

# CEPOS NOTAT: SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINSTER AF AT NEDSÆTTE REGISTRERINGSAFGIFTEN I 2015

21-02-2019

AF ANALYSECHEF OTTO BRØNS-PETERSEN (MOBIL: 20928440), SØREN HAVN GJEDSTED OG FREDERIK HØYBYE

De årlige samfundsøkonomiske gevinster er på 2,26 mia. kr. som følge af den nedsatte registreringsafgift i 2015. Den samfundsøkonomiske gevinst er dermed ca. 11 gange så stor som provenutabet, der er forbundet med at sænke afgiften. Dette understreger, at registreringsafgiften er en meget forvridende skat. I beregningen af den samfundsøkonomiske gevinst er der både indregnet det tabte provenu for staten og de eksterne omkostninger forbundet med øgede klimaforandringer, dårligere luftkvalitet, mere trængsel og støj, flere ulykker og effekter på infrastrukturen. Herudover finder vi, at de umiddelbare kapitaltab for eksisterende bilejere ved omlægningen var meget begrænset.

I forhold til fordelingseffekterne er det de mindst velstillede husholdninger, der får de største gevinster, relativt til deres disponible indkomst af nedsættelsen af registreringsafgiften i 2015. Dette skyldes, at biludgifterne udgør en forholdsvis stor andel af disse bilejerfamiliers disponible indkomster.

Den geografiske fordeling af gevinsterne er ligeledes undersøgt. Kommuner omkring de største byer lider de største umiddelbare værditab, mens de i provinskommunerne får de største permanente gevinster. Dette skyldes en stor pendlingsafstand i disse kommuner. De umiddelbare kapitaltab er størst i de mere velhavende kommuner, fordi bilejerne her har nyere biler.

Afgifter bør svare til den eksterne skadesomkostning, der er forbundet med godet, som bliver beskattet. For personbiler indebærer dette, at registreringsafgiften er overflødig og bør afskaffes. Skadesomkostningerne ved kørsel beskattes tilstrækkeligt gennem afgifter på brændstoffer, forsikring og den løbende ejerafgift. Tillægget for dieslbiler bør dog forhøjes, såfremt at registreringsafgiften helt afskaffes.

## INTRODUKTION

Registreringsafgiften på personbiler i Danmark er efter alt at dømme, selv efter flere nedsættelser i de seneste år, stadig en af de højeste i verden. Den kommer oven i den løbende beskatning i form af grøn ejerafgift eller vægtafgift og afgiften på bilens brændstof. Desuden er der afgifter på forsikring mv. Endelig fungerer EU's krav som en yderligere afgift<sup>1</sup>.

Afgifterne kan begrundes med, at der er eksterne omkostninger forbundet med kørsel. Det gælder slitage på vejene, partikelforurening, trængsel, sundhedsudgifter, støj og udledning af CO<sub>2</sub>. Afgiftsniveauet er imidlertid væsentligt højere end de eksterne omkostninger kan begrunde, jf. fx Brøns-Petersen (2014) og DØR (2018).

Siden 2015 har der været tre nedsættelser af registreringsafgiften, der har haft til hensigt at gøre de helt nye biler billigere. Tabel 1 opsummerer ændringerne.

**Tabel 1: Ændringer i registreringsafgiften som følge af reformer i 2015 – 2017**

	Fra 2007-2015	Reform 2015	Reform 2016	Reform 2017
Skalaknæk (i årets priser medmindre andet er angivet)	81.700	81.700	106.000	185.000
Lav sats (pct.)	105	105	105	85
Høj Sats (pct.)	180	150	150	150
Fradrag for ABS (kr.)	3.750	3.750	3.750	0
Fradrag for ESP (kr.)	2.500	2.500	2.500	0
Km grænse for god brændstoføkonomi, benzin (km/L)	16	16	16	20
Km grænse for god brændstoføkonomi, diesel (km/L)	18	18	18	22
Tillæg for dårlig brændstoføkonomi (kr.)	1.000	1.000	1.000	6.000

<sup>1</sup> Specifikt har EU krav til personbilernes energieffektivitet og bioblandingen i brændstof.

Fradrag for god brændstoføkonomi (kr.)	4.000	4.000	4.000	4.000
Fradrag for 5 stjerner i Euro NCAP (kr.)	2.000	2.000	2.000	8.000
Fradrag pr. selealarm max. 3 stk. (kr.)	200	200	200	1.000
Årlig forhøjelse af den gennemsnitlige <sup>2</sup> grønne ejerafgift (kr.)	-	-	-	500

Anm.: Tal i kursiv angiver 2015-niveau.

Kilde: [SKAT](#)

I 2015 blev den højeste skattesats sænket fra 180 pct. til 150 pct. I 2016 blev skalaknækket hævet fra 81.700 kr. til 106.000 kr. I 2017 blev skalaknækket hævet til 185.000 kr., og den laveste sats blev sænket fra 105 pct. til 85 pct. Herudover var der adskillige fradrag, der blev re-justeret.

Det bemærkes desuden, at den årlige ejerafgift blev hævet i 2017-reformen.

Forvriddningstab ved en skat er forskellen mellem skattens samlede omkostninger for borgerne og provenuet til staten. Registreringsafgiften medfører, at bilkøberne foretager nogle mindre fordelagtige valg, som imidlertid sparer dem for afgift. Der kan f.eks. være tale om at købe en mindre bil, end den de ville have foretrukket, eller at købe to mindre biler frem for en større familiebil. Forbrugsforvriddningstab afhænger bl.a. af skattesatsen, og da registreringsafgiften er meget høj, medfører den også et stort forbrugsforvriddningstab.

Udover forbrugsforvriddningstab, som beskrevet ovenfor, kan registreringsafgiften også forvride arbejdsudbuddet. Registreringsafgiften sænker – ligesom andre afgifter og personskatter – gevinsten ved at arbejde ekstra.

Ovenstående forvriddningstab har givet anledning til flere nedsættelser af registreringsafgiften i de seneste år. Der har dog ikke (os bekendt) været systematiske analyser af de samfundsøkonomiske gevinster<sup>3</sup> som følge af nogen af de ovenstående skatteomlægninger. Høybye (2019) har i samarbejde med CEPOS analyseret velfærdseffekterne af aftalen fra 2015. Den vigtigste grund til at vi fokuserer på 2015 reformen, og ikke reformen i 2016 eller 2017 er, at det var den højeste sats, der blev sat ned i 2015, og da det er denne sats, der må formodes at være mest forvriddende, så har det selvstændig interesse at evaluere denne reform. Herudover findes der indkomstdata for 2015, hvorved vi kan undersøge fordelings effekterne af reformen.

Overordnet set har reformer, der sænker registreringsafgiften to modsatrettede effekter, der kan påvirke husholdningernes gevinster: 1) De eksisterende bilejere vil lide et kapitaltab på deres

<sup>2</sup> Den grønne ejerafgift afhænger af, hvor langt en bil kører per liter. Den minimale årlige forhøjelse er på 40 kr. mens den maksimale årlige forhøjelse er på 1.700 kr. Kilde: Egne beregninger på baggrund af [FDM 2017](#) og [FDM 2018](#).

<sup>3</sup> Som beregnet ud fra klassiske metoder inden for velfærdøkonomi. Specifikt bruger vi den ækvivalerende variation.

nuværende biler. Dette er en umiddelbar effekt. 2) Når en husholdning skal købe en ny bil, vil denne være billigere. Denne effekt er permanent i det omfang, at reformen er permanent.

Analysen kvantificerer disse to effekter for 2015-reformen, hvor vi udelukkende betragter husholdninger med én bil<sup>4</sup>. Vi finder, at kapitaltabene for eksisterende bilejere er meget begrænsede, mens de private gevinster ved hvert køb af biler er meget stor. Det skyldes, at det ene er et engangstab, mens gevinsten opstår, da nogle af bilerne forbrugeren kan vælge fra, permanent falder i pris. Den årlige samfundsøkonomiske gevinst er på 2,26 mia. kr. Det officielle skøn for provenutabet er opgjort til 215 mio. kr.<sup>5</sup> i 2018-niveau, hvilket er ca. 11 gange mindre end den samfundsøkonomiske gevinst. Dette er med til at understrege, at registreringsafgiften er en enormt forvridende skat.

Herudover har vi undersøgt fordelingen af de private gevinster som følge af reformen på tværs af indkomster. De mest velstillede husholdninger lider de største værditab på deres nuværende biler. Dette skyldes, at det er husholdningerne med de højeste indkomster, der ejer forholdsvis nye og dyre biler, og det er prisen på disse biler, der falder mest, når afgiften på helt nye biler sænkes.

Vi finder også, at for husholdninger der ejer én bil, er det dem med de laveste indkomster, der får de største gevinster relativt til deres indkomst. Grunden til dette er, at biludgifter udgør en forholdsvis stor andel af disse husholdningers disponible indkomst. Dette vil sige, at indkomstelasticiteten i forhold til biler er under 1 for husholdningerne, der ejer én bil.

Herudover er det husholdninger med høje indkomster, der får de største gevinster målt i kroner og ører, når registreringsafgiften på helt nye biler falder. Dette skyldes, at det var afgiften på de dyreste biler, der blev sænket i 2015, og det er hermed de familier, der køber dyre biler, som nyder godt af denne reform, og disse familier har typisk en forholdsvis høj disponibel indkomst.

Endelig har vi undersøgt den geografiske fordeling af de initiale tab på nuværende biler og de permanente gevinster som følge af, at de nye biler er blevet billigere. Husholdninger omkring de store byer led de største initiale tab, da disse husholdninger ejer forholdsvis nye biler. Herudover er det husholdninger, der bor i afsides beliggende kommuner, der får de største varige gevinster. Dette skyldes, at disse husholdninger har relativ stor pendlingsafstand og derfor har stor nytte af at kunne købe en ny bil billigere.

## HVOR STORT ER KAPITALTABET FOR EKSISTERENDE BILEJERE, NÅR REGISTRERINGSAFGIFTEN SÆNKES?

Som nævnt ovenfor er en følgevirkning af en nedsættelse af registreringsafgiften, at prisen på brugte biler falder, hvorved eksisterende bilejere lider et kapitaltab. For at kvantificere dette tab tager vi udgangspunkt i 2017-reformen af registreringsafgiften<sup>6</sup>. Dette gøres ved hjælp af

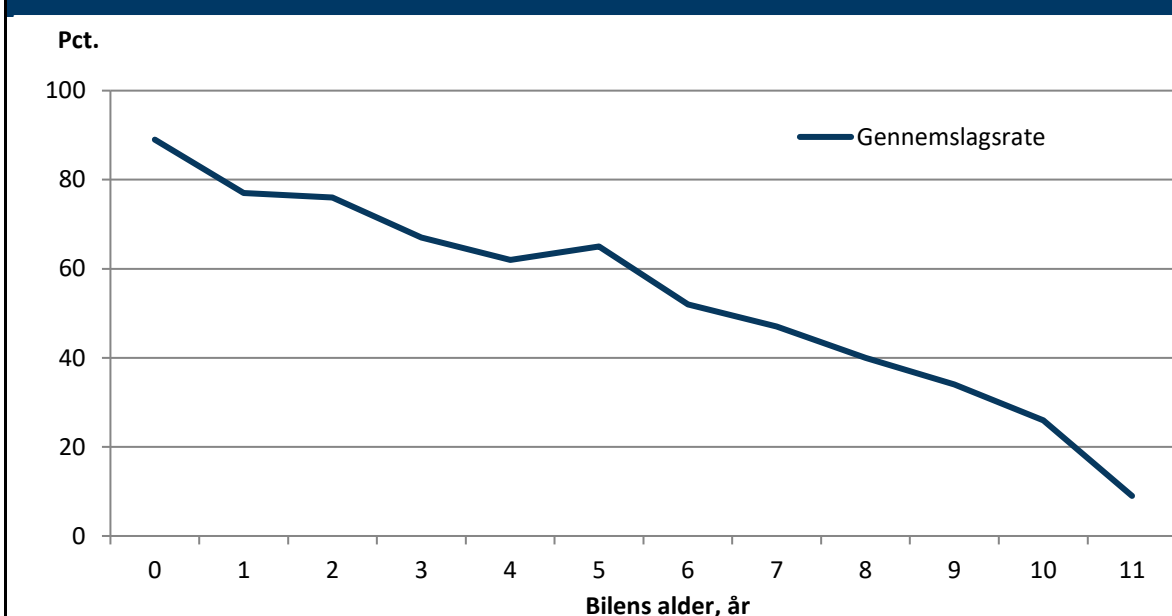
<sup>4</sup> Grunden til denne begrænsning er at holde den statistiske model så simpel som mulig. Hvis vi modellerer  $K$  valg af biler for husholdninger, der ejer én bil, så ville vi modellere  $K^2$  valg, hvis vi betragtede husholdninger med to biler. Modellen ville ligeledes blive mere kompliceret af at modellere valget mellem at købe en bil og ikke købe en bil.

<sup>5</sup> Kilde: [Lovforslaget fra 2015](#).

<sup>6</sup> Vi antager implicit, at gennemslagsraten er stabil over tid.

statistiske metoder på scrapede<sup>7</sup> data fra bilbasen.dk, der er den største platform for brugtbilshandel i Danmark. Derved estimeres det umiddelbare fald i brugtbilspriser som følge af en nedsættelse af registreringsafgiften. Faldet i brugtbilspriser sammenholdes med disse nypriser (i 2017), hvorved gennemslagsraten af 2017-reformen kan beregnes som funktion af bilens alder. Gennemslagsraten er udtryk for, hvor høj grad en skattenedsættelse overvælttes i forbrugerprisen af en brugt bil. Det bemærkes, at for en helt ny bil er gennemslagsraten lig med 100 pct. Dette er en rimelig antagelse, da Danmark er en lille åben økonomi, der ikke selv producerer biler. For brugte biler vil gennemslagsraten være mindre end 100 pct., og gennemslagsraten er aftagende i bilens alder. Dette skyldes, at en fx to år gammel Citroen C1 minder mere om en helt ny Citroen C1 end en ti år gammel Citroen C1 gør. Figur 1 viser resultaterne.

**Figur 1. Gennemslagsrate for nedsættelser af registreringsafgiften ud fra bilens alder, 2017-reform**



Kilde: Høybye (2019) på baggrund af data fra Bilbasen.dk

## GEVINSTER SOM FØLGE AF 2015-REFORMEN.

For at evaluere de private gevinster af 2015-reformen<sup>8</sup> har vi brugt registerdata fra Danmarks Statistik til at estimere en statistisk model der, under visse tekniske antagelser<sup>9</sup>, kan bruges til at vurdere det umiddelbare kapitaltab og den langsigtede gevinst for en given husholdning. Det skal understreges, at vi kun betragter husholdninger, der ejer netop én bil<sup>10</sup>. Denne bilpakke udgør 63

<sup>7</sup> Scraping er en procedure, hvor en computer programmeres til at hente data fra en hjemmeside.

<sup>8</sup> Grunden til, at vi ikke fokuserede på 2016- eller 2017-reformerne er, at der på analysetidspunktet ikke fandtes registerdata for indkomsterne i 2016 og 2017.

<sup>9</sup> Det antages blandt andet, at husholdningernes nyttefunktion er kvasilineær, hvilket indebærer at forbrugeroverskuddet er lig med den ækvivalerende variation, som er nemt at udregne i den statistiske model.

<sup>10</sup> Denne beslutning er truffet ud fra et hensyn om at holde den økonometriske model så simpel som mulig.

pct. af alle danske personbiler, der bruges og ejes af husholdningerne i 2015<sup>11</sup>. Da vi ikke har husholdninger med, der ejer mere end én personbil i 2015, undervurderer vi de samlede private gevinster. Vi ser også bort fra husholdninger, der ikke ejer nogen bil i 2015. Effekten for ikke eksisterende bilejere må desuden forventes at være lille, da det er afgiften på de dyreste biler, der blev sænket i 2015.

For at finde kapitaltabet på kort sigt er vi nødt til at have et mål for, hvor meget en brugt bil falder i pris som følge af reformen. Til dette formål bruger vi gennemslagsraterne, som vi estimerede på baggrund af 2017-reformen som netop beskrevet. Herved antager vi, at gennemslagsraten er stabil over tid. Da gennemslagsraten er aftagende i bilens alder, vil det umiddelbare kapitaltab være størst for de husholdninger, der ejer de nyeste biler.

Tabel 2 viser de overordnede resultater

Tabel 2. Ændring i bilpriser og gennemsnitlige private gevinster på kort og lang sigt, 2018-niveau		
	Gennemsnit	Standardafvigelse
Ændring i priser på nye biler (pct.)	-2,14	2,22
Ændring i priser på brugte biler (pct.)	-0,62	1,10
Gennemsnitlig privat gevinst på kort sigt	-931	2.109
Gennemsnitlig privat gevinst for hvert fremtidigt bilkøb	8.650	7.789

Kilde: Høybye (2019)

Vi finder et kapitaltab på 930 kr. på helt kort sigt for den gennemsnitlige husholdning, hvilket skyldes værditabet på de eksisterende biler, som tidligere forklaret.

På lang sigt er der en gevinst for den gennemsnitlige husholdning, der ejer én bil, omkring 8.700 kr. ved hvert bilkøb<sup>13</sup>, som følge af den nedsatte registreringsafgift i 2015. Der var ca. 1,35 mio. familier, der ejede netop én bil i 2015<sup>14</sup>. Dette giver en samlet årlig gevinst på ca. 2,7 mia. kr. Holdes dette op imod det samlede provenutab på 215 mio. kr. per år, efter adfærd og tilbageløb, kan det konkluderes, at de samlede gevinster (summen af statens gevinst<sup>15</sup> og husholdningernes gevinster) er meget store, hvilket understreger, at registreringsafgiften er en meget forvridende skat.

Udover de private gevinster som følge af 2015-reformen har vi også beregnet et skøn for de samfundsøkonomiske gevinster af 2015-reformen. I beregningen af de samfundsøkonomiske gevinster tages der hensyn til statens provenutab samt omkostninger forbundet med øget trængsel, ulykker, støj, klimaforandringer, luftforurening og effekter på infrastruktur. De marginale eksterne omkostninger er kvantificeret af DTU og findes i appendiks. Der er således tale om en kombination af tre forskellige beregninger: 1) Husholdningernes private gevinster som følge af reformen, 2) statens provenutab som følge af at registreringsafgiften blev sænket, som er beregnet i

<sup>11</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik.

<sup>13</sup> Køb af brugte biler er inkluderet.

<sup>14</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik.

<sup>15</sup> Statens gevinst er negativ, da staten taber provenu.

fagministerierne, 3) eksterne skadesomkostninger som er udregnet på baggrund af data fra DTU. Tabel 3 viser resultaterne.

**Tabel 3: Udregning af den årlige samfundsøkonomiske gevinst for 2015-reformen, mia. kr. 2018-niveau.**

De samlede årlige private gevinster	2,7
Provenueffekt for staten	-0,2
Samlede eksterne effekter	-0,2
<b>Samfundsøkonomisk gevinst</b>	<b>2,3</b>

Kilde: Egne beregninger.

De beregnede eksterne effekter som følge af omlægningen er et overkantsskøn. Det er således antaget, at antallet af kørte kilometer stiger proportionalt med drivhusgasudledningen. Dermed stiger de øvrige eksterne effekter også proportionalt (fordi de afhænger af antallet af kørte kilometer). I virkeligheden vil en del af drivhusgasudledningen komme fra mere drivhusgasudledning per kilometer, fordi der købes større biler. Det medfører ikke tilsvarende større eksterne skadevirkninger fra støj og trængsel. Det kan endda medføre lavere omkostninger ved ulykker, fordi større biler er mere sikre.

Herudover bemærkes det, at adfærdseffekterne i vores estimerede model er langt større end de adfærdseffekter, der normalt regnes med i fagministerierne. Dette ses blandt andet ud fra, at de implicitte (varige) adfærdseffekter, inklusiv tilbageløb, ifølge lovforslaget er på 816. mio. dk, mens de permanente private gevinster i vores analyse er 2,7 mia. kr. Dette indebærer, at det opgjorte provenutab formodentligt er overvurderet, hvilket trækker i retning af, at den årlige samfundsøkonomiske gevinst undervurderes. Det bemærkes desuden, at fagministerierne ikke direkte udregner de samfundsøkonomiske konsekvenser som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften i 2015, men hvis vi bruger ministeriernes mål for adfærdseffekter som udtryk for samfundsgevinsten, så er denne meget lav sammenlignet med samfundsgevinsten som udregnet ud fra vores model. Omvendt kommer vi ikke med en supplerende beregning af selvfinansieringsgraden af reformen, da vi udelukkende udregner nytteændringer for husholdningerne som følge af reformen. Endeligt bygger lovforslaget på skøn om adfærdseffekterne, der blev udarbejdet før lovforslaget trådte i kraft, mens vores estimerede model bygger på data efter lovforslaget trådte i kraft.

Endelig bemærkes det, at vi udelukkende har estimeret forbrugsforvridningen, og ikke arbejdsudbudsforvridningen. Dette trækker i retning af, at vi undervurderer den totale samfundsøkonomiske gevinst ved nedsættelsen af registreringsafgiften i 2015. Fagministerierne indregner arbejdsudbudseffekter af den nedsatte registreringsafgift, når de udregner de provenumæssige effekter af nedsættelser af registreringsafgiften.

## FORDELINGEN AF DE PRIVATE GEVINSTER

Vi har ligeledes undersøgt fordelingseffekterne som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften. Tabel 4 viser de umiddelbare kapitaltab og de varige gevinster fordelt på indkomst.

**Tabel 4: Umiddelbare og permanente gevinster fordelt på disponibel indkomst for husholdninger, der ejer én bil, 2018-niveau.**

Indkomstdecil	Umiddelbar kapitalgevinst		Varige private gevinster	
	kr.	pct. af indkomst	kr.	pct. af indkomst
1	-341,5	0,19	6.971	3,95
2	-368,87	0,15	7.254	2,94
3	-496,93	0,17	8.422	2,88
4	-621,71	0,19	8.426	2,52
5	-743,21	0,2	8.536	2,25
6	-897,54	0,21	9.050	2,09
7	-1104,4	0,22	9.866	1,96
8	-1370,4	0,23	10.392	1,76
9	-1557,6	0,22	10.203	1,43
10	-1819,2	0,17	7.377	0,67

Anm.: Fortolkningseksempel af indkomstdecil: At være i 1. decil betyder at 10 pct. af befolkningen har en indkomst, der er under ens egen. En høj decil angiver således, at man tilhører en forholdsvis høj indkomstgruppe.

Det ses, at det er den mest velstillede halvdel af husholdningerne, der lider de største umiddelbare kapitaltab. Dette gælder både i kroner og ører og i pct. af husholdningens samlede disponible indkomst. Grunden er, at det er husholdningerne med de højeste indkomster, der ejer de nyeste biler, som er de biler, der falder mest i pris, når afgiften på helt nye biler falder<sup>16</sup>.

Af husholdningerne der ejer en bil, er det dem med de laveste disponible indkomster, der får de største gevinster målt i pct. af deres disponible indkomst. Dette skyldes, at biludgifter udgør en større andel af disse husholdningers budget. Det vil sige, at for husholdninger, der ejer én bil, er indkomstelasticiteten i efterspørgslen efter biler under én. En simpel regression viser, at indkomstelasticiteten for de familier, der ejer én bil, er på 0,32, når vi bruger forbrugerprisen og 0,25, med udgangspunkt i prisen før afgifter.

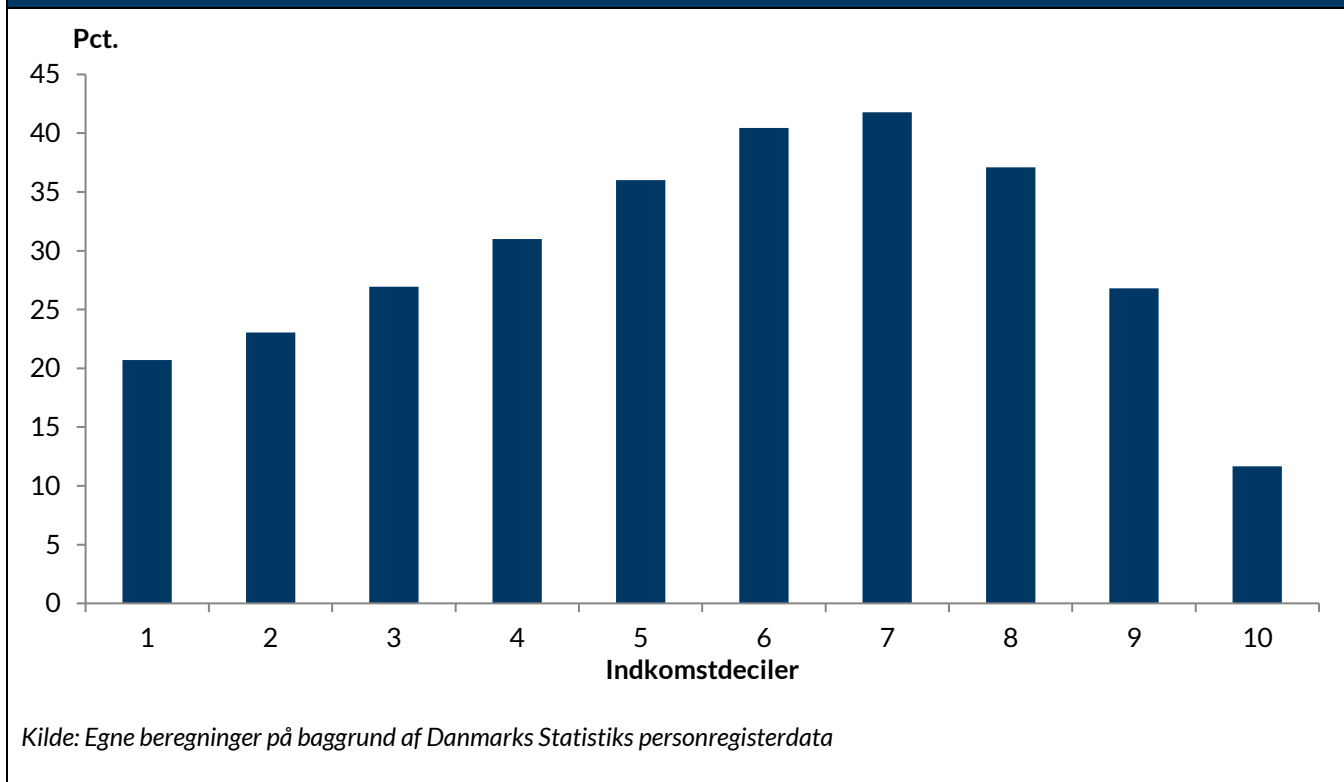
Det fremgår ligeledes, at det er velstillede husholdninger, der ejer én bil, der høster de største gevinster i kroner og ører. Dette er som forventet, da det er de i forvejen dyreste biler, der falder i pris, når den højeste sats nedsættes, og det er hovedsageligt husholdninger med høj disponibel indkomst, der køber dyre biler. Undtagelsen er top ti pct., der har en bemærkelsesværdig lille gevinst som følge af afgiftslettelsen. En mulig forklaring på dette er, at der for de forholdsvis dyre biler, som disse familier køber, er en relativ lille real forskel på bilerne. Herved får disse husholdninger ikke en særlig stor gevinst, når de substituerer over til en ny bil som følge af, at den højeste sats af registreringsafgiften bliver nedsat.

<sup>16</sup> Det bemærkes, at forbrugerprisen på de biler, hvis beskatningsgrundlag ligger under skalaknækket, ikke er påvirket af en nedsættelse af den højeste sats.



For at få indtryk af fordelingen af de private gevinster for alle husholdningerne, og ikke kun for familier der ejer én bil, har vi undersøgt, hvor stor en andel af forskellige indkomstgrupper, der har én bil. Resultaterne er vist i figur 2<sup>17</sup>.

**Figur 2: Andel af husholdninger med én bil fordelt på disponibel indkomst-deciler i 2015.**



Det ses, at andelen af husholdninger der ejer én bil er højest for sjette og syvende decil, hvilket kan betragtes som øvre middelindkomst husholdninger. Det bemærkes desuden, at andelen af familier med én bil er meget lav for de mest velstillede husholdninger, hvilket skyldes, at disse ofte har to eller flere biler og i høj grad leaser biler. Herudover kan det tænkes, at disse husholdninger i en forholdsvis høj grad får stillet bil til rådighed af deres arbejdsgiver. Selv for de mindst velstillede husholdninger er det ca. 20 pct. af disse, der har en bil. Alle indkomstgrupperne fik derfor del i den private gevinst som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften i 2015.

## DEN GEOGRAFISKE FORDELING AF DE PRIVATE GEVINSTER OG KAPITALTABENE

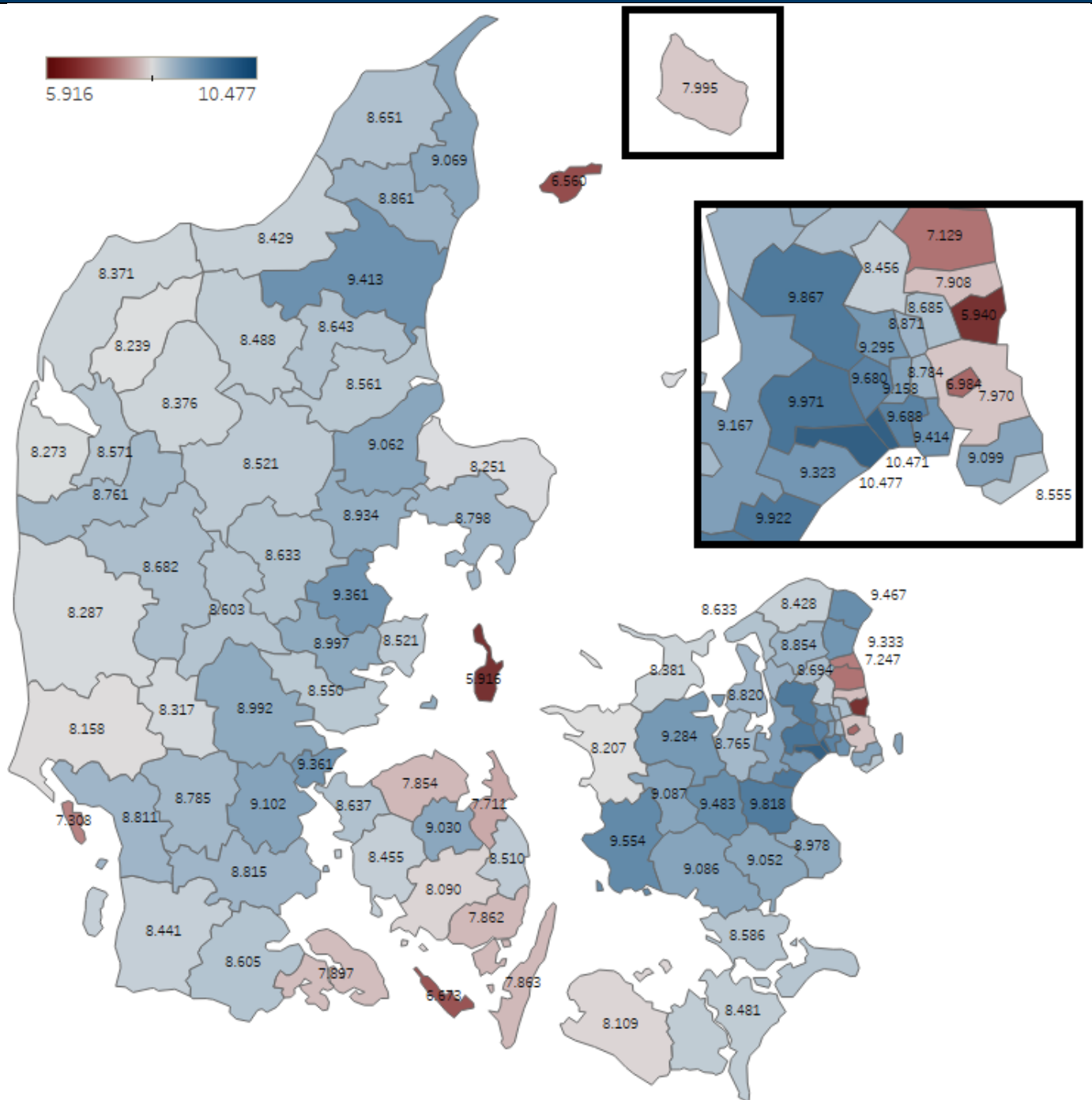
Herudover har vi undersøgt den geografiske fordeling af både de permanente private gevinster som følge af 2015-reformen og de umiddelbare kapitaltab<sup>18</sup>.

Figur 3 viser de permanente private gevinster fordelt på kommuner.

<sup>17</sup> Det bemærkes at indkomstdecilerne i figur 1 er beregnet på baggrund af alle borgere, der er over 17 år gamle i starten af 2015, mens indkomstdecilerne i tabel 4 kun er for husholdninger, der kun ejer én bil.

<sup>18</sup> Negative kapitalgevinster.

**Figur 3: De permanente private gevinster ved hvert bilkøb som følge af 2015-reformen i 2018 niveau.**



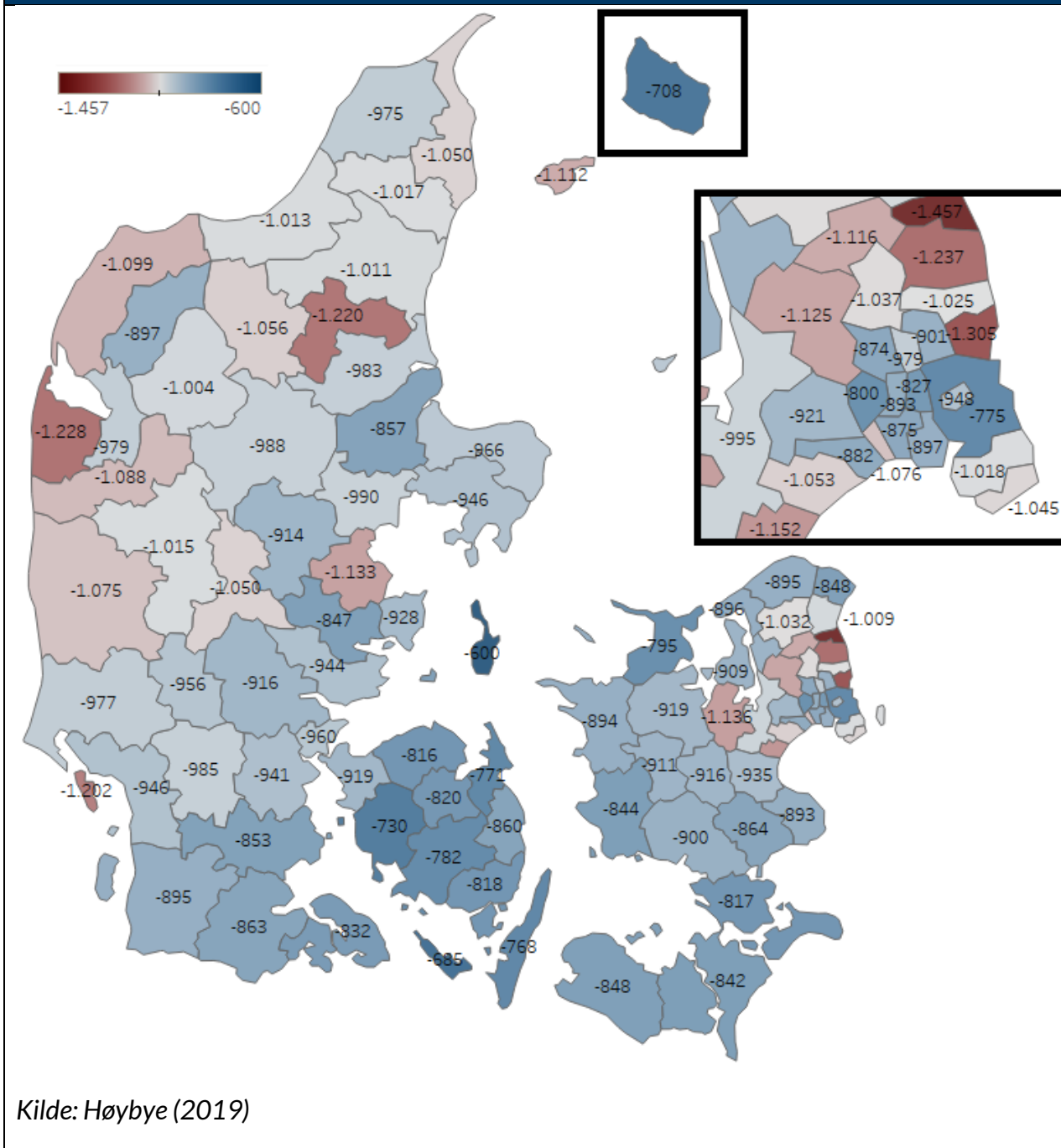
Kilde: Høybye (2019)

Det ses, at det hovedsageligt er midtsjællandske kommuner og visse kommuner i Jylland, der har de største langsigtsgvinster. Det er kommuner, hvor borgerne pendler forholdsvis langt på arbejde,

hvorved de har en stor velfærdsmæssig gevinst af billigere biler. Det bemærkes desuden, at nordsjællandske kommuner har forholdsvis lave gevinster gennemsnitligt set.

Figur 4 viser de umiddelbare kapitaltab fordelt på kommuner.

**Figur 4. De umiddelbare kapitalgevinster af 2015-reformen i 2018 niveau.**

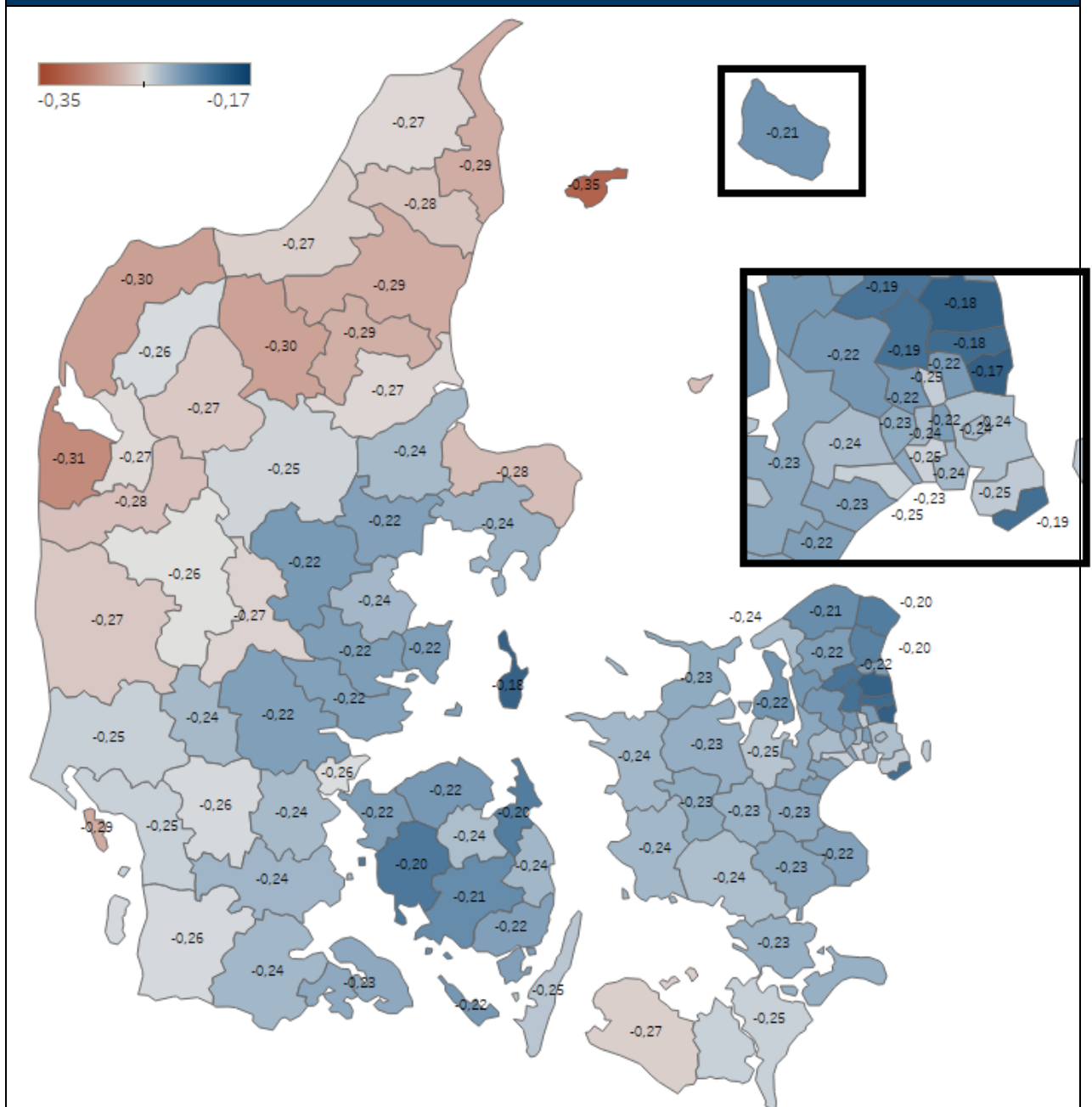


Det ses, at det er kommunerne omkring København og visse kommuner i Midtjylland, der har de største umiddelbare kapitaltab som følge af 2015-nedsættelsen af registreringsafgiften. Grunden

er, at borgerne i disse kommuner har en forholdsvis høj disponibel indkomst (gennemsnitligt set) og derfor ejer forholdsvis nye biler, der lider de største værdimæssige tab.

I figur 5 vises de umiddelbare tab i pct. af indkomsten. Igen er det tydeligt, at det umiddelbare kapitaltab er meget begrænset.

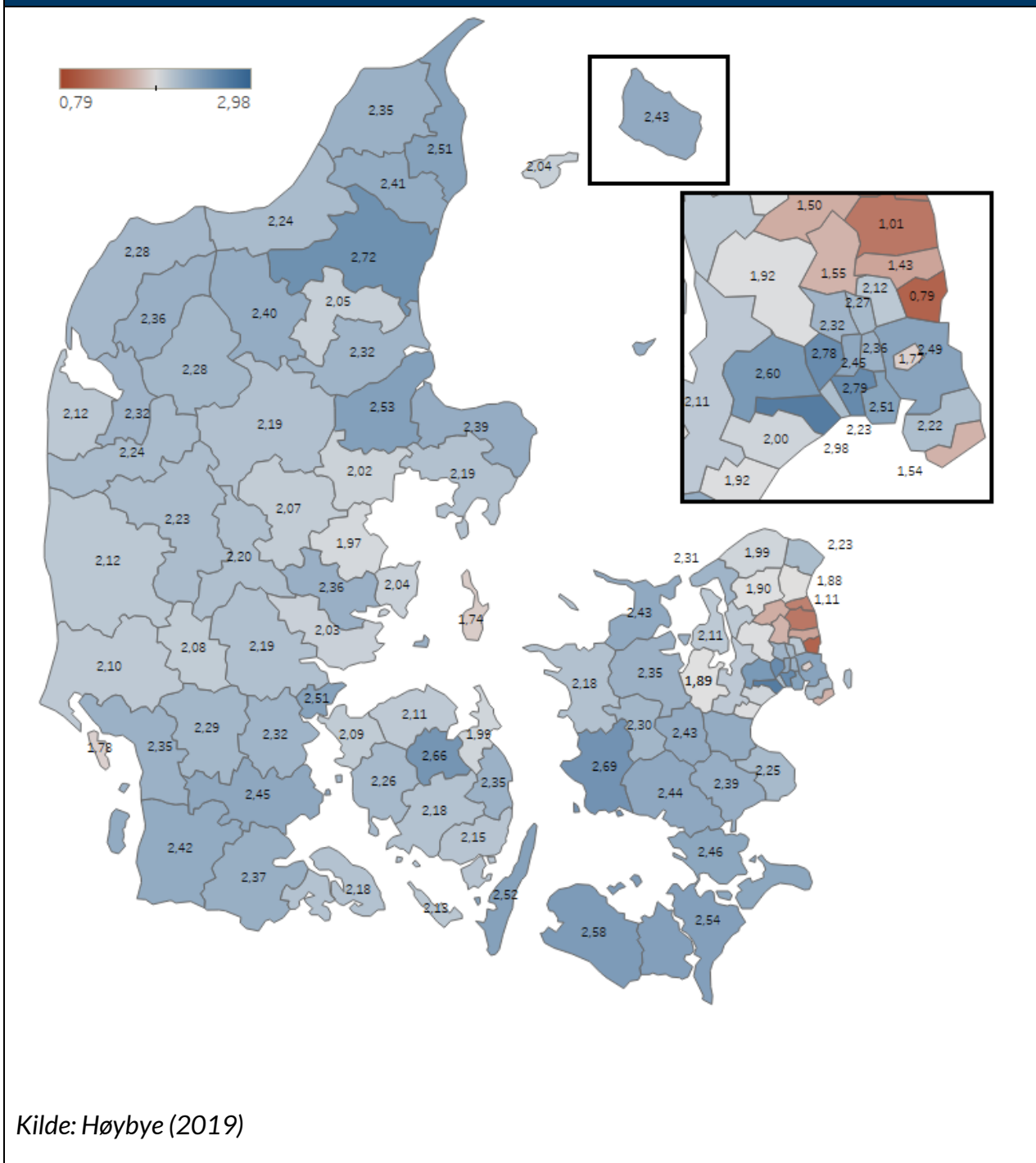
**Figur 5. De kortsigtede velfærdseffekter i pct. af kommunal disp. gns. indkomst af 2015-reformen i**



Kilde: Høybye (2019)

Figur 6 viser de gennemsnitlige private gevinster i pct. af den gennemsnitlige husholdnings disponible indkomst i en kommune.

**Figur 6. De langsigtede velfærdseffekter som andel af kommunal disp. gns. indkomst af 2015-reformen i pct.**



Her er det ekstra tydeligt, at nordsjællandske kommuner får relativt små gevinster, samt at kommuner med en forholdsvis stor pendlingsafstand får forholdsvis store gevinster.

## DISKUSSION OG POLICY-ANBEFALINGER

Afgifterne på biler bør svare til de eksterne skadeomkostninger ved kørsel. Det taler for at afskaffe registreringsafgiften, som ikke kan begrundes med skadevirkningerne, men som er stærkt forvriddende som vist i denne analyse. For benzinbiler er skadesomkostningerne allerede modsvaret af de øvrige afgifter: Benzinafgifter, grøn ejerafgift og forsikringsafgift. For dieslbiler bør dieseltillægget til ejerafgiften hæves ved en fuldafskaffelse af registreringsafgiften<sup>19</sup>.

Herudover bemærkes det, at kapitaltabene er forholdsvist begrænsede, og der er derfor ikke tungtvejende argumenter for at kompensere nuværende bilforhandlere og bilejere.

Når det er teknologisk muligt, håndteres trængselsomkostninger bedst ved at indføre en kørselsafgift. I så fald bør de øvrige afgifter sænkes, så der er balance mellem afgifter og skadesomkostninger.

---

<sup>19</sup> Se [Brøns-Petersen \(2017\)](#)

APPENDIKS

**Tabel A1. Velfærdseffekter af registreringsafgiftsreform, 2018 niveau**

Kommune	Velfærdseffekter på:		Velfærdseffekter på:		Velfærdseffekter på:			
	Kort sigt	Lang sigt	Kort sigt	Lang sigt	Kort sigt	Lang sigt		
Albertslund	-800	9.680	Hjørring	-975	8.651	Ringsted	-916	9.483
Allerød	-1.116	8.694	Holbæk	-919	9.284	Roskilde	-995	9.167
Assens	-730	8.455	Holstebro	-1.088	8.761	Rudersdal	-1.237	7.129
Ballerup	-874	9.295	Horsens	-847	8.997	Rødovre	-827	8.784
Billund	-956	8.317	Hvidovre	-897	9.414	Samsø	-600	5.916
Bornholm	-708	7.995	Høje-Taastrup	-921	9.971	Silkeborg	-914	8.633
Brøndby	-875	9.688	Hørsholm	-1.457	7.247	Skanderborg	-1.133	9.361
Brønderslev	-1.017	8.861	Ikast-Brande	-1.050	8.603	Skive	-1.004	8.376
Dragør	-1.045	8.555	Ishøj	-882	10.477	Slagelse	-844	9.554
Egedal	-1.125	9.867	Jammerbugt	-1.013	8.429	Solrød	-1.152	9.922
Esbjerg	-946	8.811	Kalundborg	-894	8.207	Sorø	-911	9.087
Fanø	-1.202	7.308	Kerteminde	-771	7.711	Stevns	-893	8.978
Favrskov	-990	8.934	Kolding	-941	9.102	Struer	-979	8.571
Faxe	-864	9.052	København	-775	7.970	Svendborg	-818	7.862
Fredensborg	-1.009	9.333	Køge	-935	9.818	Syddjurs	-946	8.798
Fredericia	-960	9.361	Langeland	-768	7.863	Sønderborg	-832	7.897
Frederiksberg	-948	6.984	Lejre	-1.136	8.765	Thisted	-1.099	8.371
Frederikshavn	-1.050	9.069	Lemvig	-1.228	8.273	Tønder	-895	8.441
Frederikssund	-909	8.820	Lolland	-848	8.109	Tårnby	-1.018	9.099
Furesø	-1.037	8.456	Lyngby-Taarbæk	-1.025	7.908	Vallensbæk	-1.076	10.471
Faaborg-Midtfyn	-782	8.090	Læsø	-1.112	6.560	Varde	-977	8.158
Gentofte	-1.305	5.940	Mariagerfjord	-983	8.561	Vejen	-985	8.785
Gladsaxe	-901	8.685	Middelfart	-919	8.637	Vejle	-916	8.992
Glostrup	-893	9.158	Morsø	-897	8.239	Vesthimmerlands	-1.056	8.488
Greve	-1.053	9.323	Norddjurs	-966	8.251	Viborg	-988	8.521
Gribskov	-895	8.428	Nordfyns	-816	7.854	Vordingborg	-817	8.586
Guldborgsund	-842	8.481	Nyborg	-860	8.510	Ærø	-685	6.673
Haderslev	-853	8.815	Næstved	-900	9.086	Aabenraa	-863	8.605
Halsnæs	-896	8.633	Odder	-928	8.521	Aalborg	-1.011	9.413
Hedensted	-944	8.550	Odense	-820	9.030	Aarhus	-907	8.177
Helsingør	-848	9.467	Odsherred	-795	8.381			
Herlev	-979	8.871	Randers	-857	9.062			
Herning	-1.015	8.682	Rebild	-1.220	8.643			
Hillerød	-1.032	8.854	Ringkøbing-Skjern	-1.075	8.287			

Kilde: Høybye (2019)

I tabel 2 viser vi de antagelser, som vi har brugt til at udregne den årlige samfundsøkonomiske gevinst.

<b>Tabel A2. Supplerende antagelser i udregningen af den årlige samfundsøkonomiske gevinst</b>	
	1.348.479. <sup>20</sup>
Antal husholdninger med én bil i 2015	
Andel af benzinbiler (resten er dieslbiler)	85 pct. <sup>21</sup>
Årlig ekstra udledning af CO <sub>2</sub>	30.000 tons. <sup>22</sup>
CO <sub>2</sub> -emissionen fra en liter benzin	2,31 kg. <sup>23</sup>
CO <sub>2</sub> -emissionen fra en liter diesel	2,68 kg. <sup>24</sup>
Brændstofforbrug for benzinbiler (2015)	16,89 km. pr. liter. <sup>25</sup>
Brændstofforbrug for dieslbiler (2015)	20,77 km. pr. liter. <sup>26</sup>
Marginale eksterne omkostninger pr. km (benzinbiler) (2018-niveau i 2018 priser)	0,84 kr. <sup>27</sup>
Marginale eksterne omkostninger pr. km (dieslbiler) (2018-niveau i 2018 priser)	0,91 kr. <sup>28</sup>
Bilejerne køber gennemsnitlig set en bil	Ca. hvert fjerde år. <sup>29</sup>

Vi har kombineret fagministeriernes skøn for hvor meget ekstra CO<sub>2</sub>, der forventes at blive udledt som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften, med tekniske oplysninger om bilerne til at udregne, hvor mange ekstra kilometer, der bliver kørt som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften. Herved har vi kunnet udregne de ekstra eksterne omkostninger, som reformen medførte ud fra data fra DTU. Som bemærket i hovedteksten er dette et klart overkantsskøn. Endelig har vi brugt registerdata til at udregne, hvor ofte husholdningerne skifter bil ud, hvorved de årlige private gevinster kan udregnes.

## REFERENCER

Brøns-Petersen O (2014). "Øget bilbeskatning indfrier ikke regeringens miljømål." CEPOS-analysenotat.

<sup>20</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata for Danmarks Statistik.

<sup>21</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra statistikbanken.

<sup>22</sup> Kilde: [Lovforslaget fra 2015](#)

<sup>23</sup> Kilde: [Valsecchi et al. \(2009\)](#)

<sup>24</sup> Kilde: [Valsecchi et al. \(2009\)](#)

<sup>25</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata for Danmarks Statistik.

<sup>26</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata for Danmarks Statistik.

<sup>27</sup> Kilde: DTU og Cowi (2018), 2018-niveau i 2018-priser.

<sup>28</sup> Kilde: DTU og Cowi (2018), 2018-niveau i 2018-priser.

<sup>29</sup> Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata for Danmarks Statistik.



Brøns-Petersen, O (2017). "Forvridningstab og skyggepriser i dansk energipolitik" CEPOS-analysenotat.

De Økonomiske Råd (2018). "[Økonomi og Miljø 2018](#)".

Valsecchi C., ten Brink P., Bassi S., Withana S., Lewis M., Best A., Oosterhuis F., Dias Soares C., Rogers-Ganter H., Kaphengst T. (2009). Environmentally Harmful Subsidies: Identification and Assessment, Final report for the European Commission's DG Environment, [Annex 5](#), November 2009.

Folketinget (2015). "Forslag til Lov om ændring af lov til registreringsafgiftsloven"

Høybye, F.O (2019). "The Market for Cars: Investigating the Welfare Implications of Recent Tax Reforms". CEPOS arbejdspapir.

SKAT(2017). "Nye bilafgifter".

Transport DTU og COWI (2018). "Transportøkonomiske Enhedspriser til brug for samfundsøkonomiske analyser."