



Skatteministeriet

26. november 2018
J.nr. 2018 - 7638

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 66 af 29. oktober 2018 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for provenuet ved at ændre i registreringsafgiften efter 2 forskellige modeller.

– Model 1, hvor den højeste sats hæves til 180 pct., den laveste sats hæves til 105 pct., skalaknækket sænkes således, at ændringen i knækket isoleret bidrager med 1,5 mia. kr. efter tilbageløb.

– Model 2, hvor den lave sats på 85 pct. bibeholdes til og med 130.000 kr., satsen på 150 pct. bibeholdes op til og med 250.000 kr., den tidligere højeste sats på 180 pct. genindføres for biler over 250.000.

I begge modeller skal elbiler holdes ude, således, at de ikke pålægges stigningerne i registreringsafgiften. For begge modeller bedes ministeren redegøre for provenuet i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter adfærd. Ministeren bedes for adfærd opgive provenuet henholdsvis inklusiv og eksklusiv arbejdsudbud.

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.

Model 1, hvor registreringsafgiftens laveste og højeste sats forhøjes til hhv. 105 og 180 pct., skønnes med stor usikkerhed at medføre et varigt umiddelbart merprovenu på ca. 3,9 mia. kr., svarende til et merprovenu efter tilbageløb og adfærd inkl. arbejdsudbud på ca. 1,5 mia. kr., *jf. tabel 1*. Hvis skalaknækket samtidig sænkes, vil merprovenuet stige yderligere.

Model 2, hvor den lave sats på 85 pct. bibeholdes til og med 130.000 kr., satsen på 150 pct. bibeholdes op til og med 250.000 kr., og den tidligere højeste sats på 180 pct. genindføres for biler over 250.000 kr., skønnes med stor usikkerhed at medføre et varigt umiddelbart merprovenu på ca. 1,1 mia. kr. Efter tilbageløb og adfærd inkl. arbejdsudbud skønnes det varige merprovenu at udgøre ca. 0,3 mia. kr.

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 |
|--|---------------------|--|---|
| Model 1 | 3,9 | 2,0 | 1,5 |
| Model 2 | 1,1 | 0,5 | 0,3 |

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. Inkluderer elbiler i beregningerne, skønnes det dog ikke at give anledning til ændringer.

Kilde: Egne beregninger

Det bemærkes, at både model 1 og model 2 udgør væsentlige forhøjelser i registreringsafgiften i forhold til gældende regler. I gennemsnit medfører model 1 og model 2 en afgiftsstigning på hhv. ca. 23.200 kr. pr. bil og ca. 6.800 kr. pr. bil. Sådanne stigninger vil således være i strid med regeringens skattestop.

Dertil kommer, at det nuværende niveau for bilafgifterne overstiger de eksterne omkostninger forbundet med kørsel, og dermed ligger afgiftsniveauet udover, 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.