



Til lovforslag nr. L 93

Folketinget 2016-17

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 15. december 2016

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

(Nedsættelse af registreringsafgiften)

[af skatteministeren (Karsten Lauritzen)]

1. Ændringsforslag

Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet 6 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 22. november 2016 og var til 1. behandling den 9. december 2016. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Lovforslaget blev sendt i høring samtidig med fremsættelsen. Den 6. december 2016 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget. Den 9. december 2016 sendte skatteministeren supplerende høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 6 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Nogle af udvalgets spørgsmål og skatteministerens svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (DF, V, LA og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (S) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme imod de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (EL, ALT, SF og RV) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret

med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL, ALT og RV):

Til titlen

1) Titlen affattes således:

»Forslag
til

**Lov om ændring af registreringsafgiftsloven,
brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af
motorkøretøjer m.v.¹⁾**

(Nedsættelse af registreringsafgiften og udsættelse af indfasning af registreringsafgift, grøn ejerafgift og vægtafgift for eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer)

¹⁾Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).«

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 5]

Til § 1

2) Før nr. 1 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 2, stk. 1, nr. 14, ændres »2018,« til: »2020,«.

[Forlængelse af fritagelse for registreringsafgift med 2 år for brændselscelledrevne køretøjer]

3) Efter nr. 2 indsættes som nye numre:

»02. I § 5 b, stk. 1, nr. 1, og § 5 c, stk. 2, nr. 1, ændres »2016« til: »2016-2018«.

03. I § 5 b, stk. 1, nr. 2, og § 5 c, stk. 2, nr. 2, ændres »2017« til: »2019«.

04. I § 5 b, stk. 1, nr. 3, og § 5 c, stk. 2, nr. 3, ændres »2018« til: »2020«.

05. I § 5 b, stk. 1, nr. 4, og § 5 c, stk. 2, nr. 4, ændres »2019« til: »2021«.

06. I § 5 b, stk. 2, 1. pkt., og § 5 c, stk. 3, 1. pkt., ændres »2016 og 2017« til: »2016-2019«.

[Udsættelse af indfasning af registreringsafgift med 2 år for eldrevne køretøjer og biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvis opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning]

4) Efter nr. 2 indsættes som nye numre:

»07. I § 5 d, nr. 1, ændres »2019« til: »2021«.

08. I § 5 d, nr. 2, ændres »2020« til: »2022«.

09. I § 5 d, nr. 3, ændres »2021« til: »2023«.

010. I § 5 d, nr. 4, ændres »2022« til: »2024«.

[Udsættelse af indfasning af registreringsafgift med 2 år for brændselscelledrevne køretøjer]

Nye paragraffer

5) Efter § 1 indsættes som nye paragraffer:

»§ 01

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 3 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, § 2 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og § 2 i lov nr. 650 af 8. juni 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 3, ændres »2018« til: »2020«.

§ 02

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 745 af 25. juni 2014, § 3 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 30 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, § 6 i lov nr. 540 af 29. april 2015 og § 3 i lov nr. 1889 af 29. december 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 2, ændres »2018« til: »2020«.

[Forlængelse af fritagelse for grøn ejerafgift med 2 år for brændselscelledrevne køretøjer]

Til § 2

6) I stk. 2 ændres »2016.« til: »2016, jf. dog 2. og 3. pkt.«, og som 2. og 3. pkt. indsættes:

»§ 1, nr. 02-05, har virkning fra og med den 1. januar 2017. § 1, nr. 01 og 06-010, og §§ 01 og 02 har virkning fra og med den 15. januar 2017.«

[Virkning fra og med den 1. januar 2017 for ændringerne vedrørende indfasning af registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler og virkning fra lovens ikrafttræden for de ændringer, der vedrører registreringsafgift, grøn ejerafgift og vægtafgift for brændselscelledrevne køretøjer samt forlængelse af fradragperiode for elbiler og pluginhybridbiler]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Der er tale om en konsekvensændring. Det foreslås i nr. 5 at forlænge fritagelserne fra grøn ejerafgift og vægtafgift for brændselscelledrevne køretøjer. Da der foreslås ændringer i brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., er det nødvendigt at ændre lovens titel, så disse love også medtages i titlen. Noten foreslås videreført uændret.

Til nr. 2-5

Ændringsforslagene har til formål at bidrage til et stigende salg af elbiler, pluginhybridbiler m.v. Baggrunden er, at der i 2015 blev indgået en aftale om gradvis at pålægge registreringsafgift på elbiler m.v. Det har imidlertid vist sig, at elbilsalget ligger langt under det forudsatte i 2016 – på et niveau omkring halvdelen.

Det ser dermed ud til, at indfasningen af registreringsafgiften for elbiler har haft en alt for voldsom effekt på salget. Fortsættes indfasningen fra den 1. januar 2017, vil det yderligere begrænse salget. Derfor foreslås det at udskyde indfasningen i 2 år.

Hvis Danmark skal nå EU's klimamålsætning for 2030, er det nødvendigt med en kraftig begrænsning af CO₂-udslippet fra transportsektoren og klimaforureningen fra landbruget. Det er en udbredt opfattelse, at en betydelig del af denne begrænsning skal komme, ved at flere personbiler kører på el, som fremstilles af vindmøller, solceller m.v. Derfor er det vigtigt, at elbilsalget kommer i gang, hvilket er baggrunden for disse ændringsforslag.

Venstregeringen, Socialdemokratiet og Radikale Venstre indgik den 9. oktober 2015 en aftale om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler. På baggrund heraf blev der ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 indført en indfasning af registreringsafgift over en 5-årig periode fra 2016 for elbiler og fra 2019 for brændselscelledrevne biler. Herudover blev brændselscelledrevne biler fritaget for vægtafgift og grøn ejerafgift indtil udgangen af 2018.

De foreslåede ændringer har til formål at udsætte indfasningen af registreringsafgift med 2 år for eldrevne køretøjer, biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvis opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning (pluginhybridbiler), og brændselscelledrevne køretøjer. Herudover foreslås det, at brændselscelledrevne bilers fritagelse for vægtafgift og grøn ejeravgift forlænges tilsvarende med 2 år.

I ændringsforslag *nr. 2* foreslås det, at fritagelsen for registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14, forlænges med 2 år fra udgangen af 2018 til udgangen af 2020. Det vil betyde, at indfasningen af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer igangsættes i 2021, og at de efterfølgende stigninger udsættes tilsvarende med hver 2 år.

I ændringsforslag *nr. 3* foreslås det, at indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler udsættes med 2 år.

I ændringsforslag *nr. 4* foreslås det, at indfasningen af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer udsættes tilsvarende med 2 år. For eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler sker dette, ved at det trin i indfasningen, der gælder for 2016, forlænges, så det også gælder for 2017 og 2018. Den oprindelig planlagte stigning i 2017 udsættes således til 2019, ligesom de efterfølgende stigninger udsættes tilsvarende med hver 2 år. Efter gældende ret gives i 2016 og 2017 desuden et fradrag på 10.000 kr. i registreringsafgiften, dog maksimalt svarende til den beregnede afgift, jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, og § 5 c, stk. 3. Det foreslås, at perioden, hvor dette fradrag gives, også forlænges med 2 år. Det vil betyde, at der i 2016-2019 gives et fradrag på 10.000 kr., dog maksimalt svarende til den beregnede afgift som hidtil. For brændselscelledrevne køretøjer udsættes hele indfasningen, så den igangsættes i 2021 frem for i 2019 som oprindeligt forudsat, og så de efterfølgende stigninger udsættes tilsvarende med hver 2 år.

I ændringsforslag *nr. 5* foreslås det, at brændselscelledrevne køretøjers fritagelse for henholdsvis grøn ejeravgift og vægtafgift forlænges med 2 år. Fritagelsen for grøn ejeravgift fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 3, og gælder til og med den 31. december 2018. Det foreslås, at dette udløbstidspunkt udsættes med 2 år, så fritagelsen gælder til og med den 31. december 2020. Fritagelsen for vægtafgift fremgår af § 1, stk. 2, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og gælder til og med den 31. december 2018. Det foreslås, at dette udløbstidspunkt udsættes med 2 år, så fritagelsen gælder til og med den 31. december 2020.

Til nr. 6

Efter gældende ret finder næste trin i indfasningen af registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler anvendelse fra den 1. januar 2017. Det er derfor nødvendigt at sikre, at den foreslåede udsættelse af indfasning af registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler får virkning fra den 1. januar 2017, så det i 2016 gældende afgiftsniveau fastholdes.

Hvis de foreslåede ændringer først fik virkning fra lovens ikrafttræden den 15. januar 2017, ville der blive en periode

fra den 1. januar 2017 til og med den 14. januar 2017, hvor køretøjer ville skulle afgiftsberigtiges med den højere sats, som følger af den oprindelig fastsatte indfasning, hvorefter satsen igen ville falde til det samme niveau som i 2016 for resten af 2017 og 2018.

Det foreslås derfor i ændringsforslag nr. 6, at de ændringer, der vedrører indfasning af registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler, får virkning fra og med den 1. januar 2017. Dette omfatter ikke det særlige fradrag på 10.000 kr. i registreringsafgiften i medfør af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, 1. pkt., og § 5 c, stk. 3, 1. pkt., da fradraget allerede ifølge gældende ret gives i 2017. Det er således ikke nødvendigt, at den ændring, der vedrører forlængelsen af den periode, hvor fradraget gives, får virkning forud for lovens ikrafttræden.

Efter gældende ret skal indfasningen af registreringsafgift, grøn ejeravgift og vægtafgift for brændselscelledrevne biler først ske efter den 31. december 2018. Det er derfor ikke nødvendigt, at de ændringer, der vedrører udsættelsen af dette tidspunkt, får virkning forud for lovens ikrafttræden.

Lovforslagets § 2, stk. 3-6, finder ligeledes anvendelse for de elbiler og pluginhybridbiler, som er omfattet af de foreslåede ændringer af registreringsafgiftslovens §§ 5 b og 5 c, der får virkning fra og med den 1. januar 2017. Det vil eksempelvis sige, at for så vidt angår afgiftsdifferencer, der måtte opstå for elbiler eller pluginhybridbiler, som anmeldes til registrering i perioden fra den 1. januar 2017 til lovens ikrafttræden den 15. januar 2017, omfattes disse af lovforslagets § 2, stk. 3, hvorefter der kan ske tilbagebetaling af eventuelle afgiftsdifferencer.

Det foreslås, at de ændringer, som ikke vedrører 2017, får virkning samtidig med lovens ikrafttrædelse den 15. januar 2017.

Provenumæssige konsekvenser

Nedenstående oplysninger om de provenumæssige konsekvenser stammer fra Skatteministeriet og vil afhænge af, hvor mange elbiler m.v. der sælges.

En udsættelse af indfasningen af registreringsafgiften for elbiler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler til 2019-2022, således at elbiler og pluginhybridbiler er fuldt indfaset i 2022, skønnes at indebære et umiddelbart mindreprovenu på ca. 50 mio. kr. i 2017 stigende til 250 mio. kr. i 2020 og 100 mio. kr. i 2021, mens den varige umiddelbare virkning skønnes at udgøre ca. 50 mio. kr., jf. tabel 1.

Efter tilbageløb og adfærd skønnes forslaget at medføre et mindreprovenu på ca. 25 mio. kr. i 2017 stigende til 200 mio. i kr. 2020 og 100 mio. kr. i 2021, mens den varige virkning skønnes at udgøre ca. 25 mio. kr.

Med forslaget øges mindreprovenuet ved indfasningen således i forhold til det, der lå til grund for lovforslag nr. L 61 (folketingsåret 2015-16). Det samlede nettofinansieringsbehov efter tilbageløb og adfærd ved indfasningen skønnes dermed at udgøre 250 mio. kr. i 2017, 325 mio. kr. i 2018 og 375 mio. kr. i 2019 samt hhv. 200 mio. kr. og 100 mio. kr. i de to nye indfasningsår 2020 og 2021.

Tabel 1. Provenuvirkninger ved udskydelse af indfasningen til 2019-2021

Mio. kr. (2017-niveau)	Varig virkning	2017	2018	2019	2020	2021	Finansårsvirkning 2017
Umiddelbart provenu	-25	-50	-75	-100	-250	-100	-50
Provenu efter tilbageløb og adfærd	0	-25	-75	-100	-200	-100	-25

Det er ved beregningen forudsat, at skalaknækket for personbiler fra 2017 forhøjes med 22.000 kr. (2017-niveau), jf. Aftale om finansloven for 2017, som delvis udmøntes ved lovforslaget. Det forudsatte salg i lovforslag nr. L 61 (folketingsåret 2015-16) om indfasning af registreringsafgift for

elbiler m.v. fremsat den 18. november 2015 er endvidere lagt til grund for beregningen.

Forslaget medfører en forhøjelse af skatteudgifter svarende til det skønnede umiddelbare mindreprovener på 25 mio. kr. i varig virkning.

Dennis Flydtkjær (DF) Jan Rytkjær Callesen (DF) Hans Kristian Skibby (DF) Kim Christiansen (DF) Mikkel Dencker (DF)

René Christensen (DF) Louise Schack Elholm (V) Jan E. Jørgensen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Torsten Schack Pedersen (V) Jakob Engel-Schmidt (V) Joachim B. Olsen (LA) nfm. May-Britt Katstrup (LA)

Anders Johansson (KF) Ane Halsboe-Jørgensen (S) Jens Joel (S) Daniel Toft Jakobsen (S) Jesper Petersen (S)

Mattias Tesfaye (S) Peter Hummelgaard Thomsen (S) Lea Wermelin (S) fmd. Rune Lund (EL) Pelle Dragsted (EL)

Josephine Fock (ALT) René Gade (ALT) Martin Lidegaard (RV) Lisbeth Bech Poulsen (SF) Jacob Mark (SF)

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Tjóðveldi (T)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Javnaðarflokkurinn (JF)	1
Alternativet (ALT)	10	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 93

Bilagsnr.	Titel
1	Lovforslaget sendt i høring
2	Meddelelse om, at der åbnes for spørgsmål til lovforslaget
3	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Høringsskema og høringssvar, fra skatteministeren
5	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
6	Supplerende høringssvar og høringsnotat, fra skatteministeren

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 93

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvor meget billigere en Ford Mondeo og en Volkswagen Passat bliver som følge af lempelserne af registreringsafgiften i henholdsvis finansloven for 2016 og den del af aftale om finanslov for 2017, som dette lovforslag udmønter, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om at oplyse provenuskønnet for årene 2016-2020 og varigt opdelt efter henholdsvis umiddelbart provenu, provenu efter tilbageløb og adfærd og provenu efter tilbageløb, men før adfærd, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der sikrer, at den fortsatte gradvise indfasning af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer udsættes til 2019-2022, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om at redegøre nærmere for adfærdseffekterne ved den foreslåede forhøjelse af skalaknækket i registreringsafgiftsloven, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvilke empiriske undersøgelser Skatteministeriet har kendskab til, der viser en positiv direkte sammenhæng mellem lavere registreringsafgift og øget arbejdsudbud, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om at fremvise empirisk baseret dokumentation for, at arbejdsudbuddet er øget svarende til en provenueffekt på 280 mio. kr. i 2016 som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 4-6 og skatteministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra S.

Spørgsmål 4

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 på spm. 4

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 forholdsmæssigt, 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 dermed 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.

Spørgsmål 5

Ministeren bedes redegøre for, hvilke empiriske undersøgelser Skatteministeriet har kendskab til, der viser en positiv direkte sammenhæng mellem lavere registreringsafgift og øget arbejdsudbud, og hvor sikker denne sammenhæng vurderes at være.

Svar på spm. 5

Skatteministeriets vurdering af effekten af ændringer i afgifter som registreringsafgiften tager afsæt i de generelle regnemetoder som beskrevet i *Regneprincipper og modelanvendelse i Finansministeriet*, 22. november 2012.

Beregningsmetoden tager konkret udgangspunkt i en elasticitet på 0,1, der angiver den procentvise effekt på arbejdsudbuddet målt i timer ved en 1 pct. ændring i marginallønnen efter skat. Afgiftsændringer påvirker arbejdsudbuddet på nogenlunde samme måde som en ændring i en proportional indkomstskat og vil derfor have en tilsvarende effekt på arbejdsudbuddet. En nedsættelse af registreringsafgiften forventes at medføre lavere bilpriser og dermed øget real marginalløn.

Andelen af det samlede forbrug, som anvendes på køb af nye biler og motorcykler, er endvidere generelt stigende med indkomsten. Da der er tale om en forhøjelse af skalaknækket, som reducerer afgiftsgrundlaget for den høje registreringsafgiftssats (på 150 pct.), er det lagt til grund, at nedsættelsen har næsten samme virkning på arbejdsudbuddet som en beløbsmæssigt tilsvarende reduktion af topskattesatsen.

Spørgsmål 6

Kan skatteministeren og Skatteministeriet fremvise empirisk baseret dokumentation for, at arbejdsudbuddet er øget svarende til en provenueffekt på 280 mio. kr. i 2016 som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften i 2016?

Svar på spm. 6

Skatteministeriet har ikke kendskab til empiriske undersøgelser af den isolerede effekt af nedsættelsen af registreringsafgiften i forbindelse med FL16 på arbejdsudbuddet.

Det er dog et generelt princip ved ændringer i skatter og afgifter, at arbejdsudbudseffekten indregnes fuldt ud fra det første år, ændringerne har virkning. Det gælder således også for registreringsafgiften.