



Skatteministeriet

28. marts 2018
J.nr. 2018 - 1843

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 276 af 28. februar 2018 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Søren Schou



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse, hvad provenutabet vil blive for staten i 2019 og budgetoverslagsårene, hvis beskatningen af fri bil ændres, således at andelen af bilens værdi, der beskattes, gradueres efter bilens CO₂-udledning pr. km efter samme model som i Holland, så der betales skat af 10 pct. af bilens værdi, hvis bilen udleder 0 g CO₂/km., og 15 pct. af bilens værdi, hvis den udleder 1-50 g CO₂/km., mens beskatningen af øvrige biler – dvs. biler, som udleder over 50 g CO₂/km – fortsætter uændret? Ministeren bedes samtidig oplyse, hvor meget beskatningen af øvrige biler – dvs. biler, som udleder over 50 g CO₂/km – skal hæves, hvis førnævnte model skal være udgiftsneutralt for staten.

Svar

Reglerne for fri bil er indrettet med henblik på at beskatte arbejdsvederlag nogenlunde ens, uanset om vederlaget udbetales kontant eller gives i form af rådighed over bil til privat brug. De i forslaget anførte ændringer kan tilskynde til aflønning i form af fri bil frem for kontantløn.

Ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel bør afgifter, der har til formål at reducere de afledte negative virkninger forbundet med bilkørsel – luftforurening, støj, trængsel og ulykker – ensrettes og ikke differentieres efter, om bilen er købt af brugeren selv eller stilles til rådighed af en arbejdsgiver.

Efter gældende regler fastsættes den skattemæssige værdi af rådigheden over fri bil skematisk. Den skattemæssige værdi fastsættes som udgangspunkt til nyvognsprisen eller købsprisen, hvis bilen er købt brugt. Hvis bilen er mere end tre år gammel nedsættes værdien til 75 pct. af nyvognsprisen, dog mindst 160.000 kr.

Medarbejderen beskattes med 25 pct. af bilens værdi op til 300.000 kr. og 20 pct. af bilens værdi for den del af værdien, der ligger over 300.000 kr. Derudover betales et miljøtillæg svarende til den årlige ejerafgift/vægtafgift plus 50 pct.

Der er i beregningerne af de provenumæssige konsekvenser af de anførte ændringer lagt til grund, at elbiler har en CO₂-udledning på 0 g/km, og at plug-in hybridbiler har en CO₂-udledning på 1-50 g/km.

Det skønnes med væsentlig usikkerhed, at ca. 600-700 personer i 2019 vil aflønnes med fri eldrevne bil (herunder plug-in hybridbiler) med en samlet skattemæssig værdi på ca. 110 mio. kr. På den baggrund vil de anførte ændringer medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 30 mio. kr. i 2019 (2018-niveau), *jf. tabel 1*. Det årlige umiddelbare mindreprovenu forventes at stige over tid. Dette skyldes, at antallet af eldrevne biler i firmabilparken skønnes at stige i takt med den generelle udbredelse af eldrevne biler, og at bilerens værdi stiger, da registreringsafgiften for eldrevne biler stiger frem mod 2022.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved skattnedsættelse for fri eldrevn bil

Mio. kr. (2018-niveau)	2019	2020	2021	2022
Umiddelbart mindreprovenu	30	35	45	65
Mindreprovenu efter tilbageløb	25	25	35	50

Anm.: Der er anvendt en summarisk tilbageløbsprocent på ca. 24,5 pct. Skønnene er forbundet med væsentlig usikkerhed.
Kilde: Skatteministeriet.

En eventuel finansiering af skattnedsættelsen for eldrevne firmabiler, der er baseret på en øget beskatning af traditionelle firmabiler, kan foretages på flere måder. Fx skønnes en forhøjelse af satsen for beskatning af bilens værdi op til 300.000 kr. med 1/2 pct.-point (dvs. fra 25 pct. til 25,5 pct.) at medføre et umiddelbart merprovenu i størrelsesordenen 45 mio. kr. årligt i perioden. Alternativt skønnes en forhøjelse af satsen for beskatning af den del af bilens værdi, der ligger over 300.000 kr., med et pct.-point (dvs. fra 20 pct. til 21 pct.) at medføre et umiddelbart merprovenu i størrelsesordenen 55 mio. kr. årligt i perioden.

Der er i ovenstående ikke indregnet adfærdsmæssige effekter af de anførte ændringer. Ændret adfærd vil medføre afledte provenuvirkninger fra fx registrerings- og brændstofafgifter og ændret arbejdsudbud. De samlede adfærds- og arbejdsudbudseffekter vil afhænge af, i hvilken sammenhæng ændringen sker, herunder hvordan den konkrete finansiering tilvejebringes. Såfremt finansiering tilvejebringes inden for reglerne om beskatning af fri bil vurderes arbejdsudbudseffekterne dog i et vist omfang at modsvare hinanden.