



Effekt af seneste omlægning af registreringsafgiften samt forventet virkning af muligt EU-direktiv med forslag om gradvis tilpasning af dieselafgifterne til benzinafgifterne

Effekt af omlægningen af registreringsafgiften i 2007

Regeringen gennemførte i 2007 en omlægning af bilbeskatningen. Denne bestod af flere elementer:

- Omlægning af varebilsbeskatningen
- Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradrag
- Indførelse af fradrag/tillæg i registreringsafgift afhængig af brændstofforbrug/km
- Forhøjelse af skalaknæk for personbiler og motorcykler
- Stramning af regler for autocampere

De forventede virkninger var:

- Færre store varebiler
- Mindre privat anvendelse af varebiler
- Billigere familiebiler
- Mere brændstoføkonomiske biler
- Mere sikre biler
- CO₂-reduktion på omkring 2 pct. fra vare- og personbiler (på langt sigt)

Siden 2007 er der sket en betydelig ændring i sammensætningen af nybilsalget. Nedenfor vises det udviklingen i det gennemsnitlige energiforbrug, den gennemsnitlige vægt samt andelen af dieslbiler blandt nyregistrerede personbiler i perioden fra 2003 til 2010.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
Gns. energieffektivitet, km/l	15,0	15,3	15,5	15,5	16,0	17,7	18,5	19,5
Andel af dieslbiler, pct.	20,9	22,2	22,5	25,3	37,5	45,5	44,1	44,8
Gns. egenvægt, kg	1.211	1.220	1.221	1.242	1.253	1.205	1.200	1.178

* 1. halvår

Kilde: Danmarks Statistik

Som det fremgår, er energieffektivitet øget ganske markant, ikke mindst efter afgiftsændringerne i 2007. Det skal bemærkes, at en del af forbedringen skyldes en generelt øget andel dieselmotorer. Denne andel har været stigende frem til 2008, herunder i særdeleshed i årene 2006-2008. Dieselmotorer har højere energiindhold og CO₂ udledning sammenlignet med benzin, hvorfor reduktionen i CO₂ udledning ikke er så markant som forbedringen i energieffektiviteten. Udviklingen i den gennemsnitlige egenvægt viser imidlertid, at der under alle omstændigheder har været tale om øget salg af lettere og/eller mindre biler efter 2007. Den gennemsnitlige egenvægt for nyregistrerede køretøjer har været stigende fra 2003 til 2007, men er derefter reduceret betydeligt fra 2008 og frem.

Udviklingen i sammensætningen af nybilsalget skyldes flere forhold. Udover den allerede nævnte øgede andel dieselmotorer, er der tale om en generel udvikling i retning af mere energieffektive og lettere biler. Desuden har nybilsalget været under påvirkning af olieprisudviklingen og den generelle økonomiske udvikling i perioden, og endelig er salget generelt påvirket af beskatningen samt de gennemførte ændringer heri.

Tetraplan har med støtte fra Energistyrelsens Energiforskningsprogram, gennemført en effektvurdering af ovenstående omlægning. I forhold til Skatteministeriets forventninger til effekter (CO₂-reduktion) skal man dog være opmærksom på, at tilgangen er forskellig, både mht. metode og forudsætninger.

Tetraplan konstaterer, at omlægningen virker efter hensigten, men at effekten er begrænset, da der kun er tale om en mindre omlægning. Således anslår de, at den isolerede effekt af at ændre bilbeskatningen har været en reduktion i CO₂-udledningen med ca. 0,4 pct. for vare- og personbiler. En noget større effekt kan tilskrives stærkt stigende oliepris i samme periode. Tetraplan peger dog også på, at der alligevel er et betydeligt potentiale i at beskatte biler efter deres CO₂-udledning eller energiforbrug.

Det må dog påpeges, at anvendelse af skatte- og afgiftsincitamenter til CO₂ reduktion på transportområdet må forventes at resultere i et provenutab som følge af adfærdseffekter, og det må desuden forventes, at omkostningerne pr. reduceret ton CO₂ vil være ganske betragtelige.

Energibeskatningsdirektivet

EU-Kommissionen har den 13. april 2011 fremsat forslag om en revision af energibeskatningsdirektivet. Dette indeholder et forslag om, at der indtil 2023 vil ske en gradvis tilpasning af dieselaftgifterne til benzinaftgifterne. Der er endvidere et forslag om, at afgifterne på energiprodukter skal opdeles i en energikomponent og en CO₂-komponent, hvorefter diesel og benzin beskattes med samme sats per GJ (gigajoule) og samme sats pr. ton CO₂. Da diesel har et større energi- og CO₂-indhold pr. liter, vil det betyde en lidt højere afgift pr. liter diesel i forhold til en liter benzin.

Kommissionen har tidligere fremsat et lignende forslag. Regeringen forholdt sig den gang positivt til forslaget – betinget af, at andre medlemsstater ville være omfattet af samme forpligtelser. Det seneste udkast vurderes umiddelbart at

være i overensstemmelse med regeringens energipolitik med henblik på at reducere energiforbruget og CO₂-udledningerne indenfor transportsektoren.

En ligestilling af benzin- og dieselaafgiften medfører, at der ikke længere vil være nogen begrundelse for den forhøjede vægtafgift (udligningsafgiften), som opkræves på dieseldrevne person- og varebiler samt lastbiler indtil 12 tons og busser. En afskaffelse af udligningsafgiften vil især gavne de mindre køretøjer, herunder personbilerne.