


Skatteministeriet

14. december 2015
J.nr. 15-3097916

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 69 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven. (Nedsættelse af registreringsafgiftens højeste sats for personbiler m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 5 af 4. december 2015. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for omfanget af adfærdseffekterne ved en nedsættelse af registreringsafgiften fra 180 pct. til 150 pct., samt hvor sikkert skønnet over den relative hurtige indtræden af disse dynamiske effekter vurderes at være.

Svar

Nedsættelsen af den høje registreringsafgiftssats fra 180 pct. til 150 pct. skønnes med betydelig usikkerhed at indebære et umiddelbart mindreprovenu fra registreringsafgift på 1.210 mio. kr. i 2016 faldende til ca. 960 mio. kr. fra 2017. I varig virkning udgør det umiddelbare mindreprovenu 960 mio. kr., *jf. tabel 1.*

Mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes at udgøre ca. 40 mio. kr. i 2015 og 350 mio. kr. i 2016 faldende til ca. 260 mio. kr. i 2018. I varig virkning skønnes mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd at udgøre ca. 200 mio. kr.

De samlede adfærdseffekter skønnes hermed at reducere mindreprovenuet med 100 mio. kr. i 2015, 860 mio. kr. i 2016 og 690 mio. kr. i 2017, stigende til 710 mio. kr. i 2020. I varig virkning skønnes adfærdseffekterne at reducere mindreprovenuet med 760 mio. kr.

Adfærdseffekterne forudsættes således at reducere den umiddelbare provenuvirkning med 71 pct. i 2015 og 2016 som stiger gradvist til 79 pct. Den høje selvfinansieringsgrad afspejler, at bilafgifterne er relativt høje.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved reduktion af registreringsafgiftssatsen på 180 pct.

| mio. kr. (2016-niveau) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Varig virkning |
|--|-------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| Umiddelbart provenu | -140 | -1.210 | -960 | -960 | -960 | -960 | -960 |
| Adfærd i alt | 100 | 860 | 690 | 700 | 700 | 710 | 760 |
| - heraf registreringsafgift og moms ved køb af bil | 50 | 480 | 380 | 380 | 380 | 380 | 380 |
| - heraf løbende bilafgifter og brændstofafgifter samt moms | 0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 130 |
| - heraf tilbageløb | 10 | 90 | 70 | 60 | 60 | 60 | 30 |
| - heraf arbejdsudbud | 30 | 280 | 220 | 220 | 220 | 220 | 220 |
| Provenu efter tilbageløb og adfærd | -40 | -350 | -270 | -260 | -260 | -250 | -200 |

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 fra 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 udigningsafgift, ansvarsforsikringsaf-

gift 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 af den høje registreringsafgiftssats (fra 180 pct.), er det lagt til grund, at nedsættelsen har næsten samme virkning som en beløbsmæssigt tilsvarende reduktion af topskattesatsen, jf. svar på spørgsmål 4.

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.