis som den grønne ejeravgift). Det svarer til årligt at opjustere neutralitetspunktet med udviklingen i energieffektiviteten, jf. afsnit 8.8.4.

8.9.4 Overgangsperiode

For at tage hensyn til bilmarkedet (herunder specielt brugtbilmarkedet) bør en sådan omlægning indføres gradvis over en årrække, samtidig med at den eksisterende afgift aftrappes. Da model 2 vil indebære større forskydninger i de relative priser, dog i mindre omfang end model 1, foreslås en implementeringsperiode i størrelsesordenen 6-8 år, jf. kapitel 8.8.4.

8.9.5 Administrative virkninger

En afgift baseret på vægt og CO₂-udslip vil, som model 1, betyde en administrativ forenkling af beregningen af registreringsafgiften. Vurderingerne af de administrative effekter forudsætter, at der ikke etableres alternative modeller for afgiftsbetaling vedrørende motorcykler og andre køretøjsgrupper der i dag beskattes på en mere lempelig måde eller som helt er fritaget for afgift. Model 2 vil således indebære tilsvarende administrative virkninger som beskrevet under model 1.

Der kan dog opstå visse problemer i forbindelse med anvendelse af vægt som afgiftsgrundlag. For det første kan registreringsystemet ikke opgive den præcise vægt, idet der ikke registreres ekstraudstyr som f.eks. el-ruder, klimaanlæg, soltag eller aluminiumsfælg. I praksis tillades i dag en tolerance på ± 50 kg. Det tilføjes, at Kommissionen p.t. arbejder på at løse det tilsvarende problem i EU-typegodkendelsessammenhæng.

For det andet bør det - afhængigt af EU-løsningen - overvejes at droppe egenvægten, der er en dansk opfindelse og i stedet benytte, hvad der formentlig i EU-sammenhæng kommer til at hedde "køreklar vægt", der svarer til egenvægten + vægt af drivmidler (vand, olie og brændstof). Køreklar vægt anvendes i de fleste andre lande og vil formentlig indgå i Kommissionens løsningsforslag.

Som i model 1, vil der ved en stor omlægning af registreringsafgiften være en del omkostninger forbundet med oplysning af offentligheden vedr. omlægningen, udarbejdelse af nye vejledninger, uddannelse, samt med konkret vejledning af borgere og bilforhandlerne.

8.9.6 Færdselssikkerhed

Model 2 har tilnærmelsesvis samme effekter på færdselssikkerheden som model 1. Dog vil der i model 2 ligge et yderligere incitament til at købe mindre biler sammenlignet med model 1, idet vægt nu også indgår i afgiftsgrundlaget. Ekstra sikkerhedsudstyr øger køretøjets vægt, hvilket alt andet lige vil medføre en øget afgift. De positive effekter på færdselssikkerheden kan således blive en smule modificeret sammenlignet med model 1. Model 2 skal derfor suppleres med tillægsmodel 7A.

8.10 Model 3 - Vægt, brændstofforbrug og motorvolumen

I Model 3 beregnes registreringsafgiften på grundlag af bilens vægt, brændstofforbrug og motorvolumen. Disse 3 elementer er underopdelt i intervaller, således at afgiften er progressiv med stigende vægt, brændstofforbrug og motorstørrelse.

Registreringsafgiften beregnes således ved følgende formel:

afgift = $a \cdot \text{vægt}(\text{kg}) + b \cdot \text{motorstørrelse}(\text{ccm}) + c \cdot \text{brændstofforbrug} (\text{l}/100\text{km})$, hvor

a, b og c = afgiftsparametre

Bilens brændstofforbrug angives i liter per 100 km. Oplysninger om bilernes brændstofforbrug fremgår af de officielle EU-normer⁽¹³⁾, der ligeledes ligger til grund for beregningen af den grønne ejerafgift. Ved bilens vægt forstås bilens egenvægt inkl. udstyr som defineret i Færdselsloven. Motorvolumen er defineret som kubikcentimeter efter bilens typegodkendelse.

De Danske Bilimportører har i forbindelse med udarbejdelsen af model 3, med det formål at minimere prisændringer og derved forskydninger på bilmarkedet, bidraget til modellen med et sæt afgiftsparametre. Der er efterfølgende, ud fra disse afgiftsparametre, ved brug af Energi - og Miljøministeriets beregningsmetode, beregnet effekter på provenu, CO₂, samt emission af partikler og kvæstoffilter. Det er således ikke, i Miljø- og Energiministeriets beregninger - modsat de øvrige modeller- forsøgt at justere afgiftsparametre for derved at opnå provenuneutralitet. I De Danske Bilimportørers version af model 3, indgår brændstofforbruget (CO₂-elementet) ikke med særlig stor vægt, ca. 4 pct. I Skatteministeriets version er det forsøgt at øge den vægt hvormed brændstofforbruget (CO₂-elementet) indgår i afgiftsberegningen samt at opnå provenuneutralitet ved justering af afgiftsparametre.

Det skal bemærkes, at der i beregningerne ikke er korrigeret for eftermonteret energiforbrugende ekstraudstyr (f.eks. klimaanlæg) eller særlige fabriksmonterede anordninger, der kan påvirke bilens faktiske energiforbrug, men som ikke indgår i EU's officielle målinger.

8.10.1 Skatteministeriets konsekvensberegninger

Ifølge Skatteministeriets adfærdsberegninger bliver afgifts intervaller og parametre som vist i tabel 8.10.1.

Der er endvidere indregnet en dieselkorrektio n, således at dieselbiler derudover får et tillæg på 10.000 kr.

Tabel 8.10.1: Afgiftssatser og intervaller (model 3)

Vægt		Motorstørrelse		Brændstofforbrug		
Interval (kg)	Afgiftssats (kr/kg)	Interval (ccm)	Afgiftssats (kr/ccm)	Interval (1/100 km)	Afgiftssats (kr/1/100km) Benzin Diesel	
< 500	20	0-500	9	0 - 3	0	0
500-900	35	500 - 1.000	18	3 - 5	5.000	5.625
900-1.200	65	1.000-1.600	36	5 - 8	9.000	10.125
1.200-1.400	110	1.600-2.000	50	8 - 10	37.500	42.188
>1.400	145	2.000-2.400	75	>10	75.000	84.373
		2.400-3.000	140			
		>3.000	275			

Provenu

Tabel 8.10.2 viser, at modellen, når der tages hensyn til adfærdsbetragtninger, giver et beskedent provenutab på 17 mill. kr. Det dækker over en stigning i den gennemsnitlige afgift per registreret bil på godt 4 procent, samt et fald i antallet af registrerede biler på ca. 5.000.

Tabel 8.10.2: Provenu og gennemsnitstal fordelt på dieslbiler (model 3)

	Uden adfærd			Med adfærd (e=-1)		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Provenu Nuv. afgift (mill. kr.)	12.886	1.433	14.319	12.886	1.433	14.319
Model 3 (mill. kr.)	13.890	1.363	15.253	12.931	1.371	14.302
Forskel (mill. kr.)	1.004	-70	934	45	-62	-17
Forskel (pct.)	7,8	-4,9	6,5	0,3	-4,3	-0,1
Gsn. afgift, nu (kr.)	106.905	139.714	109.479	106.905	139.714	109.479
Gsn. salgspris, nu (kr.)	199.087	250.745	203.139	199.087	250.745	203.139
Gsn. afgift, efter (kr.)	115.240	132.815	116.619	112.438	133.541	114.167
Gsn. salgspris, efter (kr.)	207.422	243.847	210.279	204.910	247.002	208.359
Ændr. i afgift (pct.)	7,8	-4,9	6,5	5,2	-4,4	4,3
Ændr. i salgspris (pct.)	4,2	-2,8	3,5	2,9	-1,5	2,6
Antal biler	120.534	10.259	130.793	115.010	10.266	125.276

Anm: I beregningerne med adfærd er gennemsnitstallene for en omlægning udregnet med antal solgte biler før omlægning, mens gennemsnitstallene efter omlægning er udregnet med antal solgte biler efter omlægning. Det betyder, at ændring i afgiften i pct. ikke svarer til ændring i provenuet i pct. for beregningerne med adfærd.

Kilde: Skatteministeriet

Tabel 8.10.3 viser, at de tre parametre indgår med stort set samme vægt - en tredjedel af det samlede provenu fra registreringsafgiften efter en omlægning.

Tabel 8.10.3: Parameteranalyse

	Uden adfærd			Med adfærd		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Vægt	33	39	34	34	40	34
Motorstørrelse	32	40	33	33	39	34
Brændstofforbrug	34	14	32	34	13	31
Dieselskorrektion	0	8	1	0	8	1
I alt	100	100	100	100	100	100

Effekter på CO₂

Det fremgår af tabel 8.10.4, at model 3 vil give et fald i den gennemsnitlige CO₂-udledning på 0,8 procent. Medregnes det faldende antal nyregistrerede biler vil reduktionen i det totale CO₂ -udslip være på ca. 5 procent.

Tabel 8.10.4: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 3)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
Gns. CO ₂ (g/Km)	179,4	152,1	177,3	177,9	152,1	175,8	-0,8
CO ₂ (mio tons)	0,39	0,03	0,42	0,37	0,03	0,40	-5,0

Kilde: Skatteministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 3 fører til en stigning i dieselandelen og dermed højere gennemsnitlige emissioner. Det fremgår af tabel 8.10.5, at som følge af et samtidigt faldende nybilsalg, vil det samlede udslip af partikler ikke ændres, hvorimod udledninger af kvælstofilter falder med ca. 4 procent.

Tabel 8.10.5: Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 3)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,177	-	-	0,179	0,7
NOx (mio tons)	325,4	92,3	417,8	310,5	92,4	402,9	-3,6
Partikler (g/Km)	-	-	0,004	-	-	0,0041	4,5
Partikler (mio tons)	0	9,2	9,2	0	9,2	9,2	0,1

Kilde: Miljøstyrelsen

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det fremgår af tabel 8.10.2, at det samlede bilsalg vil blive reduceret med ca. 5.000 biler årligt.

Selv om der sker en reduktion i det samlede salg vil der blive solgt flere af visse mærker. Tabel 8.10.6 viser, at en række bilmærker af fortrinsvis tysk oprindelse - BMW, Audi og Mercedes - vil få reduceret den gennemsnitlige registreringsafgift, mens afgiften på Kia, Lada og Hyundai gennemsnitligt vil stige. De tyske modeller vinder ved modellen, fordi de er relativt dyre og derved afgiftsbelastes hårdt af den nuværende værdibaserede afgift. Ved en omlægning til en teknisk baseret afgift vil de få reduceret afgiften.

Tabel 8.10.6: Ændring i registreringsafgiften fordelt på fabrikanter (model 3)

	Gnsn. registrerings- afgift (kr.)	Gnsn. salgspris (kr.)	Ændring i registreringsafgift (kr.)	Ændring i registreringsafgift (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)
Alfa Romeo	158.504	280.233	2.281	1,4	0,8
Audi	207.960	357.104	-37.150	-17,9	-10,4
BMW	237.524	405.321	-39.202	-16,5	-9,7
Citroen	100.448	188.862	26.459	26,3	14,0
Fiat	82.486	161.738	2.157	2,6	1,3
Ford	114.724	211.784	9.096	7,9	4,3
Honda	139.005	248.338	26.449	19,0	10,7
Hyundai	84.591	162.670	29.182	34,5	17,9
Jaguar	632.054	1.016.408	16.149	2,6	1,6
Kia	74.426	149.203	63.439	85,2	42,5
Lada	53.132	115.292	42.413	79,8	36,8
Mazda	105.937	197.949	9.072	8,6	4,6
Mercedes	358.344	591.110	-107.143	-29,9	-18,1
Mitsubishi	114.857	212.351	-496	-0,4	-0,2
Nissan	95.061	181.557	107	0,1	0,1
Opel	112.190	208.148	2.073	1,8	1,0
Peugeot	102.427	192.814	25.867	25,3	13,4
Porsche	614.475	989.369	-254.452	-41,4	-25,7
Saab	207.840	356.265	6.062	2,9	1,7
Seat	87.458	169.653	12.864	14,7	7,6
Skoda	87.904	170.376	15.361	17,5	9,0
Suzuki	65.251	131.156	-303	-0,5	-0,2
Toyota	106.904	199.112	-3.900	-3,6	-2,0
VW	124.028	226.567	-3.471	-2,8	-1,5

Kilde: Skatteministeriet

For de 10 mest solgte benzinbiler og de tre mest solgte dieslbiler i 1999, ses ændring i afgift og pris i tabel 8.10.7.

Tabel 8.10.7 De ti mest solgte benzinmodeller og de tre mest solgte dieselmoteller i 1999

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Reg.afg. (kr.)	Salgspris (kr.)	Ændring (kr.)	Ændring i reg.afg. (pct.)	Ændring i Salgspris (pct.)	Antal Uden adfærd	Antal Med adfærd
Suzuki Wagon R 1,2	62.850	128.892	-1.816	-2,9	-1,4	2.600	2.637
Skoda Fabia Classic 1,4	62.538	130.966	24.479	39,1	18,7	1.678	1.364
Skoda Fabia Comfort 1,4	67.680	138.965	19.337	28,6	13,9	1.678	1.444
Peugeot 406 1,8 4d SR	115.354	213.125	45.546	39,5	21,4	1.791	1.408
Ford Focus 1,6 Ambiente Est	111.362	206.915	-11.469	-10,3	-5,5	1.444	1.524
VW Polo 1,4	74.748	149.960	-3.326	-4,5	-2,2	1.371	1.401
VW Golf 2,0	117.516	216.488	13.467	11,5	6,2	1.210	1.135
Toyota Avensis Sedan 1,8 Terra 4d	114.378	210.440	2.360	2,1	1,1	1.119	1.106
Ford Focus 1,6 Ambiente 5d	104.936	196.919	-9.157	-8,7	-4,7	1.151	1.204
VW Bora 2,0	127.403	231.701	10.147	8,0	4,4	1.078	1.031
Peugeot 306 2.0D stc.	109.461	203.958	10.639	9,7	5,2	964	913
Skoda Octavia GLX 1,9	121.788	222.966	4.874	4,0	2,2	478	467
VW Passat 1,9 TDI	152.862	271.304	-25.558	-16,7	-9,4	461	505

Kilde: Skatteministeriet

Fordelingsmæssige konsekvenser

Det ses af tabel 8.10.8, at salgsprisen stiger over næsten hele linien, bortset fra de 3 højeste afgiftsintervaller, der tilsammen omfatter små 12 procent af bilsalget. Bortset fra disse 3 intervaller, afviger stigningerne i salgspriserne ikke meget fra de gennemsnitlige godt 4 procent.

Det tyder på, at den gennemsnitlige afgiftsstigning ved model 3 er rimeligt jævnt fordelt, bortset fra dem, der køber de 12 procent dyreste biler, der vil opnå en pæn afgiftslettelse.

Tabel 8.10.8: Ændring i registreringsafgiften fordelt efter registreringsafgiftens størrelse

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Gns. reg.afg. (kr.)	Gns salgspris (kr.)	Gns. ændring (kr.)	Gns. ændring i reg.afg. (pct.)	Gns. ændring i salgspris (pct.)	Antal uden adfærd	Antal med adfærd
< 65.000	56.800	118.223	4.411	7,8	3,7	17.854	17.201
65.000 - 75.000	70.572	143.044	7.574	10,7	5,3	17.908	16.955
75.000 - 90.000	82.407	161.147	8.852	10,7	5,5	14.549	13.772
90.000 - 105.000	98.215	185.802	13.349	13,6	7,2	19.699	18.261
105.000 - 120.000	112.966	209.125	9.583	8,5	4,6	20.073	19.163
120.000 - 135.000	126.100	229.657	8.607	6,8	3,7	15.866	15.265
135.000 - 150.000	141.331	253.368	10.545	7,5	4,2	7.853	7.524
150.000 - 200.000	166.853	293.092	-4.677	-2,8	-1,6	11.539	11.707
200.000 - 400.000	258.116	435.196	2.913	1,1	0,7	4.864	4.785
> 400.000	592.812	956.127	-75.154	-12,7	-7,9	588	643
Alle	109.479	203.139	7.140	6,5	3,5	130.793	125.276

Kilde: Skatteministeriet

8.10.2 Miljø- og Energiministeriets beregninger

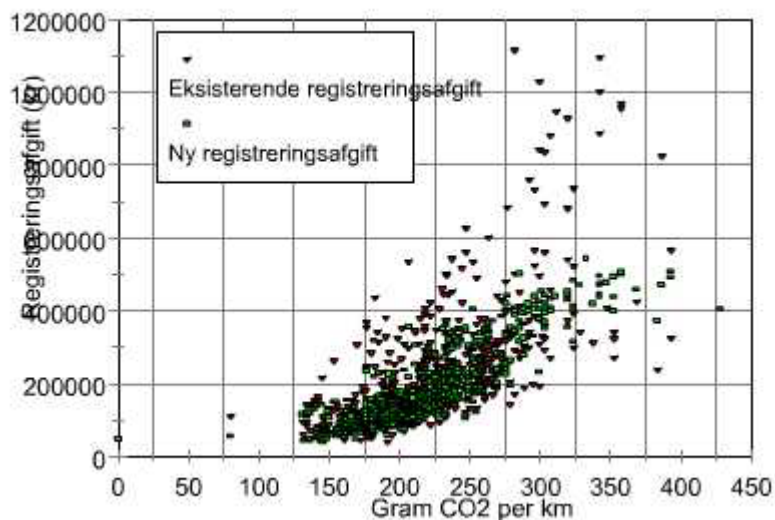
I Miljø- og Energiministeriets beregninger, foretaget på baggrund af en teknisk fremstilling fra De Danske Bilimportører, er afgiftsintervaller og -parametre som vist i tabel 8.10.9.

Tabel 8.10.9: Afgiftssatser og intervaller (model 3)

Vægt		Motorstørrelse		Brændstofforbrug	
Interval (kg)	Afgiftssats (kr/kg)	Interval (ccm)	Afgiftssats (kr/ccm)	Interval (1/100 km)	Afgiftssats (kr/1/100 km)
< 500	25	0-500	10	0 - 3	0
500-900	50	500 - 1.000	25	3 - 5	500
900-1.200	90	1.000-1.600	50	5 - 8	1.000
1.200-1.400	160	1.600-2.000	75	8 - 10	4.000
>1.400	200	2.000-2.400	100	>10	8.000
		2.400-3.000	200		
		>3.000	400		

Figur 8.10.1 viser registreringsafgiftens sammenhæng med CO₂-udslip i model 3, sammenlignet med den eksisterende registreringsafgift. Det ses af figuren, at der efter omlægning ved model 3 opnås en tættere sammenhæng mellem CO₂-udslip og afgiftens størrelse.

Figur 8.10.1: Registreringsafgift før og efter (model 3)



Tabel 8.10.10 viser de overordnede effekter ved omlægning efter model 3.

Det er som nævnt, ikke forsøgt at opnå provenuneutralitet ved justering af afgiftsparametre. De ovenstående anvendte parameterværdier minimerer derimod afvigelserne i bilpriserne og derved forskydningerne på bilmarkedet. Omlægningen med disse parametre giver et provenutab 0,45 mia. kr. som følge af ændret forbrugeradfærd. Beregningen af provenuet i udgangssituationen er foretaget med udgangspunkt i bilernes udsalgspriser. Ud fra udsalgspriserne er det herefter muligt at beregne registreringsafgiften, jf. bilag 9.

Tabel 8.10.10: Effekter af omlægning det første år (model 3)

	Uden adfærd		Med adfærd	
	Før	efter	efter	Ændring (pct.)
Provenu (mia kr)	16,4	16,1	15,95	-3
Nybilsalg	147.196	147.196	147.196	0
- heraf benzin	128.246	128.246	128.745	0
- heraf diesel (andel i pct.)	18.950 (12,9)	18.950 (12,9)	18.451 (12,5)	-3
Bilpris	193.581	191.283	195.538	-1

Anm.: Uden adfærd svarer til at bilsalgets fordeling på biltyper er uændret. Med adfærd svarer til den fordeling af bilsalg som COWI's model vurderer der vil komme efter ændring af priserne.

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Effekter på CO₂

Det ses af tabel 8.10.11, at en omlægning efter model 3 vil reducere både det gennemsnitlige CO₂-udslip og det totale CO₂-udslip med 0,5 procent. Procentsatserne er identiske som følge af antagelse om uændret samlet bilsalg. Påvirkes antallet af solgte biler, vil effekten på det totale CO₂-udslip, alt andet lige ændres.

Tabel 8.10.11: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 3)

	Uden adfærd		Med Adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct)
Gns. CO ₂ (g/Km)	183	183,03	182,14	-0,5
Gns. energiforbrug (l/100km)	7,54	7,54	7,50	-0,5
CO ₂ -udslip (mio tons)	0,48	0,48	0,48	-0,5

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 3 fører til en lavere dieselandel og dermed lavere emissioner. Det fremgår af tabel 8.10.12, at det samlede udslip af partikler vil falde med knap 3 procent, mens udledningerne af kvælstofilter vil falde med knap 1 procent.

Dieselmotorer uden partikelfilter forudsættes pålagt en stykafgift på 10.000 kr, hvilket forventes at nedbringe de anførte emissioner af partikler og kvælstofilter, jfr. afsnit 8.5.

Tabel 8.9.12 Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 3)

	Før omlægning			Efter omlægning			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,195	-	-	0,094	-0,6
NOx (mio tons)	346,3	170,6	516,8	347,6	166,1	513,7	-0,6
Partikler (g/Km)	-	-	0,0064	-	-	0,0063	-2,6
Partikler (mio tons)	0,0	17,1	17,1	0,0	16,6	16,6	-2,6

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Erhvervsmæssige konsekvenser

Tabel 8.10.13 viser hvad model 3 betyder for priserne på en række udvalgte biltyper. Dette giver en fornemmelse af modellens prisen-effekter. Det, fremgår af tabellen, at der ved en omlægning af registreringsafgiften efter model 3, som følge af ændringer i registreringsafgiften, alt andet lige vil opstå væsentlige forskydninger i de relative salgspriser, omend disse er noget mindre end ved model 1 og 2.

Tabel 8.10.13 Eks. på bilers pris før og efter omlægning af registreringsafgift (model 3)

Variant	Salgspris	Ny salgspris	Ændring (pct)	g/CO2/k	km/l	Ny afgift	antal før	antal efter
VW Golf GL Tdi	237.000	216.664	-9	134	20	118.950	304	351
Ford Ka 1,3 Benz	118.409	119.728	1	142	17	64.364	651	612
Toyota Corolla 1,6 benz	166.998	163.334	-2	195	12	90.620	258	264
Volvo S70 2,5 benz	401.984	380.637	-5	240	10	224.000	43	46
Mercedes S,300 TD, diesel	1.082.350	842.299	-22	277	10	442.674	13	19
VW Polo Classic 60 1,4	148.607	145.107	-2	161	15	78.961	756	776
Skoda Felicia 1,6 LX	125.998	146.046	16	182	13	87.976	697	468
Opel Astra 1,6 16V GL	175.007	170.724	-2	192	13	95.150	252	259
VW Golf 1,6 joker	176.574	168.228	-5	173	14	92.094	466	503
Ford Escort 1,8 Monaco	182.495	193.847	3	202	12	113.813	245	210
Toyota Carina E, 1,8 Xi, se	185.001	194.842	5	175	14	115.699	1.033	903
Ford Mondeo 1,8 flair se	216.587	215.936	0	187	13	125.513	460	448
Opel Vectra 1,8, 16V GL Plus	225.586	220.350	-2	197	12	126.712	244	248
Audi A6 2,4	448.987	384.559	-14	233	10	211.135	126	163
BMW 5, 23i	471.099	411.956	-13	233	10	230.635	92	114
Mercedes- Benz E40	674.000	472.218	-30	245	10	218.433	46	78
VW Lupo 1,2 TDI	190.000	135.929	-28	80	33	55.000	0	0

Anm: VW LUPLO er ikke med i beregningerne af adfærdsændringer, men er blot vist i tabellen som prisseksempl.

Kilde: Miljø-og Energiministeriet

8.10.3 Årlig justering af registreringsafgiften

Som følge af den aftale EU- Kommissionen og bilindustrien har indgået om, at det gennemsnitlige udslip for nybilsalget skal reduceres til 140 gram CO₂ per km inden år 2008 forventes der en teknologisk forbedring af bilernes energieffektivitet, jf. kapitel 6. Såfremt at registreringsafgiften omlægges efter model 3 skal der tages højde for den teknologiske udvikling, således at modellen reguleres jævnlige med energieffektivitetsstigningen (på samme vis som den grønne ejerafgift). Det svarer til årligt at opjustere neutralitetspunktet med udviklingen i energieffektiviteten, jf. afsnit 8.8.4.

8.10.4 Overgangsperiode

For at tage hensyn til bilmarkedet (herunder specielt brugtbilmarkedet) bør en sådan omlægning indføres gradvis over en årrække, samtidig med at den eksisterende afgift aftrappes. Da model 3 vil indebære forskydninger i de relative priser, dog i mindre omfang end model 1, foreslås en implementeringsperiode i størrelsesordenen 6-8 år, jf. kapitel 8.8.4.

8.10.5 Færdselssikkerhed

Model 3 har samme negative og positive virkninger på færdselssikkerheden som model 2.

8.10.6 Administrative virkninger

Model 3 vil ikke have yderligere administrative konsekvenser i forhold til model 2. Den tilførte parameter, motorvolumen, indgår ligeledes i den anmeldte EU-typegodkendelse og vil ikke medføre yderligere administrative problemer i forbindelse med beregningen af afgiften.

Som i model 1 og 2, vil der ved en større omlægning af registreringsafgiften være en del omkostninger forbundet med oplysning af offentligheden vedr. omlægningen, udarbejdelse af nye vejledninger, uddannelse, samt med konkret vejledning af borgere og bilforhandlerne.

8.11 Model 7 - Tillægs-/fradragmodel (kontinuerlig)

Model 4 tager udgangspunkt i den eksisterende værdibaserede registreringsafgift, hvorefter der gives et tillæg eller fradrag afhængig af hvorvidt bilens CO₂-udslip er over eller under en fastsat referenceværdi. I Skatteministeriets beregninger mindskes progressionen i den eksisterende afgift hvorimod der i Miljø- og Energiministeriets beregninger anvendes de gældende skalaknæk og satser for registreringsafgiften. Derved belyses to forskellige måder, hvorpå et CO₂-baseret element kan introduceres i den værdibaserede registreringsafgift som vi kender i dag, samtidig med at kravet om provenuneutralitet overholdes, jf afsnit 8.1.

Der indføres således et fradrag eller tillæg der afhænger af bilens CO₂-udslip. I hovedtræk går modellen ud på, at belønne biler der har lavere CO₂-udslip end den fastsatte referenceværdi og straffe biler, der har højere CO₂-udslip end den fastsatte referenceværdi. Straffen henholdsvis belønningen afhænger af hvor meget bilens CO₂-udslip afviger fra referenceværdien. Der tillægges eller fradrages en bestemt sats per gram CO₂-der afviges fra referenceværdien.

Afgiften beregnes ved følgende formel:

$$\text{Afgift} = \text{Værdiafgift} - b * (C - K)$$

b = tillæg- eller fradragssats

C = CO₂-udslip (gram CO₂ per km)

K = Neutralitetspunkt (gram CO₂ per km)

Hvis den solgte bil udleder mindre CO₂ end neutralitetspunktet vil den få et fradrag i registreringsafgiften på b*(K-C), mens en bil der udleder mere end neutralitetspunktet får et tillæg i afgift på b*(C-K). Effekten af afgiften afhænger meget af hvad neutralitetspunktet sættes til. Det vil være naturligt at sætte neutralitetspunktet til det gennemsnitlige CO₂-udslip, beregnet på basis af solgte biler foregående år. Ved bilens CO₂-udslip forstås bilens målte CO₂-udslip (ud fra den officielle EU-norm). Det skal bemærkes, at der i beregningerne ikke er korrigeret for eftermonteret energiforbrugende ekstraudstyr (f.eks. klimaanlæg) eller særlige fabriksmonterede anordninger, der kan påvirke bilens faktiske energiforbrug og CO₂-udslip, men som ikke indgår i EU's officielle måling.

8.11.1 Skatteministeriets konsekvensberegninger

I Skatteministeriets beregninger reduceres den værdibaserede del af registreringsafgiften ved, at sænke satserne på første del af skalaen fra 105 til 90 procent, og på anden del af skalaen fra 180 til 165 procent. Det er valgt, at mindske progressionen i den værdibaserede del af afgiften, da modellen ellers de facto virker som en skærpelse af progressionen, idet det er gennemsnittet for alle biler, der benyttes i beregningen. Det vil alt andet lige gavne små biler og betyde højere afgift for store biler, der i forvejen betaler mest i registreringsafgift.

Den nye værdibaserede afgift beregnes herefter som følger:

$$\text{Ny værdiafgift} = 0,90 * \text{afgiftsgrundlag} \text{ hvis afgiftsgrundlag} < 50.800$$

$$\text{Ny værdiafgift} = 0,90 * 50.800 + 1,65 * (\text{afgiftsgrundlag} - 50.800) , \text{ ellers}$$

Registreringsafgiften beregnes således ved følgende formel:

Registreringsafgift = Ny værdiafgift + 250 *(Bilens CO₂-udledning - 130).

En bil der koster 100.000 og udleder 161 gram CO₂ per km, skal dermed betale følgende registreringsafgift:

$$\text{Afgift} = 126.900 \text{ kr} + 250 * (161 \text{ gram CO}_2 - 130 \text{ gram CO}_2) = 134.650$$

Det er i Skatteministeriets beregninger valgt, at anvende et strengere referencepunkt end det gennemsnitlige CO₂-udslip for alle biler, for derved at øge CO₂-delen i afgiften, samt sikre en tilstrækkelig progression i afgiften.

Der er endvidere indregnet en dieselkorrektio, således at dieslbiler får et tillæg på 10.000 kr., udover hvad der beregnes i formlen ovenfor.

Provenu

Det ses af tabel 8.11.1, at modellen stort set er provenuneutral. Ligeledes er både den gennemsnitlige afgift og antallet af registrerede biler ligeledes næsten uændret.

Tabel 8.11.1 Provenu og gennemsnitstal fordelt på benzin og dieslbiler

	Uden adfærd			Med adfærd (e=-1)		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Provenu Nuv. afgift (mill. kr.)	12.886	1.433	14.319	12.886	1.433	14.319
Model 4 (mill. kr.)	12.914	1.440	14.354	12.877	1.436	14.312
Forskel (mil. kr.)	28	7	35	-9	3	-7
Forskel (pct.)	0,2	0,5	0,2	-0,1	0,2	0,0
Gnsn. afgift, nu (kr.)	106.905	139.714	109.479	106.905	139.714	109.479
Gnsn. salgspris, nu (kr.)	199.087	250.745	203.139	199.087	250.745	203.139
Gnsn. afgift, efter (kr.)	107.139	140.385	109.747	106.691	140.778	109.348
Gnsn. salgspris, efter (kr.)	199.321	251.416	203.407	198.683	252.089	202.844
Ændr. i afgift (pct.)	0,2	0,5	0,2	-0,2	0,8	-0,1
Ændr. i salgspris (pct.)	0,1	0,3	0,1	-0,2	0,5	-0,1
Antal biler	120.534	10.259	130.793	120.693	10.200	130.894

Anm: I beregningerne med adfærd er gennemsnitstallene før en omlægning udregnet med antal af solgte biler før omlægning, mens gennemsnitstallene efter omlægning er udregnet med antal solgte biler efter omlægning. Det betyder, at ændring i afgiften i pct. ikke svarer til ændring i provenuet i pct. for beregningerne med adfærd.

Kilde: Skatteministeriet

Tabel 8.11.2 viser, at 89 procent af provenuet fra registreringsafgiften vil stamme fra værdielementet i modellen, 11 procent vil komme fra CO₂-udslippet og den sidste procent fra dieselkorrektionen.

Tabel 8.11.2 Parameteranalyse

	Uden adfærd			Med adfærd		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Værdielement	88	89	89	89	89	89
CO ₂ -udledning	12	4	11	11	4	11
Dieselskorrektion	0	7	1	0	7	1
Ialt	100	100	100	100	100	100

Kilde: Skatteministeriet

Effekter på CO₂

Det fremgår af tabel 8.11.3, at model 4 fører til et fald i det gennemsnitlige CO₂-udslip per bil på 0,3 procent. Da antallet af biler er nogenlunde uændret, vil det svare til det samlede fald for de nyregistrerede biler.

Tabel 8.11.3: Effekter på CO₂-udslippet (model 4)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	Ialt	Benzin	Diesel	I alt	
Gns. CO ₂ (g/Km)	179,4	152,1	177,3	178,8	152,0	176,3	-0,3
CO ₂ (mio tons)	0,39	0,03	0,42	0,39	0,03	0,42	-0,3

Kilde: Skatteministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 4 fører til en marginal lavere dieselandel og dermed lavere gennemsnitlige emissioner. Nybilsalget stiger marginalt. Det ses af tabel 8.11.4, at udslippet af partikler samlet falder med knap 1 procent mens udledningerne af kvælstofilter er uændret.

Tabel 8.11.4: Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 4)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	Ialt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,177	-	-	0,1772	-0,1
NOx (mio tons)	325,44	92,33	417,77	325,87	91,80	417,67	0,0
Partikler (g/Km)	-	-	0,004	-	-	0,0039	-0,7
Partikler (mio tons)	0	9,23	9,23	0	9,18	9,18	-0,6

Kilde: Miljøstyrelsen

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det ses af 8.11.5 at model 4 ikke indebærer store ændringer for de enkelte producenter. Det skyldes, at modellen har sit udgangspunkt i den nuværende registreringsafgift. Kia og Lada vil dog gennemsnitligt få en afgiftsstigning, der er lidt over normalen. Det tyder på, at disse to mærker ikke er specielt brændstoføkonomiske.

Generelt gælder, at de helt små biler vil få en afgiftslettelse på 6,7 procent jf. tabel 8.11.5. Derudover er der ikke de store udsving i forhold til det nuværende regelsæt.

Tabel 8.11.5: Ændring i registreringsafgiften fordelt på fabrikanter (model 4)

	Gns. registreringsafgift (kr.)	Gns. salgspris (kr.)	Ændring i registreringsafgift (kr.)	Ændring i registreringsafgift (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)
Alfa Romeo	158.504	280.233	2.367	1,5	0,8
Audi	207.960	357.104	-1.544	-0,7	-0,4
BMW	237.524	405.321	-3.853	-1,6	-1,0
Citroen	100.448	188.862	4.772	4,8	2,5
Fiat	82.486	161.738	-2.721	-3,3	-1,7
Ford	114.724	211.784	346	0,3	0,2
Honda	139.005	248.338	706	0,5	0,3
Hyundai	84.591	162.670	3.003	3,6	1,8
Jaguar	632.054	1.016.408	-15.997	-2,5	-1,6
Kia	74.426	149.203	8.126	10,9	5,4
Lada	53.132	115.292	6.846	12,9	5,9
Mazda	105.937	197.949	2.938	2,8	1,5
Mercedes	358.344	591.110	-10.975	-3,1	-1,9
Mitsubishi	114.857	212.351	-2.892	-2,5	-1,4
Nissan	95.061	181.557	711	0,7	0,4
Opel	112.190	208.148	-369	-0,3	-0,2
Peugeot	102.427	192.814	2.604	2,5	1,4
Porsche	614.475	989.369	-21.406	-3,5	-2,2
Saab	207.840	356.265	3.266	1,6	0,9
Seat	87.458	169.653	4.401	5,0	2,6
Skoda	87.904	170.376	-1.071	-1,2	-0,6
Suzuki	65.251	131.156	-5.349	-8,2	-4,1
Toyota	106.904	199.112	-1.245	-1,2	-0,6
VW	124.028	226.567	-668	-0,5	-0,3

Kilde: Skatteministeriet

For de ti mest solgte benzinbiler samt de tre mest solgte dieslbiler i 1999, ses ændring i afgift og pris i tabel 8.11.6.

Tabel 8.11.6: De 10 mest solgte benzinmodeller og tre mest solgte dieselmoteller i 1999

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Reg.afg. (kr.)	Salgspris (kr.)	Ændring (kr.)	Ændring i reg.afg. (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)	Antal uden adfærd	Antal med adfærd
Suzuki Wagon R 1,2	62.850	128.892	-6.962	-11,1	-5,4	2.600	2.741
Skoda Fabia Classic 1,4	62.538	130.966	635	1,0	0,5	1.678	1.670
Skoda Fabia Comfort 1,4	67.680	138.965	-5.186	-7,7	-3,7	1.678	1.744
Peugeot 406 1,8 4d SR	115.354	213.125	6.912	6,0	3,2	1.791	1.733
Ford Focus 1,6 Ambiente Est	111.362	206.915	-3.255	-2,9	-1,6	1.444	1.467
VW Polo 1,4	74.748	149.960	-5.454	-7,3	-3,6	1.371	1.420
VW Golf 2,0	117.516	216.488	2.232	1,9	1,0	1.210	1.198
Toyota Avensis Sedan 1,8 Terra 4d	114.378	210.440	-1.232	-1,1	-0,6	1.119	1.125
Ford Focus 1,6 Ambiente 5d	104.936	196.919	-3.220	-3,1	-1,6	1.151	1.170
VW Bora 2,0	127.403	231.701	1.683	1,3	0,7	1.078	1.071
Peugeot 306 2.0D stc.	109.461	203.958	403	0,4	0,2	964	962
Skoda Octavia GLX 1,9	121.788	222.966	-1.349	-1,1	-0,6	478	481
VW Passat 1,9 TDI	152.862	271.304	-1.439	-0,9	-0,5	461	464

Kilde: Skatteministeriet

Fordelingsmæssige konsekvenser

Der er ikke de store udsving i salgsprisen, jf. tabel 8.11.7. Det gælder næsten uanset hvilken afgiftsstørrelse bilen har og tyder på, at modellen er fordelingsmæssig neutral.

Tabel 8.11.7 Ændring i registreringsafgiften fordelt efter registreringsafgiftens størrelse

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Gnsn. reg.afg. (kr.)	Gnsn. salgspris (kr.)	Gnsn. ændring (kr.)	Gnsn. ændring i reg.afg. (pct.)	Gnsn. ændring i salgspris (pct.)	Antal uden adfærd	Antal med adfærd
< 65.000	56.800	118.223	-3.795	-6,7	-3,2	17.854	18.421
65.000 - 75.000	70.572	143.044	-1.518	-2,2	-1,1	17.908	18.097
75.000 - 90.000	82.407	161.147	302	0,4	0,2	14.549	14.524
90.000 - 105.000	98.215	185.802	2.415	2,5	1,3	19.699	19.436
105.000 - 120.000	112.966	209.125	1.620	1,4	0,8	20.073	19.918
120.000 - 135.000	126.100	229.657	1.132	0,9	0,5	15.866	15.787
135.000 - 150.000	141.331	253.368	2.537	1,8	1,0	7.853	7.774
150.000 - 200.000	166.853	293.092	1.232	0,7	0,4	11.539	11.489
200.000 - 400.000	258.116	435.196	881	0,3	0,2	4.864	4.849
> 400.000	592.812	956.127	-18.513	-3,1	-1,9	588	599
Alle	109.479	203.139	268	0,2	0,1	130.793	130.893

Anm: Uden adfærd

Kilde: Skatteministeriet

8.11.2 Miljø- og Energiministeriet

I Miljø- og energiministeriets beregninger anvendes den eksisterende registreringsafgift direkte, hvortil der gives enten et fradrag eller tillæg. Beregningen af den eksisterende registreringsafgift fremgår af bilag 9. I denne version af model 4 er valgt et neutralitetspunkt/referencepunkt på 183 gram CO₂ per km, hvilket er lig med gennemsnittet af nybilsalget i COWI's model. Afgiften med model 4 beregnes som følger:

Registreringsafgift = Eksisterende afgift - 250 * (183-C) hvis C < 183 g CO₂ per km

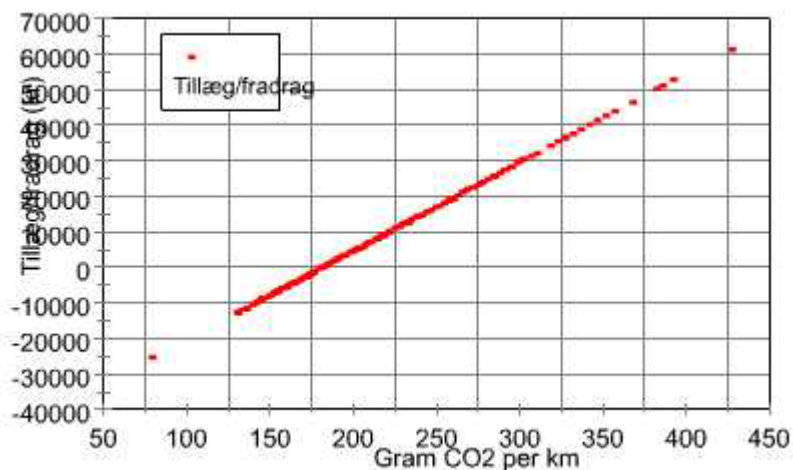
Registreringsafgift = Eksisterende afgift hvis C = 183 g CO₂ per km

Registreringsafgift = Eksisterende afgift + 250 * (C-183) hvis C > 183 g CO₂ per km

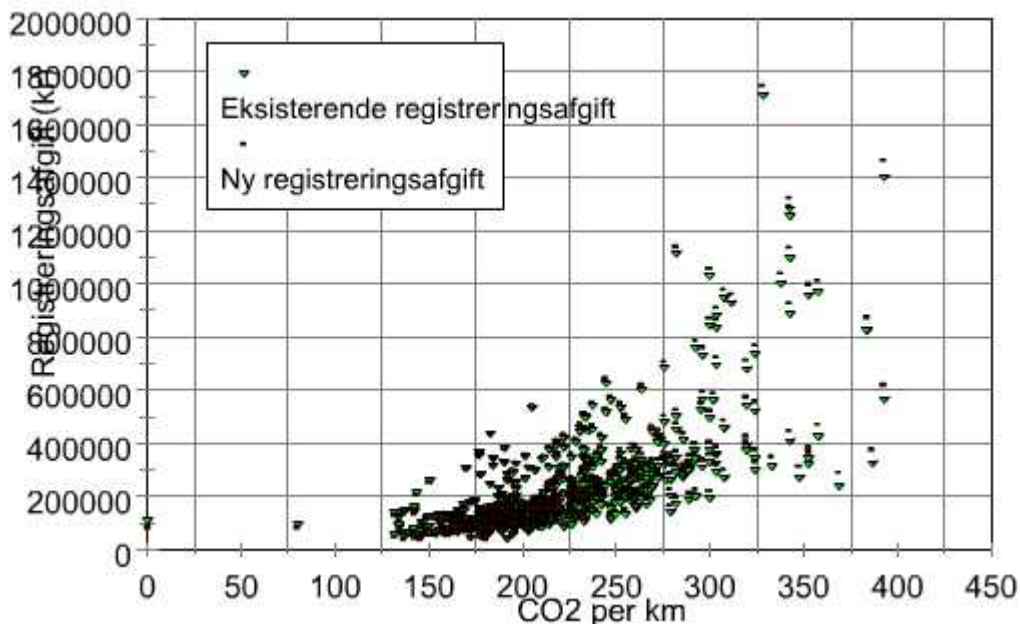
Figur 8.11.1 viser størrelsen af tillægget og fradraget i model 4. Det fremgår af figuren, at

tillægget og fradraget varierer fra omkring -30.000 kr. til 60.000 kr. Omkring 80 procent af nybilsalget i 1997 havde et CO₂-udslip i intervallet 160-210 gram CO₂ per km, hvilket svarer til et tillægs-/fradraginterval på -7000 kr. til 6.000 kr.

Figur 8.11.1: Tillæg og fradrag i forhold til CO₂-udslip (model 4)



Figur 8.11.2: Registreringsafgift før og efter



Figur 8.11.2 viser registreringsafgiften med model 4 i forhold til den eksisterende registreringsafgift. Det fremgår af figuren, at den nye registreringsafgift kun afviger meget lidt fra den eksisterende, og at der er tale om meget moderate prisændringer.

Effekter på provenu

Tabel 8.11.8 viser de overordnede effekter af omlægning af registreringsafgiften til model 4.

Det ses af tabel 8.11.8, at en omlægning af registreringsafgiften efter model 4 giver et provenutab på 0,3 mia. kr. Beregningen af provenuet i udgangssituationen er foretaget med udgangspunkt i bilernes udsalgspriser. Ud fra udsalgspriserne er det herefter muligt at beregne registreringsafgiften, jf. bilag 9.

Tabel 8.11.8: Effekter af omlægning det første år (model 4)

	Uden adfærd		Med adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct.)
Provenu (mia.kr)	16,4	16,4	16,1	-1,6
Nybil salg	147.196	147.196	147.196	0
- heraf benzin	128.246	128.246	127.273	-1
- heraf diesel	18.950	18.950	19.923	5
- diesellandel (pct.)	12,9	12,9	13,5	
Bilpris	193.580	193.580	191.071	-1,3

Anm: Uden adfærd svarer til at bilsalgets fordeling på biltyper er uændret. Med adfærd svarer til den fordeling af bilsalg som COWI's model vurderer der vil komme efter ændring af priserne.

Effekter på CO₂

Det ses af tabel 8.11.9, at en omlægning efter model 4 vil reducere både det gennemsnitlige CO₂-udslip og det totale CO₂-udslip med 1,0 procent. Procentsatserne er identiske som følge af antagelse om uændret samlet bilsalg. Påvirkes antallet af solgte biler, vil effekten på det totale CO₂-udslip, alt andet lige, ændres.

Tabel 8.11.9: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 4)

	Uden adfærd		Med Adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct)
Gns. CO ₂ (g/Km)	183	183	181,2	-1
CO ₂ -udslip (mio tons)	0,48	0,48	0,48	-1

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 4 fører til en lille stigning i dieselandelen og dermed lidt højere emissioner - ca. 5 procent for partikler og ca.1 procent for kvælstofilter, jf. tabel 8.11.10.

Dieselmotorer uden partikelfilter forudsættes pålagt en stykafgift på 10.000 kr, hvilket forventes at nedbringe de anførte emissioner af partikler og kvælstofilter, jfr. afsnit 8.5.

Tabel 8.11.10 Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 4)

	Før omlægning			Efter omlægning			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,195	-	-	0,197	1,2
NOx (mio tons)	346,3	170,6	516,8	343,6	179,3	522,9	1,2
Partikler (g/Km)	-	-	0,006	-	-	0,007	5,1
Partikler (mio tons)	0,00	17,1		0,00	17,9	17,9	5,1

Kilde: Miljøstyrelsen

Erhvervsmæssige konsekvenser

I tabel 8.11.11 er vist, hvad model 4 betyder for priserne på en række udvalgte biltyper (17 biltyper). Dette giver en fornemmelse af modellens priseffekter. Det fremgår af tabellen, at der ved en omlægning af registreringsafgiften efter model 4, alt andet lige, ikke sker betydelige forskydninger i de relative salgspriser. Bilbranchen, vil således ikke i betydelig grad påvirkes af omlægningen.

Tabel: 8.11.11: Eks. på bilers pris før og efter omlægning af registreringsafgift (model 4)

Variant	Salgspris	Ny salgspris	Ændring (pct)	g/CO ₂ /k	km/l	Ny afgift	antal før	antal efter
VW Golf GL Tdi	237.000	224.815	-5	134	20	127.101	304	331
Ford Ka 1,3 Benz	118.409	108.127	-9	142	17	52.766	652	789
Toyota Corolla 1,6 benz	166.998	169.983	2	195	12	97.269	258	242
Volvo S70 2,5 benz	401.984	416.179	4	240	10	259.542	43	40
Mercedes S,300 TD, diesel	1.082.350	1.105.814	2	277	10	706.189	13	13
VW Polo Classic 60 1,4	148.607	143.086	-4	161	15	76.940	756	804
Skoda Felicia 1,6 LX	125.998	125.659	0	182	13	67.589	698	682
Opel Astra 1,6 16V GL	175.007	177.212	1	192	13	101.638	252	242
VW Golf 1,6 joker	176.574	173.948	-1	173	14	97.814	466	469
Ford Escort 1,8 Monaco	182.485	187.118	3	202	12	108.870	245	228
Toyota Carina E, 1,8 Xi, se	185.001	183.005	-1	175	14	103.861	1033	1042
Ford Mondeo 1,8 flair se	216.587	217.668	0	187	13	127.244	460	451
Opel Vectra 1,8, 16V GL Plus	225.586	228.970	2	197	12	135.332	244	235
Audi A6 2,4	448.987	461.436	3	233	10	288.012	126	120
BMW 5, 23i	475.099	483.548	3	233	10	302.227	92	88
Mercedes- Benz E40	674.000	689.419	2	245	10	435.633	46	44
VW Lupo 1,2 TDI	190.000	164.346	-14	80	33	83.417	0	0

Anm: VW LUPLO er ikke med i beregningerne af adfærdændringer, men er blot vist i tabellen som priseksempel.

Kilde: Miljø-og Energiministeriet

8.11.3 Årlig justering af registreringsafgiften

Der forventes en teknologisk forbedring af bilernes energieffektivitet, da EU-Kommissionen og den europæiske bilindustri har indgået en aftale om, at det gennemsnitlige udslip for nybilsalget skal reduceres til 140 gram CO₂ per km inden år 2008. Såfremt der vælges en omlægning efter model 4, hvor afgiften afhænger af bilernes CO₂-udslip, skal der tages højde for den teknologiske udvikling, således at modellen reguleres jævnlige med energieffektivitetsstigningen (på samme vis som den grønne ejeravgift). Det svarer til årligt at opjustere neutralitetspunktet med udviklingen i energieffektiviteten, jf. afsnit 8.8.4.

8.11.4 Overgangsperiode

Da model 4 giver langt mindre prisændringer end de øvrige modeller og i øvrigt bygger på den eksisterende registreringsafgift, er der ikke behov for en lang overgangsperiode, som tilfældet i de øvrige modeller. Der foreslås en overgangsperiode på maksimalt 2 år.

8.11.5 Administrative virkninger

I model 4 introduceres et CO₂-baseret tillæg/fradrag den eksisterende registreringsafgift. Anvendelse af CO₂-udslippet til beregning af afgiften vil i sig selv ikke volde problemer, idet CO₂-udslip indgår i den EU-anmeldte typegodkendelse. Men da der er tale om en udbygning af det eksisterende regelsæt er der ikke tale om en administrativ forenkling og vil model 4 vil derfor indebære et noget større ressourceforbrug i ToldSkat. Der skal ligeledes foretages justeringer af edb-systemet (STAPRI) hvilket vil indebære et vist mer-ressourceforbrug.

Der vil ligeledes være et mindre ressourceforbrug i forbindelse med oplysning og vejledning.

8.11.6 Færdselssikkerhed

Der vil i Model 4 som model 1-3, som følge af en øget progression i afgiften, være tilskyndelse til køb af mindre biler, hvilket - alt andet lige - indebærer en reduceret passiv sikkerhed. Effekterne vil dog være mere moderate, idet modellen har sin tyngde omkring det nuværende regelsæt.

8.12 Model 5 - Tillægs-/fradragmodel (stykvis)

I model 5 tages der udgangspunkt i den nuværende registreringsafgift, hvortil der gives et tillæg eller fradrag alt efter bilens energiklasse. I tabel 8.12.1 er de forskellige energiklasser og tilhørende brændstofforbrug samt størrelsen på tillægget/fradraget, angivet.

Tabel 8.12.1: Energiklasser for personbiler

Energiklasse	Brændstofforbrug Benzinbiler (km/l)	Brændstofforbrug Dieselbiler (km/l)	Afgift (kr.)
A	> 18,1	>20,4	-15.000
B	15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	-10.000
C	14,3 - 15,3	16,1 - 17,2	-5.000
D	12,5 - 14,2	14,1 - 16,0	0
E	11,8 - 12,4	13,2 - 14,0	+ 5.000
F	10,5 - 11,7	11,9 - 13,1	+ 10.000
G	< 10,5	< 11,9	+ 15.000

Kilde: Færdselsstyrelsen samt Skatteministeriet.

For dieselbiler er klasserne - som for ejerafgiftsklasserne - tilpasset benzinbilerne, så der er samme energiforbrug.

8.12.1 Skatteministeriet

Der er indregnet en dieselkorrektion, således at dieselbiler får et tillæg på 10.000 kr., udover hvad der beregnes i tabellen ovenfor.

Provenu

Det ses af tabel 8.12.2 at model 5 vil give et provenutab på 18 mill. kr. Det dækker over en stigning på 2.000 i antal solgte biler, samt et lille fald i den gennemsnitlige registreringsafgift.

Tabel 8.12.2 Provenu og gennemsnitstal fordelt på benzin og dieslbiler (model 5)

	Uden adfærd			Med adfærd (e=-1)		
	Benzin	Diesel	Alle	Benzin	Diesel	Alle
Provenu Nuv. afgift (mill. kr.)	12.886	1.433	14.319	12.886	1.433	14.319
Model 5 (mill. kr.)	12.822	1.455	14.277	12.802	1.499	14.301
Forskel (mil. kr.)	-64	22	-42	-84	66	-18
Forskel (pct.)	-0,5	1,5	-0,3	-0,7	4,6	-0,1
Gnsn. afgift, nu (kr.)	106.905	139.714	109.479	106.905	139.714	109.479
Gnsn. salgspris, nu (kr.)	199.087	250.745	203.139	199.087	250.745	203.139
Gnsn. afgift, efter (kr.)	106.375	141.871	109.159	104.927	141.171	107.829
Gnsn. salgspris, efter (kr.)	198.556	252.903	202.819	196.413	251.868	200.853
Ændr. i afgift (pct.)	-0,5	1,5	-0,3	-1,9	1,0	-1,5
Ændr. i salgspris (pct.)	-0,3	0,9	-0,2	-1,3	0,4	-1,1
Antal biler	120.534	10.259	130.793	122.007	10.620	132.627

Anm: I beregningerne med adfærd er gennemsnitstallene før en omlægning udregnet med antal af solgte biler før omlægning, mens gennemsnitstallene efter omlægning er udregnet med antal solgte biler efter omlægning. Det betyder, at ændring i afgiften i pct. ikke svarer til ændring i provenuet i pct. for beregningerne med adfærd.

Effkter på CO₂

Model 5 vil give et fald i det gennemsnitlige CO₂-udslip per bil på 0,6 procent, jf. tabel 8.12.2. Imidlertid vil modellen samtidig føre til et større bilsalg, hvorved den samlede effekt målt i millioner tons CO₂ stiger med 0,8 procent. Det gælder dog kun i det omfang at stigningen i bilsalget fører til en forøgelse af bilparken og ikke blot en hurtigere udskiftning af bilparken.

Tabel 8.12.2: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 5)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
Gns. CO ₂ (g/Km)	179,4	152,1	177,3	178,5	151,8	176,3	-0,6
CO ₂ (mio tons)	0,39	0,03	0,42	0,39	0,03	0,42	0,8

Kilde: Skatteministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 5 fører til en marginalt højere dieselandel og dermed højere gennemsnitlige emissioner. Endvidere stiger nybilsalget marginalt. Det fremgår af tabel 8.12.3 at udledningerne af partikler samlet vil stige med på ca. 4 procent, og kvælstofilter vil stige med ca. 2 procent.

Tabel 8.12.3: Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 5)

	Før			Efter			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,177	-	-	0,178	0,3
NOx (mio tons)	325,4	92,3	417,8	329,42	95,6	425,00	1,7
Partikler (g/Km)	-	-	0,0039	-	-	0,004	2,1
Partikler (mio tons)	0	9,2	9,2	0	9,6	9,6	3,5

Kilde: Miljøstyrelsen

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Tabel 8.12.4 viser, at modellen de facto virker som en skærpelse af progressionen i den nuværende registreringsafgift. Det skyldes at tillægs/fradrags modellen stort set vil fungere som et tillæg til de dyre biler og et fradrag til de billigere modeller.

Det fremgår af tabel 8.12.5, at Suzuki, Fiat og Skoda bliver de mærker, der gennemsnitligt får den største afgiftslettelse, men da modellen har sin tyngde i den nuværende udformning af registreringsafgiften, vil der ikke ske de store ændringer.

Tabel 8.12.5: Ændring i registreringsafgiften fordelt på fabrikanter (model 5)

	Gns. Registreringsafgift (kr.)	Gns. salgspris (kr.)	Ændring i registreringsafgift (kr.)	Ændring i registreringsafgift (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)
Alfa Romeo	158.504	280.233	5.965	3,8	2,1
Audi	207.960	357.104	6.138	3,0	1,7
BMW	237.524	405.321	4.556	1,9	1,1
Citroen	100.448	188.862	2.847	2,8	1,5
Fiat	82.486	161.738	-5.086	-6,2	-3,1
Ford	114.724	211.784	-285	-0,2	-0,1
Honda	139.005	248.338	4.313	3,1	1,7
Hyundai	84.591	162.670	1.953	2,3	1,2
Jaguar	632.054	1.016.408	15.000	2,4	1,5
Kia	74.426	149.203	3.135	4,2	2,1
Lada	53.132	115.292	263	0,5	0,2
Mazda	105.937	197.949	-77	-0,1	0,0
Mercedes	358.344	591.110	5.766	1,6	1,0
Mitsubishi	114.857	212.351	-2.678	-2,3	-1,3
Nissan	95.061	181.557	-3.528	-3,7	-1,9
Opel	112.190	208.148	1	0,0	0,0
Peugeot	102.427	192.814	-438	-0,4	-0,2
Porsche	614.475	989.369	15.000	2,4	1,5
Saab	207.840	356.265	10.622	5,1	3,0
Seat	87.458	169.653	-1.159	-1,3	-0,7
Skoda	87.904	170.376	-4.125	-4,7	-2,4
Suzuki	65.251	131.156	-8.029	-12,3	-6,1
Toyota	106.904	199.112	-2.186	-2,0	-1,1
VW	124.028	226.567	-2.235	-1,8	-1,0

Anm.: Beregningerne er uden adfærd

Kilde: Skatteministeriet

For de 10 mest solgte benzinbiler i 1999 samt de tre mest solgte dieselmotorer i 1999, ses ændring i afgift og pris i tabel 8.12.6.

Tabel 8.12.6: De 10 mest solgte benzinmodeller og tre mest solgte dieselmotormodeller i 1999

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Reg.afg. (kr.)	Salgspris (kr.)	Ændring (kr.)	Ændring i reg.afg. (pct.)	Ændring i salgspris (pct.)	Antal uden adfærd	Antal med adfærd
Suzuki Wagon R 1,2	62.850	128.892	-10.000	-15,9	-7,8	2.600	2.802
Skoda Fabia Classic 1,4	62.538	130.966	-5.000	-8,0	-3,8	1.678	1.738
Skoda Fabia Comfort 1,4	67.680	138.965	-5.000	-7,4	-3,6	1.678	1.742
Peugeot 406 1,8 4d SR	115.354	213.125	10.000	8,7	4,7	1.791	1.707
Ford Focus 1,6 Ambiente Est	111.362	206.915	-5.000	-4,5	-2,4	1.444	1.479
VW Polo 1,4	74.748	149.960	-10.000	-13,4	-6,7	1.371	1.462
VW Golf 2,0	117.516	216.488	0	0,0	0,0	1.210	1.210
Toyota Avensis Sedan 1,8 Terra 4d	114.378	210.440	0	0,0	0,0	1.119	1.119
Ford Focus 1,6 Ambiente 5d	104.936	196.919	-5.000	-4,8	-2,5	1.151	1.180
VW Bora 2,0	127.403	231.701	0	0,0	0,0	1.078	1.078
Peugeot 306 2.0D stc.	109.461	203.958	-10.000	-9,1	-4,9	964	1.011
Skoda Octavia GLX 1,9	121.788	222.966	-10.000	-8,2	-4,5	478	499
VW Passat 1,9 TDI	152.862	271.304	-10.000	-6,5	-3,7	461	478

Kilde: Skatteministeriet

Fordelingsmæssige konsekvenser

Tillægs/fradrags modellen vil gøre de billige biler billigere og de dyre biler dyrere, jf. tabel 8.12.7 Dermed må det formodes, at modellen kommer husstande med små indkomster til gode på bekostning af husstande med større indkomster. Modellen forøger dermed det nuværende progressive element i forhold til indkomsten en anelse.

Tabel 8.12.7 Ændring i registreringsafgiften fordelt efter registreringsafgiftens størrelse

Nuværende registreringsafgift (kr.)	Gnsn. reg.afg. (kr.)	Gnsn. salgspris (kr.)	Gnsn. ændring (kr.)	Gnsn. ændring i reg.afg. (pct.)	Gnsn. ændring i salgspris (pct.)	Antal uden adfærd	Antal med adfærd
< 65.000	56.800	118.223	-8.695	-15,3	-7,4	17.854	19.186
65.000 - 75.000	70.572	143.044	-5.989	-8,5	-4,2	17.908	18.657
75.000 - 90.000	82.407	161.147	-3.218	-3,9	-2,0	14.549	14.848
90.000 - 105.000	98.215	185.802	357	0,4	0,2	19.699	19.658
105.000 - 120.000	112.966	209.125	646	0,6	0,3	20.073	20.016
120.000 - 135.000	126.100	229.657	1.182	0,9	0,5	15.866	15.784
135.000 - 150.000	141.331	253.368	3.295	2,3	1,3	7.853	7.750
150.000 - 200.000	166.853	293.092	3.419	2,0	1,2	11.539	11.409
200.000 - 400.000	258.116	435.196	10.966	4,2	2,5	4.864	4.739
> 400.000	592.812	956.127	12.745	2,2	1,3	588	580
Alle	109.479	203.139	-1.104	-1,0	-0,5	130.793	132.627

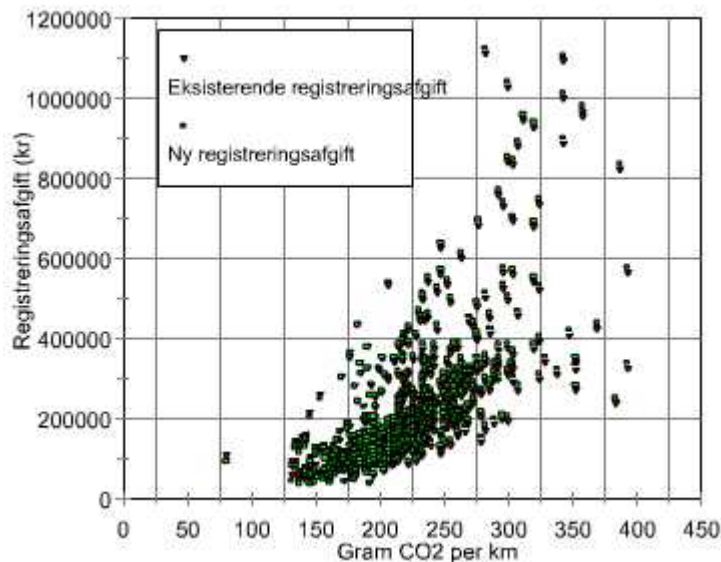
Anm: Uden adfærd

Kilde: Skatteministeriet

8.12.2 Miljø- og Energiministeriet

Figur 8.12.1 viser registreringsafgiften efter model 5 i forhold til den eksisterende registreringsafgift. Det fremgår af figuren, at den nye registreringsafgift kun afviger meget lidt fra den eksisterende, og der er tale om meget moderate prisændringer.

Figur 8.12.1: Registreringsafgift før og efter



Provenumæssige effekter

Tabel 8.12.8 viser de overordnede effekter af omlægning af registreringsafgiften ved model 5.

Det ses, at en omlægning af registreringsafgiften efter model 5 giver et provenutab på 0,3 mia. kr. Beregningen af provenuet i udgangssituationen er foretaget med udgangspunkt i bilernes udsalgspriser. Ud fra udsalgspriserne er det muligt at beregne registreringsafgiften, jf. bilag 9.

Tabel 8.12.8: Effekter af omlægning det første år (model 5)

	Uden adfærd		Med adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct.)
Provenu (mia.kr)	16,4	16,5	16,2	-1,0
Nybilsalg	147.196	147.196	147.196	0
- heraf benzin	128.246	128.246	127.289	-1
- heraf diesel	18.950	18.950	19.907	5
- dieselandel (pct.)	12,9	12,9	13,5	
Bilpris	193.580	194.059	191.450	-1,1

Anm.: Uden adfærd svarer til at bilsalgets fordeling på biltyper er uændret. Med adfærd svarer til den fordeling af bilsalg som COWI's model vurderer der vil komme efter ændring af priserne.

Det ses af tabel 8.12.9, at en omlægning efter model 5 vil reducere både det gennemsnitlige CO₂-udslip og det totale CO₂-udslip med 1,0 procent. Procentsatserne er identiske som følge af antagelse om uændret samlet bilsalg. Påvirkes antallet af solgte biler, vil effekten på det totale CO₂-udslip alt andet lige ændres.

Tabel 8.12.9: Effekter på nybilsalgets CO₂-udslip (model 5)

	Uden adfærd		Med Adfærd	
	Før	Efter	Efter	Ændring (pct)
Gns. CO ₂ (g/Km)	183	183	181,2	-1,0
CO ₂ -udslip (mio tons)	0,48	0,48	0,48	-1,0

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

Kvælstofilter og partikler

Model 5 fører lige som model 4, ifølge Miljø- og Energiministeriets beregninger til en lille stigning i dieselandelen og dermed lidt højere emissioner - ca. 5 % for partikler og ca. 1 % for kvælstofilter, jf. tabel 8.12.10.

Dieselmotorer uden partikelfilter forudsættes pålagt en stykafgift på 10.000 kr, hvilket forventes at nedbringe de anførte emissioner af partikler og kvælstofilter, jfr. afsnit 8.5.

Tabel 8.12.10 Effekter på emission af kvælstofilter og partikler (model 5)

	Før omlægning			Efter omlægning			Ændring (pct)
	Benzin	Diesel	I alt	Benzin	Diesel	I alt	
NOx (g/Km)	-	-	0,195	-	-	0,197	1,2
NOx (mio tons)	346,3	170,6	516,8	343,7	179,2	522,8	1,2
Partikler (g/Km)	-	-	0,006	-	-	0,007	5,1
Partikler (mio tons)	0,0	17,1			17,9	17,9	5,1

Kilde: Miljøstyrelsen

Erhvervsmæssige konsekvenser

I tabel 8.12.11 er vist, hvad model 5 betyder for priserne på en række udvalgte biltyper (17 biltyper). Dette giver en fornemmelse af modellens prisseffekter. Det fremgår af tabellen, at der ved en omlægning af registreringsafgiften efter model 5, alt andet lige, ikke sker betydelige forskydninger i de relative salgspriser. Bilbranchen, vil således ikke påvirkes i særlig stor grad af omlægningen.

Tabel: 8.12.11: Eks. på bilers pris før og efter omlægning af registreringsafgift (model 5)

Variant	Salgspris	Ny salgspris	Ændring (pct)	g/CO ₂ /k	km/l	Ny afgift	antal før	antal efter
VW Golf GL Tdi	237.000	227.000	-4	134	20	129.286	304	327
Ford Ka 1,3 Benz	118.409	108.409	-8	142	17	53.049	652	788
Toyota Corolla 1,6 benz	166.998	171.998	3	195	12	99.284	258	237
Volvo S70 2,5 benz	401.984	416.984	4	240	10	260.347	43	40
Mercedes S,300 TD, diesel	1.082.350	1.097.350	1	277	10	697.725	13	13
VW Polo Classic 60 1,4	148.607	143.603	-3	161	15	77.462	756	801
Skoda Felicia 1,6 LX	125.998	125.998	0	182	13	67.927	698	681
Opel Astra 1,6 16V GL	175.007	175.007	0	192	13	99.433	252	250
VW Golf 1,6 joker	176.574	176.574	0	173	14	100.440	466	456
Ford Escort 1,8 Monaco	182.485	187.495	3	202	12	109.247	245	228
Toyota Carina E, 1,8 Xi, se	185.001	185.001	0	175	14	105.858	1033	1.042
Ford Mondeo 1,8 flair se	216.587	216.587	0	187	13	126.163	460	458
Opel Vectra 1,8, 16V GL Plus	225.586	230.586	2	197	12	136.948	244	233
Audi A6 2,4	448.987	463.987	3	233	10	290.563	126	120
BMW 5, 23i	475.099	486.099	3	233	10	304.778	92	88
Mercedes- Benz E40	674.000	689.000	2	245	10	435.214	46	45
VW Lupo 1,2 TDI	190.000	175.000	-8	80	33	94.071	0	0

Anm: VW LUPU er ikke med i beregningerne af adfærdsændringer, men er blot vist i tabellen som prisseksempl.

Kilde: Miljø-og Energiministeriet

8.12.3 Årlig justering af registreringsafgiften

Der forventes en teknologisk forbedring af bilernes energieffektivitet, da EU-Kommissionen og bilindustrien har indgået en aftale om, at det gennemsnitlige udslip for nybilsalget skal reduceres til 140 gram CO₂ per km inden år 2008. Såfremt der vælges en omlægning efter model 5, hvor afgiften afhænger af bilernes CO₂-udslip, skal der tages højde for den teknologiske udvikling, således at modellen reguleres jævnlige med energieffektivitetsstigningen. Det svarer til årligt at opjustere neutralitetspunktet med udviklingen i energieffektiviteten, jf. afsnit 8.8.4.

8.12.4 Overgangsperiode

Da model 5, som model 4, giver langt mindre prisændringer end de model 1-3 og i øvrigt bygger på den eksisterende registreringsafgift, er der ikke behov for en lang overgangsperiode, som tilfældet i de øvrige modeller. Der foreslås en overgangsperiode på maksimalt 2 år.

8.12.5 Administrative virkninger

Model 5 tager udgangspunkt i den nuværende registreringsafgift med tillæg/fradrag baseret på køretøjets energiklasse.

Anvendelse af energiklassen til beregning af afgiften vil i sig selv ikke volde problemer, idet bilens brændstofforbrug indgår i den EU-anmeldte typegodkendelse og energiklassen direkte er en funktion af brændstofforbruget. Men da der, som ved model 4, er tale om en udbygning af det eksisterende regelsæt er der ikke tale om en administrativ forenkling og vil derfor indebære et noget større ressourceforbrug i

ToldSkat. Der skal ligeledes foretages justeringer af edb-systemet (STAPRI) hvilket vil indebære et vist mer- ressourceforbrug.

8.12.6 Færdselssikkerhed

Model 5 har samme effekter på færdselssikkerheden som model 4.

8.13 Tillægsmodel 6

Tillægsmodel 6 giver et nedslag i registreringsafgiften for personbiler, der overholder EURO 4- normerne for udstødning af kvælstofilter (NO_x), kulbrinte (HC), kulilte (CO) og partikler, før disse normer bliver obligatoriske for nye køretøjer i 2006.

Ved at give nedslag i registreringsafgiften, såfremt biler opfylder grænseværdier for udledning, der er strengere end EURO 3 - normerne, kan der gives incitament til køb af mere miljøvenlige biler. EU's regler giver mulighed for en sådan differentiering, hvis der refereres til de vedtagne EU-normer. Afgiftsrabatten må dog ikke overstige merudgiften ved installation af det tekniske udstyr, der bevirker, at EURO 4- normerne overholdes.

Den højeste afgiftsrabat gives i det første år efter afgiftsrabattens indførelse. Herefter nedsættes afgiftsrabatten gradvis over årene indtil det år, hvor EURO 4-normerne bliver obligatoriske.

Tillægsmodel 6 fungerer som "overbygning" på nogle grundlæggende regler om beregning af registreringsafgift. Tillægsmodel 6 "blander sig" således ikke i, hvordan registreringsafgiften grundlæggende beregnes - det kan f.eks. være efter de regler, vi kender i dag eller efter forslagene i model 1, 2, 3, 4 og 5 som skitseret ovenfor. Tillægsmodel 6 forudsætter af hensyn til provenu m.v., at den grundlæggende registreringsafgift er tilstrækkelig høj, til at der er "plads" til at yde rabatten.

Der foreligger endnu ikke egentlige typegodkendelser, som omfatter overholdelse af EURO 4-regelsættet. Indtil dette sker, kan måleresultaterne fra typegodkendelsen efter EURO 3-regelsættet anvendes som basis. EURO-3-reglerne gælder fra 2001. "Rabatberettigede" køretøjer vil herefter være dem der, som har mindst 10 procent lavere udstødning end EURO 4-udstødningsnormerne, hvor EURO 3 typegodkendelsens måleresultater altså antages som basis for vurdering af udstødningen.

Afgiftsrabatten ydes til benzinbiler, hvis udstødning i gram per kørt kilometer højst udgør 0,90 for CO, 0,09 for HC og 0,072 for NO_x. Rabatten ydes med et foreslået beløb i afgiftsgrundlaget på 1.000 kr. i årene 2002-2005.

Endvidere ydes rabat til dieslbiler, hvis udstødning i gram per kørt kilometer højst udgør

0,45 CO, 0,225 for NO_x, 0,27 for HC + NO_x og 0,023 for partikler. Rabatten ydes med et

foreslået beløb i afgiftsgrundlaget på 1.500 kr. i årene 2002-2005.

8.13.1 Modellens effekter

Provenu

Tillægsmodel vil føre til et årligt provenutab indtil 2006, hvor EURO 4-normerne er obligatoriske for nye personbiler. Provenutabet vil stige gradvist til ca. 115 mill. kr. i 2005, hvorefter det bortfalder.

CO₂-udslip

Der forventes intet eller kun marginalt højere CO₂-udslip fra køretøjer, der opfylder EURO-4-normerne, i forhold til køretøjer, som opfylder EURO-3-normer.

Kvælstofilter og partikler

Et overslag over den mulige effekt af tillægsmodel 6 for personbiler er givet i tabel 8.13.1:

Tabel 8.13.1: Miljømæssige effekter af tillægsmodel 6

	CO		HC		NOx		HC + NOx		Partikler
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Diesel
EURO 3 (g/km)	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
EURO 4 (g/km)	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
Forskel (g/km)	1,3	0,14	0,10	-	0,07	0,25	-	0,26	0,025
Samlet reduktion (tons)	-	-	-	-	175	125		130	12,5

Kilde: Miljø- og Energiministeriet

I tabellen er angivet skøn for den samlede reduktion for de mest betydende udledninger, dvs. for kvælstofilter og partikler. Miljøeffekten af afgiftsreduktionen afhænger naturligvis især af, hvor mange mindre luftforurenende biler, der introduceres og sælges på det danske marked som følge af afgiftsændringen. Skønnet er foretaget med følgende antagelser, som naturligvis er meget usikre:

Fradraget i registreringsafgift antages at indebære, at i år 2005 kører der 100.000 benzin biler og 10.000 dieslbiler på de danske veje, som opfylder EURO 4 - normerne. Årskørslen for nye benzinbiler antages dette år at være 25.000 km, og for nye dieslbiler 50.000 km.

Med dette som udgangspunkt er eksempelvis reduktionen i det årlige udslip af NOx fra benzinbiler som følge af fradraget i dette år beregnet til ca.: $100.000 \times 25.000 \times 0,07 \text{ g} = 175 \text{ t}$

Fremrykningen vil have effekt i hvert af de år, bilparken udskiftes, dvs. frem til ca. 2019, men faldende, da den årlige bilkørsel falder med bilens alder.

8.13.2 Færdselssikkerhed

Model 6 påvirker ikke færdselssikkerheden.

8.13.3 Administrative virkninger

Model 6 vil medføre, at såvel den anmeldte EU-typegodkendelse som Centralregisteret skal udvides med supplerende data om miljøklassificering.

8.14 Tillægsmodel 7 A og 7 B

8.14.1. Tillægsmodel 7 A.

I tillægsmodel 7 A indføres et tillæg til registreringsafgiften på 5.000 kr. for biler, der ikke opfylder direktiv 96/79/EF om beskyttelse ved frontalkollision og 5.000 kr. for biler, der ikke opfylder direktiv 96/27/EF om beskyttelse ved sidekollision.

Tillægsmodel 7 A er nøje knyttet til en situation, hvor grundlaget for beregning af registreringsafgiften ændres fra køretøjets værdi (som efter gældende regler) til et teknisk grundlag, f.eks. vægt og energiforbrug (jf. model 1, 2 og 3 ovenfor).

Rationalet bag tillægsmodel 7 A er, at beregnes registreringsafgiften på et teknisk grundlag vil energiforbruget pålægges en indirekte afgift, og der vil således være et incitament til at købe mindre/lettere biler. For at dette ikke skal få for stor negativ effekt på trafiksikkerheden, bør der indføres et incitament til at købe de modeller af mindre/lettere biler, der er mest sikre, og som overholder de to EU-direktiver om kollisionssikkerhed nævnt ovenfor.

Overholdelse af EU-direktivernes krav til kollisionssikkerhed fremgår af køretøjets EU-typegodkendelse.

Effekter på provenu

Der er ingen tilgængelig statistik over, hvor mange bilmodeller der opfylder kravene om beskyttelse ved side- og frontalkollision. Det skønnes dog at være størstedelen af de eksisterende modeller, hvorved tillægsmodel 7A kun vil give et beskedent provenutab.

8.14.2. Tillægsmodel 7 B.

I tillægsmodel 7 B gennemføres der en reform og forenkling af de sikkerhedsfradrag, der findes i dag.

Tillægsmodel 7 B er således nøje knyttet til en situation, hvor grundlaget for beregning af registreringsafgiften fortsat er bilens værdi - som efter gældende regler.

Ifølge modellen ophæves de eksisterende sikkerhedsfradrag og erstattes af følgende fradrag, der alle er fradrag i den beregnede registreringsafgift:

- 7.500 kr. for blokeringsfri bremses, der er E eller e-godkendt.
- Sikkerhedspuder (airbag):
- 9.000 kr. for sikkerhedspude i rat.
- 2.000 kr. per stk. For højst tre yderligere sikkerhedspuder.
- 5.000 kr. for opfyldelse af EU-direktiv 96/79/EF om beskyttelse ved frontalkollision.
- 5.000 kr. for opfyldelse af EU-direktiv 996/27/EF om beskyttelse ved sidekollisioner

Opfyldelse af sikkerhedsanordningerne fremgår af køretøjets EU-typegodkendelse.

Effekter på provenu

Der findes ingen statistiske oplysninger, der gør det muligt at beregne reduktionen af provenuet ved tillægsmodel 7B. Under forudsætning af, at de fleste modeller har blokeringsfri bremses og fire airbags samt opfylder kravene til frontal- og sidekollision, skønnes tillægsmodel 7B med nogen usikkerhed at betyde fradrag i den beregnede registreringsafgift i størrelsesordenen 2-2½ mia kroner. Det svarer nogenlunde til værdien af de nuværende tillæg- og fradrag for sikkerhedsfremmende udstyr, så set i relation til den nuværende registreringsafgift er tillægsmodel 7B i det store hele provenuneutral.

8.14.3 Overgangsperiode.

Model 7A

Tillægsregistreringsafgiften indføres samtidig med overgangen til en teknisk baseret registreringsafgift.

Tillægsregistreringsafgiften revurderes inden 30. september 2003 for nye biler, idet nye biler per 1. oktober 2003 skal opfylde de to EU-direktivs krav til kollisionssikkerhed. Det forventes, at der inden oktober 2003 kan opstilles en alternativ afgift med samme virkning enten baseret på et kommende direktiv eller på forbrugsoplysningen fra Euro-NCAP kollisionstest.

Model 7B

Ændringerne af sikkerhedsfradragene kan og bør implementeres hurtigst muligt.

Frdragene for opfyldelse af EU-direktiverne om kollisionssikkerhed ophæves per 30. september

2003 for nye biler, idet nye biler per 1. oktober 2003 skal opfylde de to direktivers krav.

8.14.4 Administrative virkninger

Hvorvidt en biltype opfylder EU-direktiverne om beskyttelse ved frontal- og sidekollision fremgår af bilens EU-typegodkendelse og kan anmeldes af importør eller forhandler til Told- og Skattestyrelsen uden større administrativt besvær.

De øvrige elementer i model 7 B vil give en administrativ forenkling i forhold til i dag, dels fordi der er færre elementer, dels fordi de alle modregnes i afgiften og ikke nogle i afgiften og andre i den afgiftspligtige værdi.

8.14.5 Færdselsikkerhed

Det fælles indhold af tillægsmodel 7 A og 7 B, hvorefter opfyldelse af EU-direktiver om beskyttelse ved frontal- og sidekollision forventes at kunne opveje den negative færdselssikkerhedsmæssige effekt af at indrette afgiftssystemet således, at det tilskynder til køb af mindre biler.

De øvrige elementer i tillægsmodel 7 B svarer til de betydende elementer i de nugældende regler

for afgiftslempelse for sikkerhedsfremmende udstyr og forventes at have uændret færdselssikkerhedsmæssig virkning

11) I henhold til EC 93/116.

12) I beregningerne med COWI modellen er der kun data for bilens målte energiforbrug (fra de officielle EU målinger), og bilernes CO₂-udslip er derfor beregnet på grundlag af bilens energiforbrug og CO₂ emissionskoefficienter for benzin og diesel (som baserer sig på fysiske specifikationer om brændværdi, vægtfylde og CO₂-udslip).

13) I henhold til EC 93/116.

Kapitel 9. Særudtalelser

9.1 De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportørers grundlæggende opfattelse er, at der er et betydeligt behov for en omlægning af den nuværende registreringsafgift på nye biler. Det er specielt værdiafgiftssystemet med den indbyggede ekstremt høje progression, der giver anledning til betydelige problemer.

På denne baggrund bør interessen samle sig om model 1, 2 og 3. Såfremt afgiften på nye biler omlægges til en af disse afgiftsmodeller, vil dette indebære, at afgiftselementet med deraf følgende betydelige ulemper fjernes.

En sådan omlægning vil også indebære en betydelig forenkling af afgiftssystemet, idet afgiften i så fald ikke vil være baseret på bilens pris og avancer, men udelukkende på objektive, tekniske kriterier.

En sådan omlægning vil dermed også føre til, at de nuværende begrænsninger i den frie konkurrence fjernes og derved muliggøres normal konkurrence på lige fod med andre produkter. Herudover kan en sådan omlægning også medvirke til, at den nuværende skævvridning af prisdannelsen på nye biler i forhold til andre europæiske lande vil kunne reduceres.

De Danske Bilimportører er ikke enige i, at en omlægning skal indeholde en forhøjelse af afgiften på nye biler. Den nuværende danske registreringsafgift er i forvejen ekstremt høj, både sammenlignet med andre produkter samt andre europæiske lande. Der er derfor som udgangspunkt behov for en reduktion af registreringsafgiften. Det erkendes imidlertid, at kommissoriet for arbejdsgruppen indeholder en forudsætning om en "provenuneutral ramme". Kommissoriet kan udmærket opfyldes, uden at der i de forskellige afgiftsmodeller skal indbygges forhøjelser af afgiften for at imødegå eventuelt provenutab som følge af mulige adfærdsændringer.

Der har i arbejdsgruppen været bred enighed om, at der ikke findes noget erfaringsgrundlag for at bedømme de mulige adfærdsændringer af en omlægning. Derfor er de forskellige provenuberegninger, baseret på skønnet adfærd, mere eller mindre gætterier, som ikke bør danne grundlag for en beslutning om omlægning af registreringsafgiften.

De Danske Bilimportører vil anbefale, at en eventuel omlægning gennemføres uden hensyntagen til risiko for eventuelt provenutab som følge af adfærdsændringer. Det er kun erfaringerne efter en sådan omlægning, der vil kunne vise, om omlægningen medførte adfærdsændringer med deraf følgende provenutab.

Som det allerede fremgår af nogle af beregningerne vil en forhøjelse af registreringsafgiften medføre et reduceret nybilsalg. En sådan udvikling vil i sig selv føre til et betydeligt provenutab, idet registreringsafgiften i gennemsnit andrager ca. 115.000 kr. pr. solgt bil. Såfremt en forhøjelse af registreringsafgiften medfører en nedgang i nybilsalget på blot 10.000 enheder, vil dette i sig selv give et provenutab på 1.150.000.000 kr.

De Danske Bilimportører er af den opfattelse, at såfremt en omlægning skaber incitament til køb af moderne, miljøvenlige og trafiksikre biler, vil dette føre til et større nybilsalg og dermed et merprovenu for staten.

Det skal understreges, at et sådant mersalg af nye biler ikke nødvendigvis fører til en større bestand af biler, men snarere til en hurtigere udskiftning af de gamle biler.

De Danske Bilimportører mener, at det i overvejelserne om en omlægning af registreringsafgiften bør indgå, at der skabes incitament til en hurtigere udskiftning af bilparken, således at den nuværende meget høje rate af gamle biler reduceres. Det er hverken miljømæssigt eller trafiksikkerhedsmæssigt hensigtsmæssigt, at mere end 36% af den samlede bilpark i Danmark er mere end 10 år gammel.

Det fremgår af de forskellige afgiftsmodeller, der er beskrevet i rapporten, at nogle af modellerne vil medføre betydelige udsving i afgift og dermed priser i forhold til den nuværende afgift og pris. De Danske Bilimportører skal i den forbindelse udtrykkeligt henstille, at såfremt der gennemføres en omlægning, der medfører en ændret konkurrencesituation, må en sådan omlægning gennemføres over en længere årrække, således at både producenter, den danske bilbranche og ikke mindst bilkøberne og bilejerne får mulighed for at tilpasse sig den nye situation. En omlægning over en længere årrække vil kunne

gennemføres ved, at den nuværende registreringsafgift fastlåses og nedtrappes over den valgte årrække, samtidig med at det nye afgiftssystem opbygges gennem en tilsvarende optrapning over den samme periode.

Endelig skal det bemærkes, at De Danske Bilimportører med tilfredshed har deltaget i arbejdet i arbejdsgruppen, men dette indebærer ikke at De Danske Bilimportører skal betragtes som forslagsstiller til de afgiftsmodeller, der er beskrevet i rapporten. Foreningen forbeholder sig således sin fulde ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger til de forslag, der måtte blive fremsat efter at arbejdsgruppen har afsluttet sit arbejde.

9.2 FDM

FDM har med stor interesse deltaget i arbejdsgruppens arbejde vedrørende mulige omlægninger og forenklinger af registreringsafgiften for personbiler.

FDM støtter tanken om ved hjælp af økonomiske incitamentter at modernisere den danske bilpark og dermed gøre den mere miljøvenlig og mere trafiksikker.

Det er imidlertid FDM's opfattelse, at arbejdsgruppens kommissorium har været for snævert, idet den grundlæggende forudsætning om fastholdelse af statens provenu står i modsætning til ønsket om at fremme miljøvenlige bilers andel af bilparken.

Dette skyldes, at den del af bilparken, som igennem afgiftsstigninger skal bidrage til at fastholde provenuet ved en nedsættelse af afgifterne på miljøvenlige biler, ikke er stor nok. I rapporten kommer det til udtryk i de, efter FDM's opfattelse, utroværdige beregninger over ændringerne i salget af udvalgte bilmodeller ved en omlægning af afgifterne.

FDM kan ikke støtte forhøjelser af de i forvejen meget høje danske registreringsafgifter. Det er FDM's opfattelse, at en målsætning om mere miljøvenlige biler alene kan opnås igennem en sænkning af det generelle afgiftsniveau, indeholdt en favorisering af miljøvenlige biler.

9.3 Danmarks Automobilforhandlerforening

Danmarks Automobilforhandlerforening har fordomsfrit deltaget i arbejdsgruppens arbejde med at finde alternative modeller til den nuværende beregning af registreringsafgiften på først og fremmest nye personbiler.

Med stor interesse har vi fulgt skabelsen af disse alternative modeller, hvor man ud fra forskellige kriterier har forsøgt, at gøre registreringsafgiften mere retfærdig og adfærdsregulerende i en eller anden ønsket retning.

For samtlige forslag til modeller har vi fundet, at rammerne har været for snævre i arbejdsgruppen til at videreudvikling vil være ønskværdig. Det er os at se ikke muligt at udvikle fornuftige alternativer til den nuværende registreringsafgift, når det skal ske indenfor en (garanteret) provenuneutral ramme. Dertil er området for komplekst og konjunkturerne for svingende.

Det er fortsat Danmarks Automobilforhandlerforenings opfattelse, at problemerne med den nuværende registreringsafgift som købsafgift for nye personbiler også fremover vil hobe sig op, værende en hindring for tekniske og miljømæssige fremskridt, og skabe konkurrenceforvridning for den danske bilbranche og manglende muligheder for de danske bilejere i forhold til mobiliteten i det øvrige EU.