



Bedre brændstoføkonomi medfører provenutab - og billigere biler

REGISTRERINGSAFGIFT: Registreringsafgiften vil falde, i takt med at brændstoføkonomien bliver bedre. Det er konklusionen på en analyse af konsekvenserne af bedre brændstoføkonomi, som Skatteministeriet har foretaget.

I 2007 blev bilafgifterne omlagt med henblik på at styrke tilskyndelsen til at købe biler med god brændstoføkonomi. Benzinbiler, der kører mere end kilometergrænsen på 16 km. pr. liter, skulle betale mindre i afgift, mens biler, der havde dårligere brændstoføkonomi, skulle betale en ekstra afgift. For dieselbiler gælder lignende regler, men kilometergrænsen er på 18 km. pr. liter.

Den teknologiske udvikling betyder imidlertid, at bilers brændstoføkonomi løbende bliver forbedret, dvs. de kører længere på literen. Det medfører gradvist lavere provenu fra registreringsafgiften, fordi de nævnte kilometergrænser er konstante.

Siden 2007 har personbilernes forbedrede brændstoføkonomi således resulteret i, at stadig flere biler får stadig større fradrag i registreringsafgiften for brændstofeffektivitet. Fradragene har i 2014 medført en reduktion i provenuet fra registreringsafgiften på omkring 4 mia. kr. Heraf kan omkring 3 mia. kr. tilskrives den teknologiske udvikling, mens resten skyldes segmentskifte mod mindre og mere brændstofeffektive biler.

Den teknologiske forbedring af personbilernes brændstoføkonomi må ventes at fortsætte. Det

er grundlæggende en positiv udvikling, men det vil medføre et yderligere fald i provenuet fra registreringsafgiften, så længe kilometergrænserne er uændrede. Frem mod 2021 bliver udviklingen i retning af bedre brændstoføkonomi desuden understøttet af skærpede EU-krav til bilernes CO₂-udledning. Det skønnes med betydelig usikkerhed, at den teknologiske udvikling medfører et yderligere provenutab på 4-4½ mia. kr. i 2021 under gældende regler. Samlet vil der dermed være tale om en umiddelbar nedgang i provenuet på 8-9 mia. kr. siden 2007.

Faldet i registreringsafgiften har imidlertid afledte effekter, som dæmper svækkelsen af de offentlige finanser. Reduktionen af registreringsafgiften har således resulteret i, at forbrugerpriserne på biler er faldet mærkbart siden 2007. De lavere priser har givetvis medført flere nyregistreringer og dermed større registreringsafgift. Hertil kommer, at et større bilsalg vil medføre et provenu fra moms, brændstof- og ejeravgifter mv. Det skønnes derfor med betydelig usikkerhed, at det samlede provenutab vil udgøre 30-40 pct. af den umiddelbare provenuvirkning på de nævnte 8-9 mia.kr. i 2021. Der er dog taget hensyn til det nedadgående pres på registreringsafgiften i de mellemfristede fremskrivninger, som finanspolitikken tilrettelægges efter.

Bedre brændstoføkonomi giver større fradrag i registreringsafgiften

Ved omlægningen af bilafgifterne i 2007 blev der indført fradrag og tillæg i registreringsafgiften afhængig af brændstofforbrug. Fradraget for brændstofforbrug for benzindrevne biler udgør 4.000 kr. pr. km/l, som bilen kan køre mere end 16 km/l. Hvis bilen kan køre 20 km/l, er fradraget altså på 16.000 kr. Kører bilen under 16 km/l, bliver afgiften omvendt tillagt 1.000 kr. pr km/l.

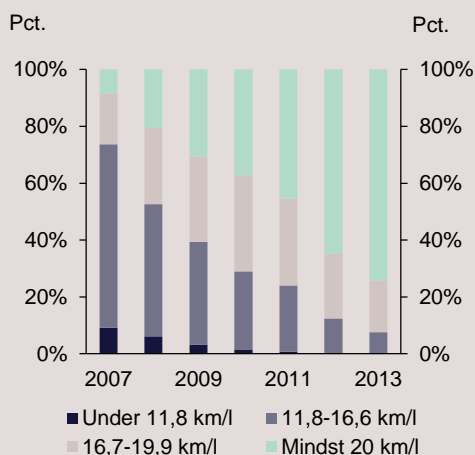
For dieselmotorer er reglerne de samme, men kilometergrænsen er på 18 km/liter. Fradrag og tillæg gives til personbiler samt de mindre varebiler¹.

Kilometergrænserne på hhv. 16 og 18 km/l er ikke justeret siden 2007.

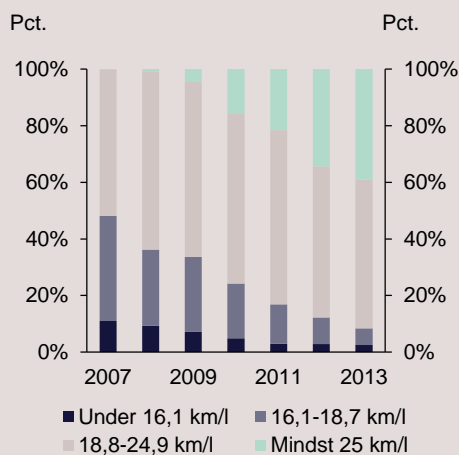
I 2007 kørte 26 pct. af de nyregistrerede benzindrevne personbiler mindst 16,7 km/l, mens 52 pct. af de dieseldrevne dieselmotorer kørte mindst 18,8 km/l, *jf. figur 1 og figur 2*. I 2013 gjaldt det 92 pct. af både de benzin- og dieseldrevne personbiler. Da kilometergrænserne har været uændrede, har det medført stadigt større fradrag i registreringsafgiften for stadigt flere biler.

Udviklingen i brændstofforbrug for nyregistrerede personbiler 2007-2013

Figur 1. Nyregistrerede benzindrevne personbiler fordelt på brændstofforbrug



Figur 2. Nyregistrerede dieseldrevne personbiler fordelt på brændstofforbrug



Kilde: Danmarks Statistik.

Den bedre brændstoføkonomi kan dels tilskrives den teknologiske udvikling og dels segmentskifte mod mindre biler. Det er primært for benzindrevne biler, at der er sket et skifte mod mindre biler fra 2007 til 2013. For dieselmotorer er der derimod ikke sket noget væsentligt skifte, *jf. figur 3 og figur 4*.

For de nyregistrerede dieselmotorer er brændstoføkonomien forbedret med 3,8 pct. årligt fra 2007 til 2014². Det svarer samlet til omkring 30

pct. Den teknologiske udvikling har bidraget med ca. 3,5 pct. om året, mens segmentskifte mod mindre biler har øget brændstofeffektiviteten med ca. 0,3 pct. årligt

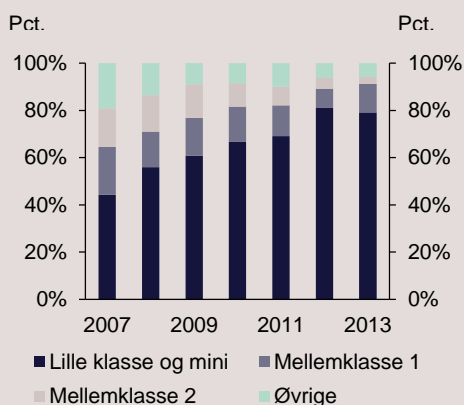
For nyregistrerede benzindrevne biler er brændstoføkonomien forbedret med 5,3 pct. årligt. Det svarer samlet til godt 40 pct. Den teknologiske udvikling har skønmæssigt bidraget med godt halvdelen (2,8 pct. årligt), mens segmentskifte tegner sig for resten.

De data for brændstoføkonomi, der anvendes ved opgørelsen af registreringsafgiften, fastsættes efter fælles standarder i EU. Det sker konkret ved, at en bil gennemkører en fastlagt cyklus på et rullefelt. En del af forbedringen af den målte brændstoføkonomi skyldes, at producenterne har optimeret bilerne med henblik på at opnå

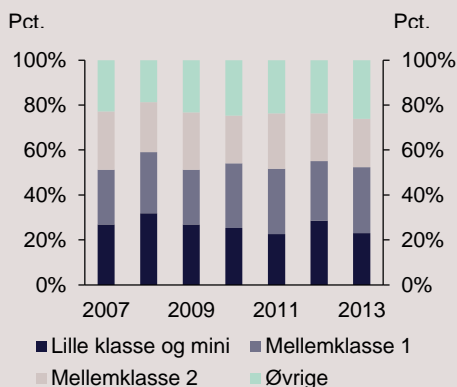
bedst mulig brændstoføkonomi ved gennemkørslen af cyklussen, mens brændstofforbruget i daglig anvendelse ikke i samme omfang er reduceret. Det er derfor heller ikke hele det nævnte fald i registreringsafgiften, der afspejler en bedre brændstoføkonomi i daglig anvendelse.

Nyregistrerede benzindrevne personbiler fordelt på segmenter

Figur 3. Nyregistrerede benzindrevne personbiler fordelt på segmenter



Figur 4. Nyregistrerede dieseldrevne personbiler fordelt på segmenter



Kilde: De Danske Bilimportører.

Anm: Lille klasse og mini er fx VW UP, Peugeot 208, Toyota Aygo, Ford Fiesta, Citroën C1. Mellemklasse 1 er fx Skoda Octavia, VW Golf, Nissan Qashqai, Peugeot 308, Audi A3, Hyundai i30. Mellemklasse 2 er fx BMW 3-serie, Toyota Avensis, Opel Insignia, Mercedes C-serie, Audi A4, Mazda 6, VW Passat, Ford Mondeo. Øvrige er fx Nissan Note, Mitsubishi Space Star, Citroën C4 Grand Picasso, VW Touran, Ford C-max, Mercedes E-serie, Audi A6, BMW 5-serie, Volvo V70, Tesla.

EU-krav til bilers CO₂-udledning

Fradrag og tillæg i registreringsafgiften for brændstoføkonomi har bidraget til den bedre energieffektivitet. Men samtidig har krav på EU-niveau til person- og varebilers gennemsnitlige CO₂-udledning givetvis bidraget til at drive udviklingen. De nugældende EU-krav til CO₂-udledningen er 130 g CO₂ pr. km for personbiler. Kravet skal nås i 2015. For varebiler er kravet 175 g CO₂ pr. km, som skal nås i 2017. Danmark opfylder allerede 2015-kravet for personbiler.

Bilproducenterne skal opfylde CO₂-kravet i gennemsnit, dvs. at de biler, den enkelte producent sælger i EU i gennemsnit, skal opfylde kravet.

Med de danske afgiftsregler, herunder tillæg og fradrag, som i høj grad tilskynder til valg af brændstoføkonomiske biler, har producenterne incitament til at sælge de meget brændstoføkonomiske biler billigt i Danmark. Det giver omvendt mulighed for at sælge nogle mindre brændstoføkonomiske biler, som ikke opfylder kravet, i andre EU-lande.

I 2021 skærpes EU-kravene til 95 g CO₂ pr. km for personbiler og 147 g CO₂ pr. km for varebiler. De 95 g CO₂ pr. km svarer til et brændstofforbrug på 25,3 og 27,9 km/l for hhv. benzin- og dieseldrevne personbiler. Fremadrettet må EU-kravene således også forventes at få en effekt på bilernes energieffektivitet, og forbedringen af brændstoføkonomien må forventes at fortsætte.

Provenumæssige konsekvenser af bedre brændstoføkonomi

Udviklingen i brændstoføkonomien fra 2007 til i dag har medført et fald i provenuet fra registreringsafgiften og dermed også et mærkbart fald i prisen på biler. Det afspejler, at kilometergrænserne på de nævnte 16 og 18 km pr. liter har været uændrede. Ved gældende regler må faldet i registreringsafgiften forventes at fortsætte bl.a. i lyset af de skærpede EU-krav til bilernes brændstoføkonomi. Desuden vil de danske regler fortsat tilskynde til at købe mere brændstoføkonomiske biler.

Figur 5 viser et skøn for udviklingen i provenuet fra registreringsafgiften i pct. af BNP i perioden 2004-2021. Fra 2014-2021 indgår det strukturelle provenu fra registreringsafgiften, dvs. der er bl.a. ruset for mulige konjunkturbevægelser³⁾.

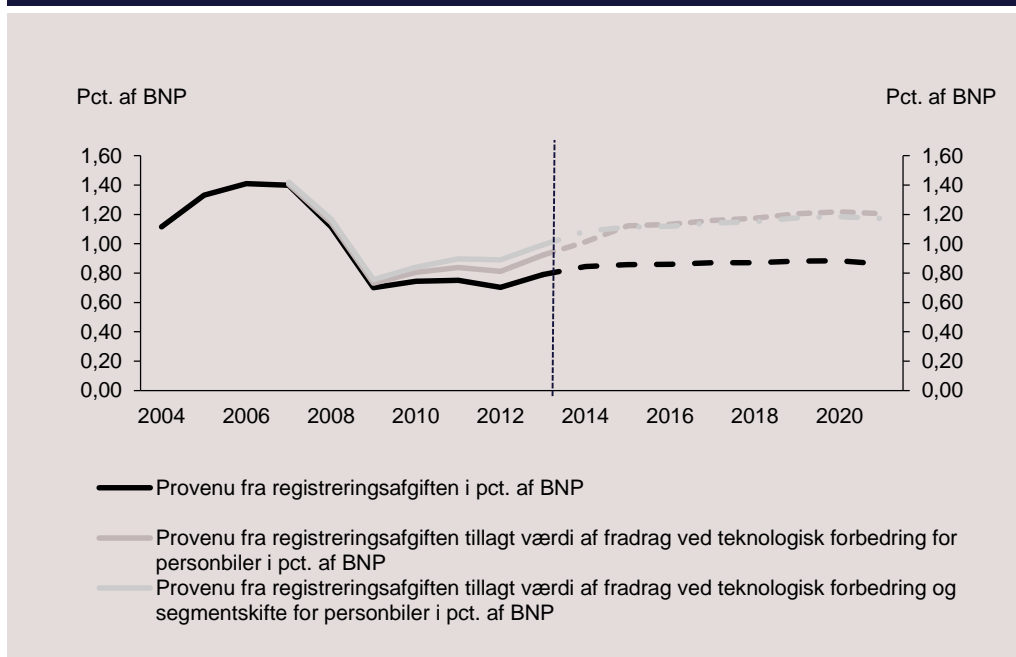
Herudover vises et skøn for registreringsafgiften, hvis besparelsen i registreringsafgift fra bedre brændstoføkonomi som følge af den

teknologiske udvikling ikke medregnes (den grå stiplede kurve).

Det svarer til, at de nævnte kilometergrænser stiger nogenlunde i takt med bilernes brændstoføkonomi. Forskellen mellem dette forløb og det faktiske provenu (den mørke stiplede kurve) viser dermed et skøn for det umiddelbare mindreprovenu, som følge af at kilometergrænserne ikke følger med den teknologiske udvikling i brændstoføkonomien.

I prognoseårene fra 2015-2021 er det lagt til grund, at den teknologiske forbedring af brændstoføkonomien udgør ca. 3,5 pct. om året for benzinbiler og ca. 2 pct. om året for dieslbiler. Det svarer til, at EU-kravene til CO₂-udledningen netop opfyldes i 2021. Det medfører et fald i registreringsafgiften, som betyder, at prisen på en personbil alt andet lige reduceres med ca. 22.000 kr. i gennemsnit i 2021⁴⁾.

Figur 5. Provenu fra registreringsafgiften i pct. af BNP - 2004-2021



Kilde: Danmarks Statistik, Statsregnskabet og egne beregninger og skøn

Som det fremgår af figur 5, er det først efter 2009, at det umiddelbare mindreprovenu som

følge af uændrede kilometergrænser (fradrag og tillæg) bliver synlige.

Frem mod 2015 bidrager såvel teknologiske fremskridt og segmentskifte til en forøgelse af det umiddelbare mindreprovenu. Frem mod 2021 forøges mindreprovenuet yderligere, men det skyldes alene teknologiske fremskridt, mens segmentskifte trækker i modsat retning.

Det umiddelbare mindreprovenu ved fradrag og tillæg (som følge af uændrede kilometergrænser) for nye personbiler skønnes således at stige fra 0,4 mia. kr. i 2007 til 4,1 mia. kr. i 2014, hvoraf teknologisk forbedring skønnes at udgøre 3,2 mia. kr. Det svarer til, at det gennemsnitlige fradrag for en ny personbil i 2007 udgjorde ca. 3.500 kr., mens det i 2014 var steget til ca. 21.600 kr.

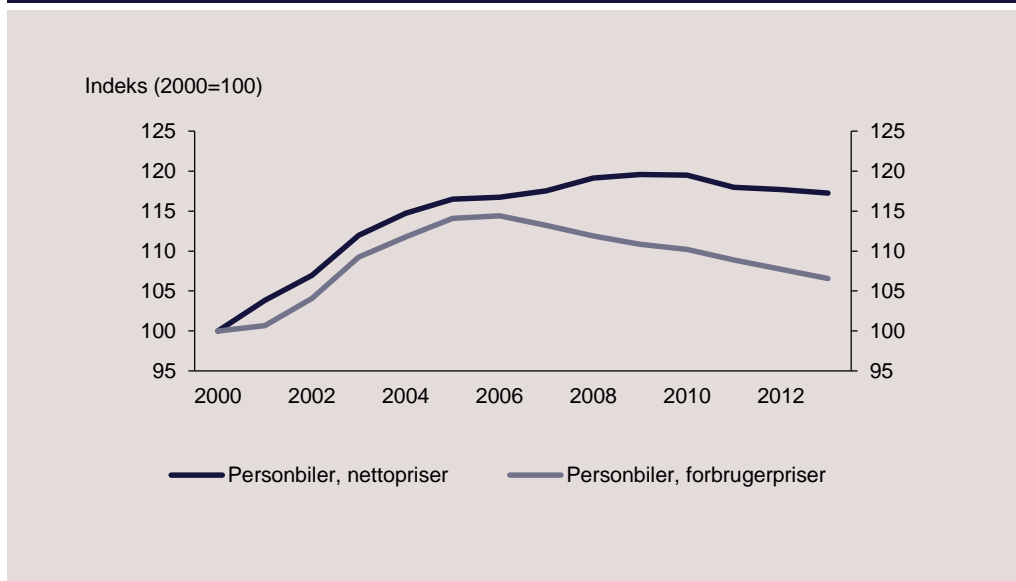
Det umiddelbare mindreprovenu som følge af fradrag og tillæg (uændrede kilometergrænser) skønnes til 7,8 mia. kr. i 2021, hvoraf teknologisk forbedring af personbilernes brændstoføkonomi bidrager med 8,6 mia. kr., mens et segment skifte mod større biler skønnes at medføre et merprovenu på ca. 0,8 mia. kr. (2021-niveau). Det gennemsnitlige fradrag for en personbil skønnes således yderligere at stige fra ca.

21.600 kr. i 2014 til ca. 39.500 kr. i 2021, hvor EU-kravene forventes opfyldt. Der er tale om skøn, der er behæftet med væsentlig usikkerhed.

Det umiddelbare mindreprovenu som følge af uændrede kilometergrænser er ikke direkte sammenligneligt med det årlige provenu fra registreringsafgiften. Det skyldes, at det for leasingbiler er muligt at betale registreringsafgift forholdsmæssigt, afhængig af leasingperiodens længde mens mindreprovenuet er opgjort i det år, hvor bilerne er indregistreret. Fradrag og tillæg har derfor særligt fra 2009 ikke fuld provenueffekt i opgørelsesåret.

Det umiddelbare mindreprovenu kan endvidere ikke opfattes som et udtryk for den samlede provenueffekt som følge af uændrede kilometergrænser, fordi der ikke tages højde for afledte adfærsændringer. Reduktionen af registreringsafgiften har således resulteret i, at forbrugerpriserne på biler er faldet mere end nettopriserne på biler, selvom registreringsafgiften er en værdibaseret afgift, *jf. figur 6*.

Figur 6. Prisudviklingen for personbiler



Kilde: Danmarks Statistik

Det har givetvis medført et større antal nyregistreringer end ved uændrede priser. En forøgelse af kilometergrænserne i takt med ændringerne i brændstoføkonomien vil således resultere i et lavere bilsalg, og det skønnes at reducere det umiddelbare provenu fra registreringsafgiften med knap 25 pct. Hertil kommer, at et lavere bilsalg vil medføre et mindre provenu fra moms, brændstof- og ejerafgifter mv. Det samlede mindre provenu inkl. mulige effekter på arbejdsudbuddet skønnes med betydelig usikkerhed at udgøre omkring 30-40 pct. af det umiddelbare provenu³⁾.

Personbilernes bedre brændstoføkonomi påvirker også provenuet fra brændstofafgifterne og i særlig grad provenuet fra ejerafgiften. Ejerafgiften (og for dieselmotorer også udligningsafgiften) er differentieret efter bilernes brændstofforbrug, dvs. en benzinbil, der fx kører 12 km/l, betaler 4.700 kr. om året, mens en benzinbil, der kører

18 km/l, betaler 1.780 kr. om året (2015 satser). Dermed medfører personbilernes forbedrede brændstoføkonomi, at nye biler betaler lavere og lavere ejerafgift.

Dette fremgår af *tabel 1*, hvor de gennemsnitlige ejerafgifter for nyregistrerede personbiler for udvalgte årgange er vist. Hvis de personbiler, der blev nyregistreret i 2. halvår af 1998 og 1. halvår 1999 alle fortsat var i bestanden, ville de i gennemsnit betale en årlig afgift på ca. 3.700 kr., mens de personbiler der blev nyregistreret i 2. halvår 2013 og 1. halvår af 2014, betaler en årlig afgift på ca. 1.600 kr. i gennemsnit. Den løbende udskiftning af personbilbestanden resulterer derfor i et mindre provenu. Hvis man fx antager, at de nyregistrerede personbiler i 2. halvår 2013 og 1. halvår 2014 erstatter 184.160 personbiler i bestanden, som betaler en ejerafgift på 3.700 kr. i gennemsnit, vil det medføre et mindre provenu på knap 0,4 mia. kr.

Tabel 1. Gennemsnitlige ejerafgifter, nyregistreringer og provenu for udvalgte årgange

2015 satser	Gennemsnitlig ejerafgift og udligningsafgift (kr.)	Nyregistreringer (antal)	Provenu (mio. kr.)
<i>Nyregistrerede personbiler i:</i>			
2. halvår 1998 og 1. halvår 1999	3.682	148.232	592
2. halvår 2006 og 1. halvår 2007	3.806	146.366	557
2. halvår 2013 og 1. halvår 2014	1.556	184.160	286

Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Noter

- 1) Varebiler med en tilladt totalvægt på op til 2,5 tons samt varebiler på over 2,5 tons, som ikke er åbne, eller som har sideruder bag førersædet i bilens venstre side. Provenuvirkningen af fradrag og tillæg for disse varebiler er ikke belyst i dette notat.
- 2) Forbedringen er beregnet på baggrund af nyregistrerede personbiler i 2.halvår 2006 og 1. halvår 2007 sammenlignet med 2. halvår 2013 og 1. halvår 2014.
- 3) Det strukturelle niveau indgår i opgørelsen af den strukturelle saldo. Et notat om Strukturelt provenu fra registreringsafgiften kan findes på:
<http://www.fm.dk/arbejdsomraader/okonomiske-vurderinger/finansministeriets-regnemetoder/>
- 4) Der er alene tale om teknologisk forbedring. Når der tages hensyn til segmentskifte og at flere og flere biler frem mod 2021 vil betale minimumsafgift, vil prisen i gennemsnit blive reduceret med ca. 17.900 kr.
- 5) Virkningerne af en afskaffelse af fradrag og tillæg er beregnet i Skatteministeriets bilvalgsmodel med udgangspunkt i provenu og nyregistreringer i 2014.

Skatteministeriet/Ministry of Taxation
Nicolai Eigtvæds Gade 28
DK 1402 – København K

Telefon +45 3392 3392
Mail skm@skm.dk

www.skm.dk

Skatteministeriet udgiver løbende mindre publikationer i formatet Aktuelle skattetal. Aktuelle skattetal sætter fokus på aktuelle skatteøkonomiske emner og er typisk bygget op omkring én nyhed.

Aktuelle skattetal henvender sig eksempelvis til journalister, undervisere, interesseorganisationer og andre med interesse for skattepolitik og skatteøkonomiske forhold.
