



## Skatteministeriet

17. december 2018  
J.nr. 2018 - 8399

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 155 af 29. november 2018 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministerens besvarelse på baggrund af svar på SAU alm. del – spørgsmål 66 redegøre for, hvor stort provenuet vil være ved en kombination af den i spørgsmålet anvendte model 1 kombineret med en sænkelse af skalaknækket til henholdsvis 120.000 kr., 130.000 kr., 140.000 kr. og 150.000 kr. I svaret besvares provenuet opgjort i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter adfærd opdelt henholdsvis inklusiv og eksklusiv arbejdsudbud. Endeligt besvares ministerens redegørelse for, om en kombination af model 1 med et sænket skalaknæk i forhold til gældende regler vil betyde en højere registreringsafgift end før den første lempelse i registreringsafgiften i Finansloven 2016. Hvis dette er tilfældet, besvares ministerens oplysning, hvor skalaknækket skal placeres, for at man rammer samme niveau som før Finanslov 2016.

## Svar

Registreringsafgiften udgør 85 pct. af beløbet op til 189.200 kr. (2018-niveau) af bilens afgiftspligtige værdi og 150 pct. derover for personbiler, mens den for motorcykler udgør 85 pct. af beløbet mellem 9.800-59.700 kr. (2018-niveau) af motorcyklens afgiftspligtige værdi og 150 pct. over 59.700 kr.

En forhøjelse af registreringsafgiftens laveste og højeste sats til hhv. 105 og 180 pct. kombineret med samtidig nedsættelse af skalaknækket til 120.000 kr. skønnes med stor usikkerhed at medføre et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd inkl. arbejdsudbud på ca. 1,9 mia. kr. faldende til ca. 1,6 mia. kr., når skalaknækket nedsættes til 150.000 kr., *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved ændringer af registreringsafgiften

Varig virkning, mia. kr. (2019-niveau)	Umiddelbart provenu	Provenu efter tilbageløb og adfærd ekskl. arbejdsudbud	Provenu efter tilbageløb og adfærd inkl. arbejdsudbud
120.000 kr.	5,5	2,6	1,9
130.000 kr.	5,1	2,4	1,7
140.000 kr.	4,8	2,3	1,7
150.000 kr.	4,5	2,2	1,6

Anm: Der er 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. Provenu fra leasingkøretøjer, hvor registreringsafgiften betales forholdsmæssigt, er indregnet i det år, hvor køretøjet købes. Beregningerne omfatter ikke elbiler. Inkluderes elbiler i beregningerne, skønnes det dog ikke at give anledning til ændringer. Kilde: Egne beregninger

Med hensyn til niveauet for registreringsafgiften kan det oplyses, at ved nedsættelsen af registreringsafgiftens højeste sats fra 180 pct. til 150 pct. i forbindelse med Finansloven 2016 udgjorde skalaknækket 81.700 kr. (2015-niveau). I 2019-niveau svarer det til 88.400 kr.

Det skal hertil bemærkes, at aftale om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017 medførte en større omlægning af registreringsafgiften, der udover nedsættelse af registreringsafgiftens laveste sats og en forhøjelse af skalaknækket også indebar stramninger i forhold

til dagældende regler. Fx blev fradrag for det lovpligtige sikkerhedsudstyr ABS-bremser og elektronisk stabiliserings system (ESP) afskaffet, ligesom kilometergrænserne for fradrag for god brændstoføkonomi samt tillægget til registreringsafgiften for dårlig brændstoføkonomi blev forhøjet. I ovenstående beregninger er det forudsat, at disse stramminger fastholdes. På den baggrund vil en samtidig nedsættelse af skalaknækket til 88.400 kr. betyde et væsentlige højere niveau for registreringsafgiften end før den første lempelse af registreringsafgiften som led i Finansloven 2016.

Hvis niveauet for registreringsafgiften skal være på præcis samme niveau som før Finansloven 2016, vil samtlige ændringer i registreringsafgiften siden Finansloven 2016 skulle tilbagerulles. Det vurderes dog, at modellen, hvor skalaknækket sænkes til 140.000 kr., samtidig med at registreringsafgiftens laveste og højeste sats forhøjes til hhv. 105 pct. og 180 pct., vil medføre et niveau for registreringsafgiften, der er på omtrent samme niveau for afgiften som før den første lempelse af registreringsafgiften som led i Finansloven 2016.

Det skal igen bemærkes, at ovenstående modeller udgør væsentlige forhøjelser i registreringsafgiften i forhold til gældende regler. Når der endvidere tages højde for forhøjelsen af ejerafgiften, som var en del af *Omlægning af bilafgifterne*, vil der samlet set blive tale om en stigning i den samlede bilbeskatning i forhold til før den første lempelse af registreringsafgiften.

Det nuværende niveau for bilafgifterne overstiger allerede de eksterne omkostninger forbundet med kørsel, og dermed ligger afgiftsniveauet ud over, hvad der er samfundsøkonomisk optimalt, jf. kapitel 3 i Skatteøkonomiske Redegørelse 2018. I det perspektiv vil de forslåede forhøjelser af registreringsafgiften ikke være samfundsøkonomisk hensigtsmæssige. Regeringen kan derfor ikke støtte forhøjelser af registreringsafgiften, ligesom at sådanne stigninger vil være i strid med regeringens skattestop.