

**REGISTRERINGSAFGIFTEN UEGNET SOM
FORDELINGSPOLITISK REDSKAB**

19-09-2017

AF SØREN HAVN GJEDSTED (26 82 70 22) OG OTTO BRØNS-PETERSEN (20 92 84 40)

Registreringsafgiften er samfundsøkonomisk overflødig og kan ikke begrundes med fordelingspolitiske hensyn.

Progressionen i registreringsafgiften rammer ikke entydigt familier med højere indkomster. Det er således ikke et velegnet fordelingspolitisk redskab. Det medfører tværtimod betydelige adfærdseffekter. Notatet viser, at 81 pct. af bilsalget (i 2015) var i biler under progressionsgrænsen. 46 pct. af køberne af disse biler har en indkomst over bilkøbernes medianindkomst, det vil sige tilhører den rigeste halvdel. Tilsvarende har 19 pct. af køberne af biler til over 200.000 kr. før afgift en lavere indkomst end medianindkomsten.

Regeringens forslag om at fjerne progression i den værdibaserede del af registreringsafgiften vil således være en samfundsøkonomisk forbedring. Ideelt set bør biler beskattes efter deres eksterne kørselsomkostninger (trængsel, sundhedsskader, drivhusgasser og støj). Dette hensyn er allerede tilgodeset med brændstofs- og ejerafgifterne.

Tabel 1. Indkomstfordelingen af bilkøb fordelt på nettopriser		
Disponibel indkomst i familien (efter skat og renter, tillagt værdi af egen bolig)	Nettopris på biler, DKK	
	Under progressions-grænsen (mindre end 81.700)	Over progressions-grænsen (mere end 81.700)
Under medianindkomsten	54 pct.	31 pct.
Over medianindkomsten	46 pct.	69 pct.

Anm.: Fortolkningseksempel: 54 pct. af dem der købte en bil til under 81.700 (ekskl. afgifter) har en disponibel indkomst under medianindkomsten. Medianindkomsten er fundet ved at sortere familiernes disponible indkomster fra lavest til størst og så vælge den indkomst, der ligger i midten.

Kilde: CEPOS-beregninger på Danmarks Statistiks personregister

I regeringens forslag til skattereform indgår indførelsen af en ensartet registreringsafgift på 100 pct. Den erstatter de nuværende satser på 105 pct. af værdien under 106.000 kr. og 150 pct. af værdien derudover. Afgiften vil dog fortsat være progressiv i kraft af de fradrag og tillæg til afgiften, som afhænger af, hvor langt en bil kører på literen¹, eftersom mindre biler generelt både er billigere og kører længere på literen. Fradragene for sikkerhedsudstyr trækker svagt i den modsatte retning.

Regeringens forslag om en ensartet sats vil indebære en samfundsøkonomisk forbedring. Afgiftssystemet anses generelt ikke velegnet til fordelingspolitik (Brøns-Petersen 2017), og det gælder i særdeleshed progressive afgifter. Hvis formålet med fordelingspolitik er at omfordele indkomst, bør det ske i indkomstbeskatningen og ikke i afgiftssystemet. Det skyldes, at afgiftsgrundlaget ikke i så høj grad varierer med indkomsterne. Det gælder navnlig, hvor det dels er muligt at påvirke afgiftsgrundlaget gennem adfærd, og hvor en række personer med lav indkomst har et højt afgiftsgrundlag. Det er i høj grad tilfældet for bilforbruget.

Det viser en gennemgang af købet af nye biler fordelt på familieindkomst foretaget på basis af et specialudtræk fra Danmarks Statistik. Tallene vedrører 2015, som er det seneste statistikbelagte år for indkomster. De viser for det første, at 81 pct. af bilerne lå under den daværende progressionsgrænse. Progressionen får altså danskerne til i høj grad at købe små, billige biler. For det andet er det ikke kun lavindkomstfamilier, som køber billige biler. Af bilkøberne i det mest populære billige segment – en pris før afgift på 50.000 kr. og op til progressionsgrænsen på 81.700 kr. – har 46 pct. en højere indkomst end medianindkomsten. Det er altså ikke kun personer med små indkomster, som har glæde af det lavere progressionstrin. Højindkomstfamilier efterspørger også billigere biler. Der kan f.eks. være tale om familierne, som køber to mindre biler i stedet for en større familiebil eller som prioriterer andet forbrug højere. Derimod kan familier f.eks. i tyndere befolkede dele af landet eller med mange børn have et stort bilbehov, selv om deres indkomst ligger på et beskedent niveau. Tabel 2 opsummerer indkomstfordelingerne for de familier, der køber biler, hvor nettoprisen ligger over og under progressionsgrænsen.

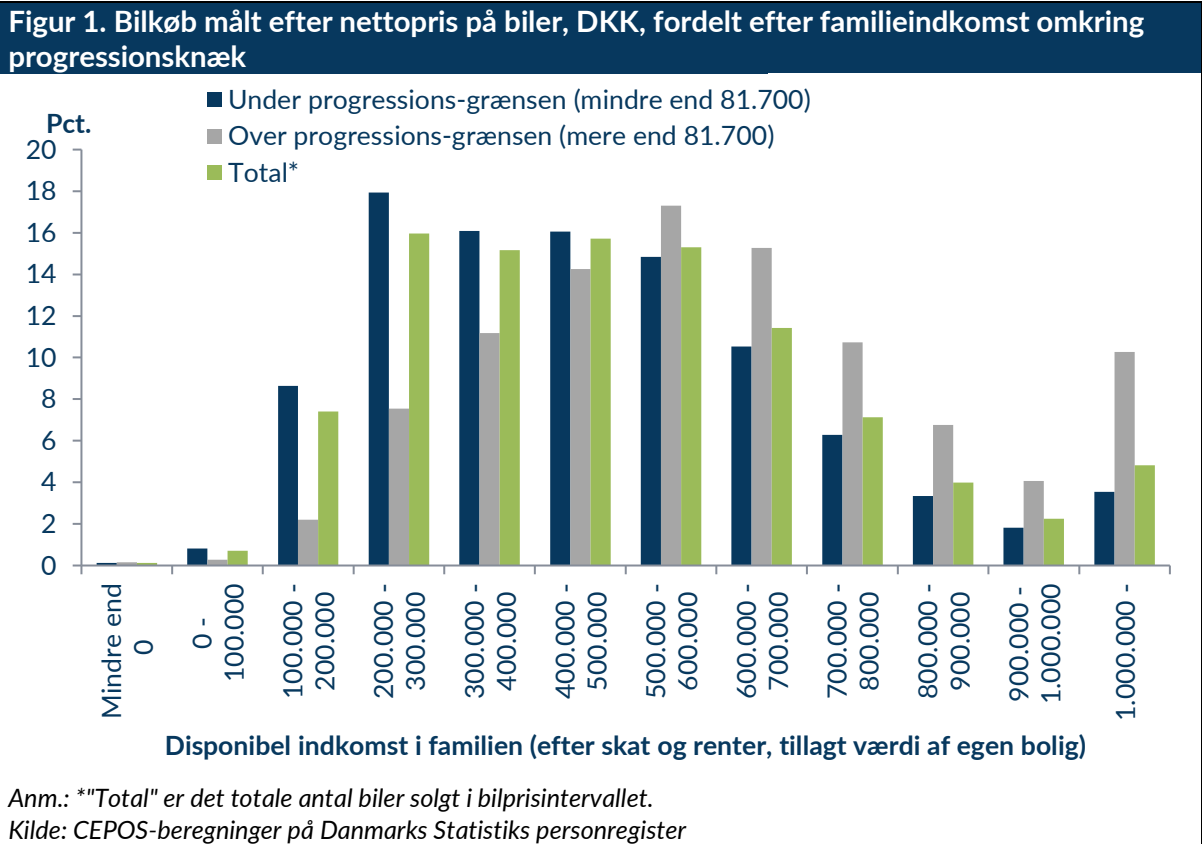
¹ For en bil, der kører på benzin gives der et nedslag på 4000 kr. for km per liter bilen køre mere end 16 km per liter. For km per liter en benzinbil kører mindre end 16 km per liter gives der en forhøjelse på 1000 kr. For dieselbiler er grænsen 18 km per liter, mens nedslaget eller forhøjelsen er den samme som for benzinbiler.

Tabel 2: Bilkøb fordelt efter familieindkomst omkring progressionsknæk, procent

Disponibel indkomst i familien (efter skat og renter, tillagt værdi af egen bolig)	Nettopris på biler, DKK	
	Under progressions-grænsen (mindre end 81.700)	Over progressions-grænsen (mere end 81.700)
Mindre end 0	0,12	0,16
0-100.000	0,81	0,28
100.000-200.000	8,63	2,2
200.000-300.000	17,93	7,54
300.000-400.000	16,09	11,18
400.000-500.000	16,06	14,25
500.000-600.000	14,84	17,31
600.000-700.000	10,53	15,27
700.000-800.000	6,28	10,73
800.000-900.000	3,34	6,76
900.000-1.000.000	1,82	4,06
1.000.000-	3,54	10,27
Total*	88.397	20.714

Anm.: *""Total" er det totale antal biler solgt i bilprisintervallet.*
Kilde: CEPOS-beregninger på Danmarks Statistiks personregister

Figur 1 viser fordelingerne grafisk:



Ideelt set bør biler beskattes efter deres eksterne kørselsomkostninger (trængsel, sundhedsskader, drivhusgasser og støj). Dette hensyn håndteres allerede i kraft af afgifterne på brændstoffer og den årlige ejerafgift, som er udmålt efter km/l. Registreringsafgiften er således stort set overflødig set fra et skatte- og miljøøkonomisk synspunkt².

DET ER IKKE KUN FAMILIER MED LAVE INDKOMSTER, DER KØBER BILLIGE BILER

Vi har på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik undersøgt, hvilke disponible indkomster familierne, der købte nye biler i 2015, havde på det tidspunkt. På den måde er det muligt at undersøge sammenhængen mellem familiens disponible indkomst³ og nettoprisen⁴ på bilen. Tabel 3 og 4 viser resultaterne i henholdsvis procent og antal personer.

Tabel 3. Bilkøb fordelt efter familieindkomst og pris, andel								
Disponibel indkomst i familien (efter skat og renter, tillagt værdi af egen bolig)	Nettopris på biler, DKK							Total
	0-50.000	50.000-81.700	81.700-100.000	100.000-125.000	125.000-150.000	150.000-200.000	200.000-	
Mindre end 0	-	0,1	0,1	-	-	-	-	0,1
0-100.000	-	0,8	0,3	-	-	-	-	0,7
100.000-200.000	17,2	8,5	2,1	1,8	-	-	-	7,4
200.000-300.000	21,1	17,9	8,1	5,6	6,1	5,2	-	16,0
300.000-400.000	13,6	16,1	11,9	9,0	7,5	6,2	7,3	15,2
400.000-500.000	14,4	16,1	15,3	10,9	9,3	10,4	7,0	15,7
500.000-600.000	11,7	14,9	18,5	14,3	9,5	9,7	7,0	15,3
600.000-700.000	8,4	10,6	15,9	14,0	9,5	8,1	8,9	11,4
700.000-800.000	5,8	6,3	10,4	12,7	10,9	8,1	8,9	7,1
800.000-900.000	2,6	3,4	6,3	9,0	8,1	7,1	-	4,0
900.000-1.000.000	-	1,8	3,6	5,4	6,7	7,8	7,0	2,2
1.000.000-	2,3	3,6	7,4	16,8	30,4	32,1	43,2	4,8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Anm.: Understregning af tal angiver medianen.

"-" indikerer, at data er udeladt af hensyn til persondataloven.

Kilde: CEPOS-beregninger på Danmarks Statistiks personregister

² Hensyn til balancen i kapitalbeskatningen kan tilsige en årlig værdiafgift på 0,6 pct., svarende til ejendomsværdiskatten

³ Disponibel indkomst er inkl. beregnet lejeværdi af egen bolig fratrukket renteudgifter, skat mv., betalt underholdbidrag og tilbagebetalingspligtig kontanthjælp (tillægges i udbetalingsåret og fratrækkes i tilbagebetalingsårene).

⁴ Dvs. prisen for bilen uden afgifter og tilskud, men medregnet avancen.

Tabel 4. Bilkøb fordelt efter familieindkomst og pris, antal								
Disponibel indkomst i familien (efter skat og renter, tillagt værdi af egen bolig)	Nettopris på biler							Total
	0-50.000	50.000-81.700	81.700-100.000	100.000-125.000	125.000-150.000	150.000-200.000	200.000-	
Mindre end 0	-	105	20	-	-	-	-	138
0-100.000	-	698	44	-	-	-	-	770
100.000-200.000	196	7.426	347	60	-	-	-	8.049
200.000-300.000	240	15.611	1.315	190	30	16	-	17.412
300.000-400.000	155	14.067	1.937	304	37	19	19	16.537
400.000-500.000	164	14.032	2.488	367	46	32	18	17.147
500.000-600.000	133	12.985	3.007	484	47	30	18	16.704
600.000-700.000	96	9.215	2.594	474	47	25	23	12.474
700.000-800.000	66	5.489	1.691	429	54	25	23	7.777
800.000-900.000	30	2.923	1.020	305	40	22	-	4.353
900.000-1.000.000	-	1.597	583	183	33	24	18	2.451
1.000.000-	26	3.107	1.199	567	150	99	112	5.260
Total	1.137	87.263	16.274	3.379	494	308	259	109.114

Anm.: Understregning af tal angiver medianen.

"-" indikerer, at data er udeladt af hensyn til persondataloven.

Kilde: CEPOS-beregninger på Danmarks Statistiks personregister

Fra tabel 3 og 4 ses det, at der ikke er en entydig sammenhæng mellem en families disponible indkomst, og hvor dyre biler denne køber. Der er familier med jævne indkomster, der køber forholdsvis dyre biler. Det er ligeledes en del familier med høje disponible indkomster, der køber forholdsvis billige biler.

Herudover er det interessant at bemærke, at der er solgt rigtig mange biler under 81.700 kr., hvilket svarer til grænsen for, hvornår bilens værdi ville blive beskattet med 180⁵ pct. Der er således betydelige adfærdsvirkninger af progressionen i bilbeskatningen. En del af købene af dyrere biler er i de senere år flyttet over i leasingmarkedet, som ikke er omfattet af dataudtrækket. Leasingbiler betaler ikke almindelig, men forholdsmæssig årlig registreringsafgift.

⁵ I forbindelse med finansloven i 2015 blev den højeste sats for registreringsafgiften nedsat fra 180 pct. til 150 pct.

Boks 1. Sådan har vi gjort

Vi har taget udgangspunkt i registerdata for Danmarks Statistik, hvor vi har betragtet personbiler, der blev registreret for første gang i 2015. Vi har begrænset vores stikprøve, således at den kun indeholder personbiler, hvor ejeren tilhører den private sektor og er mellem 18- og 70 år gammel i starten af 2015. Herudover har vi kun betragtet personbiler, hvor der findes oplysninger om, hvor langt bilen kører per liter og bilens standardpris, dvs. hvad kan købes for som ny.

I udregningen af en bils nettopris (inklusive moms og avance) er det antaget, at bilen blev beskattet efter 2015 regler. I udregningen af fradrag i den beskattede værdi er det antaget, at bilen har fire Airbags, en radio, ABS, ESP, maks. antal NCAP-stjerner og tre selealarmer.

Hvis en familie køber en dieseldrevent bil får denne familie et fradrag på 4000kr. Vi har dog ikke data for om en given bil kører på diesel eller benzin, og vi har derfor antaget at 85 pct. Af bilerne kører på diesel, og resten på benzin, i beregningen af de vægtede fradrag som bruges til at udregne nettoprisen.

Vi har data for hvor meget hver bil kører per liter og vi har derfor været i stand til at udregne et vægtet fradrag (afgift) for, at en bil kører mere eller mindre end en fastlagt grænse for hvor mange kilometer per liter bilen kører. Denne grænse afhænger af om det er en benzin- eller dieseldrevent bil. Dette er den sidste nødvendige oplysning for at beregne nettoprisen (udover knækket og satserne for registreringsafgiften).

REFERENCER

Brøns-Petersen, O (2014a): "[Ændringer af registreringsafgiften](#)". CEPOS analysenotat

Brøns-Petersen, O (2014b): "[Øget bilbeskatning indfrier ikke regeringens miljømål](#)". CEPOS analysenotat

Brøns-Petersen, O, (2017): "[Skatter og økonomisk vækst – hvad viser litteraturen?](#)". CEPOS arbejdsrapport nr. 50.