



Skatteministeriet

13. december 2018
J.nr. 2018 - 5832

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 120 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstof-
forbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Udskydelse af indfas-
ning af registreringsafgift m.v. og ændring af bundfradrag for eldrevne køretøjer m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 4 af 12. december 2018. Spørgsmålet er stillet efter
ønske fra Dennis Flydtkjær (DF).

Karsten Lauritzen

/ Søren Schou



Spørgsmål

Ministeren bedes oplyse, hvad konsekvensen vil være af at ændre på firmabilbeskatningen efter følgende skabelon:

- Værdielementet sænkes fra 25 pct. til henholdsvis 24 pct., 23 pct., 22 pct., 21 pct. og 20 pct. for den del af værdien som er under 300.000 kr. og fastholdes på 20 pct. af den del der ligger over.
- Miljøtillægget hæves så forslagene er omtrent provenuneutrale.

Ministeren bedes endvidere oplyse, hvad de forventede adfærdsvirkninger af ovenstående omlægninger forventes at være i forhold til ændret CO₂-udledning fra firmabiler.

Endeligt bedes ministeren bekræfte, at i det omfang en sådan omlægning isoleret fører til et lavere skatteprovenu fra firmabilbeskatningen, så skyldes dette, at forslaget vil føre til forbedret brændstoføkonomi blandt firmabiler (og dermed lavere grøn ejerafgift og miljøtillæg), hvilket igen reflekterer, at medarbejderen får et lavere separat privatforbrug (medarbejderens værdi af firmabil falder) samt at dette må forventes på sigt at sætte sig i højere (almindeligt beskattet) løn.

Svar

Efter gældende regler beskattes en medarbejder, der får stillet fri bil til rådighed af arbejdsgiveren, af 25 pct. af værdien op til 300.000 kr. og 20 pct. af den del af værdien, der ligger over 300.000 kr. Yderligere beskattes medarbejderen af et miljøtillæg svarende til 150 pct. af den årlige ejer-/vægtafgift.

En nedsættelse af satsen på 25 pct. til 24 pct. skønnes at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 100 mio. kr. i 2020, hvilket kan finansieres ved at forhøje satsen for miljøtillæg fra 150 pct. til 330 pct. En sådan omlægning skønnes at medføre et beskedent merprovenu på ca. 10 mio. kr. i umiddelbar virkning og at være provenuneutral efter tilbageløb og adfærd, jf. *tabel 1*.

En ændring af firmabilbeskatningen, så miljøtillægget vægtes højere, er umiddelbart ikke provenumæssig robust over tid. Det skyldes for det første, at ejerafgiften efter gældende regler ikke reguleres med pris- eller lønudviklingen, og således er faldende målt i fast niveau. For det andet må udviklingen i bilernes brændstofforbrug forventes at medføre lavere ejerafgifter. Begge forhold gør, at miljøtillægget i firmabilbeskatningen skal øges år for år, hvis der skal være provenuneutralitet.¹

Således skønnes det, at ved en nedsættelse af satsen på 25 pct. til 24 pct., skal miljøtillægget forhøjes til 335 pct. i 2021, 340 pct. i 2022 etc., således at den i 2025 skal være 370 pct.

¹ Som led i aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017 indgår, at ejerafgiften skal gøres mere robust overfor den teknologiske udvikling ved at regulere ejerafgiften, jf. <https://www.skm.dk/media/1516297/Aftaletekst-registreringsafgift.pdf>. Den konkrete reguleringsmetode er dog endnu ikke besluttet. I nærværende svar er beregningerne i forhold til gældende regler.

Omlægningen skønnes at medføre en reduktion af CO₂-emissionen fra firmabiler i størrelsesordenen 500 tons årligt. De relativt beskedne virkninger kan henføres til, at forhøjelsen af miljøtillægget og reduktionen af satsen for bilens værdi i høj grad ophæver hinanden, således at nettoændringen i beskatningen bliver beskeden.

Tabellerne 2-5 viser tilsvarende beregninger ved nedsættelse af satsen på 25 pct. til 23 pct., 22 pct., 21 pct. og 20 pct.

Der gøres opmærksom på, at der er en væsentlig usikkerhed på adfærdsberegningerne, herunder virkningen på CO₂-emissionen.

Henset til usikkerheden, samt at der er tale om omlægninger, der medfører bruttoprovenuændringer i størrelsesordenen 100-500 mio. kr., finder jeg, at en omlægning som beskrevet bør undersøges grundigere, inden den eventuelt sættes i værk. Det mener jeg er en opgave for den kommende kommission for grøn transport.

Med hensyn til den sidste del af spørgsmålet, så vil en omlægning, hvor miljøtillæg vægtes højere, medføre mere brændstoføkonomiske firmabiler. Som nævnt skønnes effekten – med stor usikkerhed – begrænset.

De lavere ejerafgifter og brændstofudgifter vil isoleret set reducere virksomhedens omkostninger til medarbejderens firmabil. Ud over disse elementer består omkostningerne bl.a. i anskaffelse, forsikring og reparation. I det omfang omkostningerne til firmabil falder, og såfremt virksomhedens samlede aflønning (kontantløn og personalegoder) af medarbejderen skal være uændret, vil medarbejderen blive kompenseret enten i form af højere kontantløn eller fx en dyrere firmabil.

Tabel 1. Konsekvenser af en nedsættelse til 24 pct.

	Gældende	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Satser (pct.)</i>							
Miljøtillæg	150	330	335	345	350	360	370
Sats 1	25	24	24	24	24	24	24
Sats 2	20	20	20	20	20	20	20
<i>Provenumæssige konsekvenser, 2019-niveau (mio. kr.)</i>							
Forhøjelse af miljøtillæg, umiddelbart		100	110	110	110	110	110
Reduktion af sats til 24 pct., umiddelbart		-100	-100	-100	-100	-100	-110
Samlet umiddelbar virkning		10	10	10	10	10	10
Virkning efter tilbageløb og adfærd		0	0	0	0	0	0
CO ₂ -emission (1.000 tons)		-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5

Anm.: Forudsat, at bilers brændstoføkonomi frem mod 2025 forbedres med 15 pct.

Kilde: Egne beregninger

Tabel 2. Konsekvenser af en nedsættelse til 23 pct.

	Gældende	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Satser (pct.)</i>							
Miljøtillæg	150	500	515	530	550	565	580
Sats 1	25	23	23	23	23	23	23
Sats 2	20	20	20	20	20	20	20
<i>Provenumæssige konsekvenser, 2019-niveau (mio. kr.)</i>							
Forhøjelse af miljøtillæg, umiddelbart		200	210	210	210	220	220
Reduktion af sats til 23 pct., umiddelbart		-190	-200	-200	-200	-210	-210
Samlet umiddelbar virkning		10	10	10	10	10	10
Virkning efter tilbageløb og adfærd		0	0	0	0	0	0
CO ₂ -emission (1.000 tons)		-1,1	-1,1	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0

Anm.: Forudsat, at bilers brændstoføkonomi frem mod 2025 forbedres med 15 pct.

Kilde: Egne beregninger

Tabel 3. Konsekvenser af en nedsættelse til 22 pct.

	Gældende	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Satser (pct.)</i>							
Miljøtillæg	150	670	695	715	740	770	790
Sats 1	25	22	22	22	22	22	22
Sats 2	20	20	20	20	20	20	20
<i>Provenumæssige konsekvenser, 2019-niveau (mio. kr.)</i>							
Forhøjelse af miljøtillæg, umiddelbart		310	310	320	320	320	330
Reduktion af sats til 22 pct., umiddelbart		-290	-300	-300	-300	-310	-320
Samlet umiddelbar virkning		10	20	20	20	20	20
Virkning efter tilbageløb og adfærd		0	0	0	0	0	0
CO ₂ -emission (1.000 tons)		-1,6	-1,6	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5

Anm.: Forudsat, at bilers brændstoføkonomi frem mod 2025 forbedres med 15 pct.

Kilde: Egne beregninger

Tabel 4. Konsekvenser af en nedsættelse til 21 pct.

	Gældende	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Satser (pct.)</i>							
Miljøtillæg	150	840	870	900	935	970	1.000
Sats 1	25	21	21	21	21	21	21
Sats 2	20	20	20	20	20	20	20
<i>Provenumæssige konsekvenser, 2019-niveau (mio. kr.)</i>							
Forhøjelse af miljøtillæg, umiddelbart		410	410	420	420	430	440
Reduktion af sats til 21 pct., umiddelbart		-390	-390	-400	-410	-410	-420
Samlet umiddelbar virkning		20	20	20	20	20	20
Virkning efter tilbageløb og adfærd		0	0	0	0	0	0
CO ₂ -emission (1.000 tons)		-2,1	-2,1	-2,1	-2,0	-2,0	-2,0

Anm.: Forudsat, at bilers brændstoføkonomi frem mod 2025 forbedres med 15 pct.

Kilde: Egne beregninger

Tabel 5. Konsekvenser af en nedsættelse til 20 pct.

	Gældende	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Satser (pct.)</i>							
Miljøtillæg	150	1.010	1.045	1.085	1.125	1.170	1.210
Sats 1	25	20	20	20	20	20	20
Sats 2	20	20	20	20	20	20	20
<i>Provenumæssige konsekvenser, 2019-niveau (mio. kr.)</i>							
Forhøjelse af miljøtillæg, umiddelbart		500	510	520	530	530	550
Reduktion af sats til 20 pct., umiddelbart		-490	-490	-500	-510	-510	-530
Samlet umiddelbar virkning		20	20	20	20	20	20
Virkning efter tilbageløb og adfærd		0	0	0	0	0	0
CO ₂ -emission (1.000 tons)		-2,7	-2,6	-2,6	-2,5	-2,5	-2,5

Anm.: Forudsat, at bilers brændstoføkonomi frem mod 2025 forbedres med 15 pct.

Kilde: Egne beregninger