

## Provenu fra transportsektoren 1993, 1999 og 2000

|   | 1993          | 1999<br>dec. skøn | 2000<br>dec. skøn |
|---|---------------|-------------------|-------------------|
|   | mill. kroner  |                   |                   |
| Registreringsafgift.....  | 7.998         | 16.640            | 15.990            |
| Vægt- og grøn ejerafgift .....                                    | 4.224         | 6.295             | 6.595             |
| Ansvarsforsikringsafgift .....                                    | 856           | 1.425             | 1.450             |
| Vejbenyttelsesafgift.....   |               | 290               | 290               |
| Benzinafgift .....  | 5.611         | 9.900             | 10.150            |
| Dieselaftgift (motorkøretøjer, skøn) <sup>1</sup> .....           | 2.605         | 4.152             | 4.370             |
| CO <sub>2</sub> -afgift (motorkøretøjer, skøn) <sup>1</sup> ..... | 421           | 513               | 513               |
| <b>I alt.....</b>   | <b>21.715</b> | <b>39.215</b>     | <b>39.358</b>     |

<sup>1</sup> Beregnede indtægter fra diesel- og CO<sub>2</sub>-afgift til transport på vej.

2. Stigningen i indtægterne fra transportsektoren siden 1993 til i dag afspejler den stabile konjunkturopgang vi har oplevet siden midten af 1993 til i dag. Med den økonomiske fremgang, faldende arbejdsløshed og renteutviklingen øges den økonomiske aktivitet og transportomfanget generelt og dermed indtægterne fra transport sektoren. Registreringsafgiften er således en særdeles konjunktur følsom indtægt. Den væsentligste årsag til væksten i indtægterne fra registreringsafgiften skyldes en kraftigt vækst i antallet af nyindregistrerede biler i perioden fra 1993 til 2000. I år 1993 blev der ny-registreret ca 83.760 personbiler, mens i 2000 skønnes ca. 141.000 ny-registreringer.

3. Der er i perioden fra 1993 og 2000 sket en række omlægninger i beskatningen af transport, som samlet set har forbedret miljøincitamentet til at udføre en mindre miljøbelastende transport. Et eksempel er omlægningen i 1997 af vægtafgiften til den grønne ejerafgift, der isoleret set ikke øger de årlige indtægter.

Endvidere blev i 1997 vedtaget en forhøjelse af progressionsgrænsen fra 34.400 kr til 48.800 kr. (53.000 kr. i 2000), således at registreringsafgiften udgjorde 105 pct. af de første 48.800 kr. og den afgiftspligtige værdi og 180 pct. af resten. Der sker endvidere en årlig regulering af progressionsgrænsen i overensstemmelse med lønningerne. Derudover sker en yderligere forhøjelse af progressionsgrænsen med 1 pct. årligt. Den første regulering fandt sted 1. januar 1999.

Indekseringen, der fører til et provenutab, blev modsvaret af en samtidig vedtagelse af en

tilsvarende provenugevinst ved årlige reguleringer af satserne for vægtafgiften og den grønne ejerafgift. Den årlige lempelse i registreringsafgiften modsvarer dermed stigninger i de årlige afgifter, således at den samlede beskatning af bilerne er uændret.

På langt sigt vil omlægningen føre til, at den løbende beskatning af biler får en større vægt i forhold til beskatningen i købsituationen.

4. I 1997 blev endvidere bl.a. gennemført en normalisering af pudefradraget. Det tidligere fradrag i afgiftsbetalingen på 9.000 kr. pr. pude for personbiler, betød at fradraget på de første to puder kunne for en typisk bil både dække merafgiften på grund af merprisen og selve merprisen for puderne. Afgiftsnedslaget gjorde med andre ord sikkerhedspuderne helt gratis for bilisterne, der selv primært får fordelene af den øgede sikkerhed. Sikkerhedspudefradraget havde således ført til en betydelig udhuling af provenuet fra registreringsafgiften på henved 2 mia. kr. Dette havde givet anledning til kritik. Især på et tidspunkt, hvor der var risiko for overophedning af økonomien. Værdien af fradraget for sikkerhedspuder blev derfor fastsat til et nedslag i den afgiftspligtige værdi på 1.280 kroner pr. pude indtil 4 puder.

For personbiler blev der i 1997 indført en minimumsværdi for den afgiftspligtige værdi på detailforhandlernes indkøbspris tillagt 5 pct. Det er netop vedtaget, at den beregningsmæssige avanceprocent, som indgår ved kalkulationen af grundlaget for registreringsafgiften, der i dag er 7,5 pct., og sættes op til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i