

1977, da satserne forrige gang blev reguleret. Varebilmarkedet reagerede overfor registreringsændringerne ved at der for en række varebilmodeller mellem 2-3 ton blev søgt godkendt en større tilladt totalvægt eventuelt efter mindre tekniske ændringer. Salget af varebiler mellem 3-4 ton steg derfor kraftigt, mens salget af 2-3 tons bilerne faldt. Salget af varebiler under 2 ton steg kun svagt.

For at modvirke skiftet fra 2-3 ton varebiler til 3-4 ton varebiler blev den periodiske afgift forøget ekstraordinært meget for 3-4 tons bilerne fra 1. januar 1996. Ændringen i strukturen i de periodiske afgifter mellem de forskellige vægtklasser var af samme omfang som stigningen i afgiftsspændet ved skattereformen. Når skattereform og ændringen i den periodiske afgift ses under 1 er der ikke netto blevet givet noget ekstra incitament til at anskaffe sig 3-4 tons biler.

Der har dog ikke efter 1. januar 1996 kunnet konstateres noget mærkbart skift i sammensætningen af salget af nye varebiler. Det er fortsat 3-4 tons bilerne der dominerer.

Den seneste ændring i beskatningen af varebiler den 1. januar 1996 fordoblede udligningsafgiften for varebiler. Forhøjelsen af udligningsafgiften skulle ses i sammenhæng med forhøjelsen af afgiften på benzin fra 1. januar 1996. Forhøjelsen af afgiften på

benzin ville yderligere forrykke balancen mellem at anvende benzin og dieselolie. For en gennemsnitlig varebil mellem 2 og 3 ton blev udligningsafgiften forøget, således at fordelen ved benyttelse af dieselbil blev neutraliseret. Dette tiltag har således medvirket til at bremse væksten i andelen af dieseldrevne varebiler.

#### Årlige afgifter ved hold og brug af varebiler

Der er sket en væsentlig omlægning af beskatningen af varebiler, der sandsynligvis har påvirket sammensætningen af varebiler.

Udviklingen i beskatningen af varebiler kan ligledes opgøres som den årlige afgiftsbelastning for tre typiske varebiler. I nedenstående tabel gives der eksempler på årlige afgifter ved hold og brug af varebiler i tre vægtklasser. Afgifterne er brændstofafgifter ved en typisk årskørsel for varebiler, vægt- og udligningsafgift og en årlig belastning af registreringsafgiften. Afgiftsbelastningen vises for både private og for erhverv. Ved beregningen af afgiftsbelastningen for private er der i efterfølgende tabel tillagt moms til brændstofafgiften. Den væsentligste forskel i afgiftsbelastningen mellem private og erhverv, er erhvervenes mulighed for at fradrage dieselolieafgift indtil 1992.

#### Erhvervenes årlige udgifter til registrering-, brændstof-, vægt- og udligningsafgift ved hold og brug af tre typiske varebiler<sup>1)</sup>

År	Stationcar 1,6 t		Kassebil 2,6 t		Kassebil 3,2 t	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
Januar 1997-priser						
1990	15.950	12.834	8.507	4.025	8.580	3.509
1991	15.818	12.801	8.986	3.926	7.245	3.423
1992	15.703	14.623	8.799	6.067	7.095	4.062
1993	15.622	15.967	8.667	7.647	6.954	5.825
1994	15.884	15.889	11.244	9.815	8.776	7.194
1995	16.544	16.160	11.938	10.042	9.628	7.527
1996	17.041	16.323	12.461	10.634	11.848	9.846
1997	16.957 <sup>2)</sup>	16.356	12.252	10.554 <sup>3)</sup>	11.665	9.805 <sup>4)</sup>
1998	16.876	16.237	12.051	10.296	11.489	9.566

1) Årskørsel:	20.000 km	Energieffektivitet:	1,6 t	2,6 t	3,2 t
			12,0 km/l	10,0 km/l	9,0 km/l
			13,1 km/l	10,9 km/l	9,8 km/l

<sup>2)</sup> Beregnet som:  $(20.000/12,0)3,30 + 0,1285.800 + 1.161 = 16.957$  kr.

<sup>3)</sup> Beregnet som:  $(20.000/10,9)2,29 + 0,1230.000 + 2.752 = 10.554$  kr.

<sup>4)</sup> Beregnet som:  $(20.000/9,80)2,29 + 0,1219.000 + 2.852 = 9.805$  kr.