


Skatteministeriet

14. december 2016
J.nr. 16-1708178

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 93 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 4 af 9. december 2016. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre nærmere for adfærdseffekterne ved den forslåede forhøjelse af skalaknækket i registreringsafgiftsloven fra 84.600 kr. til 106.600 kr. for personbiler og 26.700 kr. til 33.600 kr. for motorcykler.

Svar

Forhøjelsen af registreringsafgiftens skalaknæk fra 84.600 kr. til 106.600 kr. for personbiler og 26.700 kr. til 33.600 kr. for motorcykler skønnes med betydelig usikkerhed at indebære et umiddelbart mindreprovenu fra registreringsafgift på 1.050 mio. kr. i 2017 faldende til ca. 725 mio. kr. fra 2018. I varig virkning udgør det umiddelbare mindreprovenu 725 mio. kr., jf. tabel 1.

Mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes at udgøre ca. 200 mio. kr. i varig virkning svarende til skønnede adfærdseffekter på ca. 525 mio. kr. Dermed forudsættes adfærdseffekter at reducere den varige provenuvirkning med 72 pct. Den høje selvfinansieringsgrad afspejler, at bilafgifterne er relativt høje.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved forhøjelse af skalaknækket

mio. kr. (2017-niveau)	2016	2017	2018	2019	2020	Varig virkning
Umiddelbart provenu	-125	-1.050	-725	-725	-725	-725
Adfærd i alt	75	700	475	475	500	525
- heraf registreringsafgift og moms ved køb af bil	0	75	50	50	50	75
- heraf løbende bilafgifter og brændstofafgifter samt moms	25	300	200	225	225	275
- heraf tilbageløb	0	75	50	50	50	25
- heraf arbejdsudbud	25	250	175	175	175	175
Provenu efter tilbageløb og adfærd	-50	-350	-225	-225	-225	-200

Anm.: Der er for 2016 og 2017 taget udgangspunkt i det budgetterede salg af personbiler og motorcykler i forbindelse med forslag til finanslov for 2017. I de efterfølgende år er der taget udgangspunkt i et strukturelt niveau for bil- og motorcykelsalget svarende til, at bestanden af personbiler og motorcykler udskiftes på hhv. 15 og 30 år. Det er forudsat, at afgiftslempelserne har samme reale gennemslag i alle årene. Det er beregningsteknisk forudsat, at det umiddelbare provenu vokser med væksten i BNP efter 2020. Hele merprovenuet fra leasingkøretøjer, hvor registreringsafgiften betales forholdsvis, er indregnet i det år, hvor køretøjet købes
Kilde: Skatteministeriet

Adfærdseffekterne kan opdeles i flere elementer. Den lavere registreringsafgift pr. personbil og motorcykel forventes først og fremmest at føre til, at der sælges flere og dyrere personbiler og motorcykler, og hermed at bestanden af biler og motorcykler øges. Det skønnes at reducere mindreprovenuet i form af øgede indtægter fra registreringsafgift og moms på salg af biler. Det er lagt til grund, at forøgelsen af bilbestanden sker gradvist.

Efterhånden som det højere salg slår igennem på bilparken, reduceres mindreprovenuet yderligere som følge af afledte effekter fra ejer- og udligningsafgift, ansvarsforsikringsafgift og brændstofafgifter inkl. moms. Den stigende selvfinansieringsgrad over tid afspejler

således, at de afledte effekter herfra indtræffer gradvist i takt med udskiftningen af bilparken.

Samlet er det lagt til grund, at udgifterne til bil og kørsel m.v. bliver reduceret som følge af nedsættelsen. Det betyder, at forbruget af andre varer øges, hvilket vil øge statens indtægter fra moms og andre afgifter (tilbageløb). Tilbageløbet af moms og andre afgifter skønnes at blive mindre over tid, efterhånden som udgifterne til ejer- og udligningsafgift, brændstofafgifter mv. slår igennem i hele bilparken.

Endelig består adfærdseffekterne i en positiv arbejdsudbudseffekt. Det kan henføres til, at den lavere registreringsafgift indebærer en stigning i købekraften ved at arbejde lidt mere. Et øget arbejdsudbud giver et øget provenu fra skatter og afgifter.

Da der er tale om en reduktion i registreringsafgiften for biler, hvis afgiftspligtige værdi ligger over det hidtidige skalaknæk, er det lagt til grund, at nedsættelsen har næsten samme virkning som en beløbsmæssigt tilsvarende reduktion af topskattesatsen.

Det er usikkert, hvornår de faktiske adfærdseffekter indtræffer. Eksempelvis er forøgelsen af bilbestanden forudsat at ske gradvist via samme procentvise årlige stigning i nybilsalget, men de billigere biler kan både medføre en hurtigere og langsommere tilpasning af bestanden.