

**Privates 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.....	17247	16706	10063	9097	10309	8684
1991.....	16872	16578	10251	8874	8651	8471
1992.....	16735	16472	10038	8689	8471	6533
1993.....	16638	16977	9887	9318	8309	7175
1994.....	16972	17349	12549	12069	10227	9145
1995.....	17804	17222	13449	11807	11307	8947
1996.....	18472	17376	14179	12384	13757	11253
1997.....	18.374 <sup>2)</sup>	17421	13952	12.327 <sup>3)</sup>	13554	11.229 <sup>4)</sup>
1998.....	17278	17276	13734	12026	13359	10955

<sup>1)</sup> Samme forudsætninger som for ovenstående tabel.

<sup>2)</sup> Beregnet som:  $(20.000/12,0)4,15 + 0,1285.800 + 1.161 = 18.374$  kr.

<sup>3)</sup> Beregnet som:  $(20.000/10,9)2,99 + 0,1230.000 + 2.752 = 11.838$  kr.

<sup>4)</sup> Beregnet som:  $(20.000/9,80)2,99 + 0,1219.000 + 2.852 = 11.229$  kr.

Ved begyndelsen af 1990'erne var der afgiftsmæssigt ingen større forskel i at erhverve dieseldrevne 2-3 ton eller 3-4 ton varebiler. Ved nedsættelsen af udligningsafgiften for store varebiler øgedes afgiftsspændet mellem 2-3 ton varebiler og 3-4 ton varebiler så der var en afgiftsmæssig fordel i at erhverve de store varebiler. Efter skattereformen i 1993 var afgiftsspændet ca. 2.500 kr. Virksomheder der valgte den store varevogn kunne således spare hvad der svarer til omkring 2.500 kr. årligt. Væksten i spændet blev imidlertid vendt ved forhøjelsen af udligningsafgiften fra 1. januar 1996, afgiftsspændet reduceres til ca. 700 kr.

Udviklingen i afgiftsspændet mellem 2-3 ton og 3-4 ton varebiler er dermed sammenfaldende med skiftet i fordelingen af registreringer fra mellemstore varebiler til store varebiler i 1994 og 1995. Registreringen af store varebiler blev således femdoblet fra 1992 til 1995.

De afgiftsmæssige fordele ved at købe dieseldrevne varebiler fremfor benzindrevne varebiler, er ligeledes reduceret siden starten af 1990. Her var afgiftsbelastningen ca. dobbelt så stor for benzindrevne køretøjer i forhold til diesel. Efter at refusionsordningen for dieselolieafgiften ophørte i 1991/92 og udligningsafgiften blev forhøjet i 1996 er den afgiftsmæssige gevinst blevet kraftigt reduceret. For de mellemstore varebiler balancerer afgiftsbelastningen for benzin- eller dieseldreven i 1997 ved en årskørsel på godt 13.000 km.

Afgiftsbelastningen af små varebiler har været nogenlunde konstant siden 1990. Den relative fordel

ved at benytte små varebiler er således forbedret i takt med at afgiftsbelastningen for store varebiler er forøget.

Der kan dog spores tendenser til, at ændringen i den samlede beskatning af varebiler i de seneste år har haft indflydelse på den samlede registrering af varebiler – omend ikke i nær det omfang der var ønskeligt. Tidligere var registreringen af varebiler mere konjunkturfølsom end registreringerne af både person- og lastbiler. Det betød således, at i perioder med lavkonjunktur faldt registreringen af varebiler hurtigere end person- og lastbiler. Omvendt steg registreringen hurtigere for varebiler ved højkonjunktur end for de øvrige køretøjer.

Fra begyndelsen af den økonomiske tilbagegangsperiode fra 1976 til 1981 faldt registreringen af varebiler med godt 70%. Faldet var dermed kraftigere end registreringen af person- og lastbiler, der faldt med hhv. 53% og 54%. Omvendt steg registreringen af varebiler i fremgangsperioden fra 1981 til 1986 med 312%, mens registreringen af person- og lastbiler kun steg med 236% og 227%. I den efterfølgende nedgangsperiode fra 1986/1988 faldt registreringen af varebiler med 53% mod 48% og 42% for hhv. person- og lastbiler. Derefter fulgte en periode med stagnation indtil 1993. Da væksten tog til fra 1993 frem til 1995, steg registreringen af varebiler nu kun med 26%, mens registreringen af personbiler steg med 62% og lastbiler med hele 104%.

Der kan således drages den konklusion, omend usikker, at som følge af den skærpede beskatning af varebiler varierer nyregistreringen af varebiler ikke