

**Resumé**

Afgifterne på person- og varebiler blev ændret i april 2007. I dette paper præsenteres projektets hovedresultater inklusive de foreløbige energi- og CO<sub>2</sub>-mæssige effekter af afgiftsændringen.

Samlet set – en mindre omlægning med en mindre effekt

Alt i alt virker afgiftsændringen efter hensigten, idet de private bilisters CO<sub>2</sub>-udledning mindskes. Dog er effekten begrænset, da der ikke er tale om en fundamental omlægning af bilafgifterne. Bilens pris spiller en væsentlig rolle for folks valg af bil. Differentieringer af afgifter efter energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning indeholder et stort potentiale, idet ændringer i prisen kan få tre ud af fire bilkøbere til at vælge en mere brændstoføkonomisk bil. Bilkøberne bakker desuden op om, at bilafgifterne i endnu højere grad bør afspejle bilernes energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning samt at afgifterne bør omlægges fra køb til brug af bil.

**Forfatter** Rasmus Gravesen, Tetraplan A/S  
**Nøgleord** Bilafgifter, afgiftsændring, energiforbrug, CO<sub>2</sub> udledning  
**Key words** Danish vehicle taxes, changed taxation, energy use, CO<sub>2</sub> emission  
**Session** Køretøjsteknologi og køretøjernes klima- og miljøkonsekvenser  
**År** 2009

**Abstract in English**

In April 2007 the Danish taxation on passenger vehicles was changed to, amongst other things, lower the CO<sub>2</sub> emission.

The changed taxation affects one out of five people, who have purchased a new vehicle for passenger use. And it has improved the overall fuel efficiency of the newly sold passenger vehicles by three percent. However, much of the improvement is based on a shift from gasoline to diesel engines leading to only a slightly lower overall energy consumption and CO<sub>2</sub> emission – about a half percent.

The general trend of downsizing and shift from gasoline to diesel engines is only partly due to the changed taxation. Rising oil and fuel prices as well as increased focus on energy consumption and CO<sub>2</sub> emission are the major reason for buying a more fuel efficient vehicle for passenger use.

Three out of four people buying new passenger vehicles are willing to choose a more fuel efficient type if the purchase tax and thus the price is lowered. Half of the people buying new passenger vehicles also agree on changing the taxation on passenger vehicles from a purchase based tax, which is quit high in Denmark, to a tax based on the use of the vehicles. Moreover,

a majority agree that the taxes on passenger vehicles should, to an even larger extent than today, be based on energy use and CO<sub>2</sub> emission.

### **En spørgeskemaundersøgelse blandt købere af nye biler efter afgiftsændringen**

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse med henblik på at kortlægge adfærd og holdninger blandt brugere af såvel person- og varebiler til privat og blandet anvendelse, der er erhvervet i andet halvår 2007 efter afgiftsændringen. Stikprøven inkluderer både privatejede og firmaejede biler.

Der blev i andet halvår 2007 solgt 85.838 biler til privat og blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse. Stikprøven udgør 6.603 brugere af nye biler, hvoraf 1.987 har besvaret det webbaserede spørgeskema, hvilket giver en besvarelsesprocent på 30.

Spørgeskemaundersøgelsen giver en kvantitativ beskrivelse af valg af bil og transportadfærd. Desuden belyser spørgeskemaundersøgelsen udviklingen i forhold til valg af alternativ bil i en situation uden afgiftsændringen. Undersøgelsen afdækker derudover en række holdningsspørgsmål blandt folk, der har fået ny bil efter afgiftsændringen, og resultaterne ligger til grund for kvantificeringen af de energi- og CO<sub>2</sub>-mæssige effekter af afgiftsændringen.

Derudover er der gennemført en analyse af salgsdata, hvor salget af biler til privat anvendelse før afgiftsændringen (2. halvår 2006) er sammenlignet med salget efter afgiftsændringen (2. halvår 2007). Endelig er der gennemført en række interview med købere af nye biler efter afgiftsændringen for at få konkrete historier og forklaringer på effekten af afgiftsændringen.

### **CO<sub>2</sub>-udledningen er foreløbigt reduceret med ca. en halv procent – som en direkte følge af afgiftsændringen**

Projektet viser, at kun én ud af fem bilkøbere har ændret deres valg af bil som følge af de ændrede bilafgifter i 2007. Det ændrede bilvalg har isoleret set medført et fald i CO<sub>2</sub>-udledningen på 0,4 procent for biler solgt i et år efter afgiftsændringen i forhold til en situation uden ændringer. Resultatet er en foreløbig effekt, der ikke umiddelbart kan sammenlignes med Skatteministeriets skøn af de CO<sub>2</sub>-mæssige effekter af afgiftsændringen, når hele bilparken er udskiftet.

### **Salget af personbiler skifter mod mere brændstoføkonomiske modeller**

#### **– det skyldes primært stigende brændstofpriser og i mindre grad afgiftsændringen**

Salget af mindre og mere brændstoføkonomiske personbiler er steget markant efter afgiftsændringen. Brændstoføkonomi har betydning for valg af bil for seks ud af ti købere af personbiler. Grunden til at vælge en mere brændstoføkonomisk bil lyder i prioriterede rækkefølge:

- På grund af de stigende olie- og brændstofpriser
- For at begrænse energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip

- Fordi bilafgifterne blev ændret i april 2007

At bilkøberne vælger mere brændstoføkonomiske biler skyldes således en kombination af flere faktorer med de stigende brændstofpriser som den primære grund.

Afgiftsændringen har dog i sig selv medført, at salget af personbiler skifter mod mere brændstoføkonomiske modeller. Det er primært salget af de mindre biltyper, der er påvirket af afgiftsændringen, da de er faldet mest i pris.

I gennemsnit har købere af nye personbiler som en direkte følge af afgiftsændringen valgt modeller, der kører ca. tre procent længere per liter brændstof. Afgiftsændringen har næsten udelukkende påvirket private købere af personbiler, hvis brændstoføkonomi er blevet forbedret med tæt på fem procent, mens de firmakøbte personbiler stort set har uændret brændstoføkonomi efter afgiftsændringen.

Den brændstoføkonomiske forbedring skyldes i høj grad overgang fra benzin til dieselbiler.

### **Bilkøberne skifter fra benzin til dieselbiler**

#### **– skiftet skyldes kun i mindre grad afgiftsændringen**

Salget af dieselbiler er steget markant på blot ét år. Efter afgiftsændringen har private købere af personbiler fordoblet deres andel af dieselbiler. Men det store skifte fra benzin til dieselbiler skyldes kun i mindre grad selve afgiftsændringen. Baggrunden er derimod en kombination af flere ting:

Dieselteknologien er blevet almindelig også for mindre bil, og den er blevet mere energieffektiv. Dieselbilerne er blevet relativt billigere i løbet af de seneste år. Med det øgede fokus på energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning, samt stigende olie- og brændstofpriser (frem til sommeren 2008), er dieselbiler ligeledes blevet mere attraktive. Diesel er desuden ikke pålagt samme afgifter som benzin<sup>1</sup>, og dieselbiler holder deres gensalgsværdi bedre end benzinbiler.

Netop på grund af overgang til diesel fører de brændstoføkonomiske forbedringer som følge af afgiftsændringen dog ikke til tilsvarende energi- og CO<sub>2</sub>-mæssige forbedringer, idet én liter diesel indeholder mere CO<sub>2</sub> og energi end én liter benzin.

### **Salget af varebilerne til privat og blandet anvendelse er næsten halveret**

#### **– og det skyldes i høj grad afgiftsændringen**

Samlet set er salget af varebiler til privat og blandet privat/erhvervsmæssig anvendelse faldet med 44 procent efter afgiftsændringen. Faldet dækker over, at salget af varebiler under to ton, der praktisk talt ikke eksisterede før afgiftsændringen, er mangedoblet og nu står for 14

---

<sup>1</sup> Til gengæld er ejerafgiften for dieselbiler relativt højere.

procent af det samlede salg, mens salget af varebiler over to ton derimod er halveret efter afgiftsændringen. De ændrede bilafgifter har således bidraget til at sænke både størrelsen og udbredelsen af varebiler til privat og blandet anvendelse.

### **Bilkøberne anskaffer i stigende omfang personbiler i stedet for varebiler**

#### **– afgiftsændringen medfører dog også, at et lille antal går den anden vej**

Mens salget af varebiler til privat og blandet anvendelse næsten er halveret, er salget af personbiler steget med 13 procent efter afgiftsændringen. Isoleret set har ændringen af varebilbeskatningen dog også medført, at et lille antal bilkøbere, der før afgiftsændringen ville have købt en personbil, i dag vælger en varebil på under to ton i stedet - netop fordi registreringsafgiften for denne gruppe næsten er halveret fra 95 til 50 procent.

### **Afgiftsændringen har kun marginal betydning for firmabilisters valg af bil**

#### **– og beskatningsreglerne giver ringe incitament til at vælge en brændstoføkonomisk firmabil**

De ændrede bilafgifter fra 2007 påvirker kun hver tiende firmabilists valg af bil, mens afgiftsændringen til sammenligning påvirker valget af bil for hver fjerde private køber af en personbil.

Firmabilister beskattes af en procentdel af bilens pris. Halvdelen af firmabilisterne mener ikke, at beskatningsreglerne giver dem grund til at vælge en brændstoføkonomisk bil, og 20 procent havde i privat regi valgt en mere brændstoføkonomisk bil.

Undersøgelsen viser, at firmabilister har et ringe økonomisk incitament til at vælge små, energiøkonomiske biler, der netop er blevet billigere som følge af afgiftsændringen i 2007, blandt andet fordi firmabilister som minimum bliver beskattet af en pris på 160.000 kr. Flere firmabilister efterspørger i det hele taget større økonomiske incitamenter til at vælge brændstoføkonomiske firmabiler.

### **Valg af bil skyldes primært økonomi og bilens egenskaber**

#### **– miljøforhold prioriteres generelt lavere**

Bilkøberne prioriterer primært økonomi, sikkerhed, mærke/model og pladsforhold, når de vælger ny bil. Miljøforhold, som CO<sub>2</sub>-udledning og partikelfilter for dieselmotorer, er sjældent afgørende for valg af bil.

### **Brug af bil bestemmes i høj grad af økonomiske faktorer**

#### **– og kun i mindre grad af miljøforhold**

Fire ud af ti bilkøbere mener ikke, klimaforandringerne har indflydelse på deres brug af bil. Samme andel mener til gengæld, at prisen på brændstof har indflydelse på, hvordan de bruger deres bil.

**Afgiftsændringer kan i høj grad få bilister til at vælge brændstoføkonomiske biler  
– særligt private købere af personbiler er påvirkelige**

Tre ud af fire bilkøbere er enige i, at ændringer i prisen på biler kan få dem til at vælge en mere brændstoføkonomisk bil. Resultatet viser, at der er et stort potentiale for energibesparelse ved at differentiere bilafgifterne efter energiforbrug. Afgiftsændringer påvirker især private købere af personbiler, mens firmabilister og købere af varebiler til privat og blandet anvendelse er mindre påvirkelige.

**Blandt bilkøberne er der bred opbakning til en større omlægning af bilafgifterne  
– både fra køb til brug af bil og i forhold til energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning**

Seks ud af ti købere af nye biler efter afgiftsændringen er enige i, at bilafgifter generelt er velegnede til at styre valg og brug af bil. Halvdelen af bilkøberne mener, at bilafgifterne bør omlægges fra køb af bil til brug af bil. Og seks ud af ti mener desuden, at bilafgifterne i endnu højere grad bør afspejle bilens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning.