



Notat

Klik og vælg dato
J.nr. 2018 - 6499

Kontor:
Miljø, energi og motor [MEM]

Skatteøkonomisk redegørelse 2018 kapitel 3 boks 3.4

Boks 3.4. Beregningsforudsætninger i Skatteministeriets bilmodel

Den umiddelbare provenuvirkning og den afledte forbrugsadfærd ved en ændring i bilafgifterne beregnes i Skatteministeriets bilmodel. Datagrundlaget i bilmodellen består af de faktiske bilkøb fra det senest tilgængelige år, som er inddelt i de mest populære varianttyper. Varianterne er grupperet efter bilmærke og -model (fx Skoda Octavia), og på det bilsegment som bilen tilhører (fx Mellemssegmentet). I 2016 er bilsalget inddelt på ca. 2.600 varianter fordelt på 370 bilmodeller, som giver et detaljeret grundlag for at opgøre den enkelte forbrugers mulige bilvalg ved eventuelle afgiftsændringer.

Det antages i bilmodellen, at den strukturelle levealder for en nyregistreret bil er 15 år (registreringsafgiften antages dog afskrevet i løbet af 13 år og to måneder, jf. afsnit 3.5). Antagelsen har betydning for provenuet af de løbende bilafgifter knyttet til ejerskab og anvendelse, idet levetiden bestemmer, hvor mange år der går, før en afgiftsændring for nyregistrerede biler er slået fuldt igennem i bilbestanden. Det gælder fx for den grønne ejerafgift.

Sammen med husholdningerne står erhvervene for en stor del af bilkøbet af nyregistrerede biler. I bilmodellen lægges det dog til grund, at hele registreringsafgiftsprovenuet vedrører husholdningerne. Baggrunden herfor er, at bilejerskabet typisk overgår til husholdningerne inden for et kort tidsrum (jf. også afsnit 3.5), og ændringer i registreringsafgiften vil således hovedsageligt overvæltes til husholdningerne. For så vidt angår leasingbiler, henføres hele afgiftsbetalinger for nyregistrerede biler til det år, hvor bilen indregistreres første gang.

De priser, der anvendes til beregning af adfærdsvirkningerne i modellen, er for hver bilvariant opgjort som bilens købspris inkl. registreringsafgift tillagt nutidsværdien af ejerafgiften, opgjort over bilens forudsatte levetid (på 15 år). Det er ændringer i denne pris, som i modellen medfører ændringer i bilefterspørgslen (og som omtales som "bilens pris" i dette afsnit).

Ved beregning af ændringen i *sammensætningen* af bilkøbet anvendes en fast egenpriselasticitet på -4,0 på variantniveau. Det betyder, at et prisfald på en given bilvariant på 1 pct. isoleret set vil øge efterspørgslen efter denne variant med 4 pct. Den forudsatte egenpriselasticitet er på niveau med resultaterne i rapporten "*Demand for Cars and their Attributes*" fra 2008 lavet af konsulentvirksomheden *Economics for the Environment*. Ændringen i sammensætningen af efterspørgslen efter de enkelte bilvarianter sker ved, at en del af bilkøbet – via loyalitets- og substitutionseffekterne – flyttes hen til de bilvarianter, modeller og segmenter, der falder relativt mest i pris ved afgiftsændringen.

Ved beregning af ændringen i *antallet* af købte biler anvendes en egenpriselasticitet på -0,55, som er baseret på skøn udarbejdet af COWI i forbindelse med en række tidligere projekter for Skatteministeriet. Dette skøn er på niveau med den egenpriselasticitet på langt sigt, der fremgår af Fosgerau, Holmblad og Pilegaard (2004), "*ART – en aggregeret prognosemodel for dansk vejtrafik*". Elasticiteten skal tolkes på den måde, at hvis den gennemsnitlige bilpris (inkl. nutidsværdien af ejerafgiften) falder med 1 pct. – efter korrektion for sammensætnings-effekten – vil den samlede efterspørgsel, dvs. det ønskede antal biler, stige med 0,55 pct.

Det årlige kørselsomfang har betydning for provenuet fra både brændstofafgifterne og momsen på brændstofforbruget. I bilmodellen er det forudsat, at det årlige kørselsomfang pr. bil er aftagende med bilbestandens størrelse. Det betyder, at den marginale bil vil have et lidt mindre årligt kørselsomfang end den gennemsnitlige bil i bestanden.