



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2008-518-0041

Dato: 11. juni 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 246 af 9. maj 2008.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 246:

Ministeren anmodes om at tilsende udvalget en beskrivelse af de ændringer af registreringsafgiften, som blev gennemført i 2002 som følge af skattestoppet, herunder en beregning, der viser, hvordan disse ændringer har påvirket provenuet af registreringsafgiften for hvert af årene 2002-2008 omregnet til 2008-priser, samt et skøn for hvordan det vil påvirke provenuet af registreringsafgiften for hvert af årene 2009 til 2015, såfremt man ophæver de nævnte ændringer med virkning fra og med 2009?

Spørgsmålet ønskes besvaret senest den 23. maj 2008.

Svar:

Regeringen gennemførte skattestop for motorafgifterne fra 2002. Skattestoppet for motorafgifterne har til og med i år givet alle bilejere en afgiftslempelse på godt 6,3 mia. kr. i forhold til de tidligere gældende regler, jf. tabel 1.

Jeg vil gerne understrege, at skattestoppet står ved magt, også når det gælder motorafgifterne. Vi har valgt at beholde en del af den tidligere reguleringsordning, fordi den var værd at beholde. Registreringsafgiften ville nemlig ellers have været steget år for år. Vi har fastfrosset de løbende afgifter, så det ikke længere bliver dyrere og dyrere at holde bil. Vi har omlagt motorafgifterne, så de tilskynder til anskaffelse af biler, der er mere klima- og miljøvenlige end ellers. Alt sammen har kunnet gøres uden, at det hverken er blevet dyrere at købe eller eje bil, og sådan synes jeg, vi skal fortsætte.

Både vægtafgiften og ejerafgiften blev i perioden 1998 – 2002 årligt reguleret op med den reguleringsprocent, der i øvrigt anvendes i skatte- og afgiftslovgivningen (satsreguleringsprocenten). Der blev yderligere tillagt 1,5 procent point pr. år. Modsvarende blev der i perioden 1999 - 2002 årligt foretaget satsregulering af registreringsafgiftslovens beløbsgrænser. Særligt for personbilernes og motorcyklernes skalaknæk blev den årlige satsregulering tillagt 1 procent point. Ekstrareguleringen af skalaknæk var snævert knyttet til forhøjelserne i satserne for vægtafgiften og ejerafgiften.

Reguleringsordningerne var en del af en afgiftspakke, som samlet set strammede bilafgifterne. Afgiftspakken blev gennemført af regeringen Poul Nyrup Rasmussen III i 1997 med stemmer fra SF og Enhedslisten.

Med skattestoppet for motorafgifterne blev de kronebeløb, der var fastsat for 2002, videreført uændrede. Denne del af skattestoppet for motorafgifterne betød, at bilisternes betaling af vægt- og ejerafgift, hvert år er reduceret med 300 - 350 mio. kr., heraf 275 – 300 mio. kr. vedrørende personbiler

For registreringsafgiften blev reguleringerne af beløb vedrørende afgiftsfri bundgrænser og skalaknæk i de progressive skalaer videreført, dog uden det indtil da gældende tillæg til reguleringen på 1 procentpoint pr. år for personbiler og motorcykler. Reguleringen af skalaknækkene med satsreguleringsprocenten har også uden det tidligere tillæg til reguleringen på 1 procentpoint pr. år medført billigere biler. Det skyldes, at prisudviklingen for biler i perioden i gennemsnit årligt har været ca. 0,9 pct. lavere end den gennemsnitlige satsreguleringsprocent. En regulering af skalaknæk mv., der i gennemsnit er højere end prisudvik-

lingen for biler medfører, at den andel af bilernes værdi, der beskattes med 180 pct. falder, mens den del der beskattes med 105 pct. stiger.

I tabel 1 nedenfor er angivet 2 forløb for nye personbiler. Det ene forløb vedrører de skalaknæk, der konkret har været gældende siden 2002, mens det andet viser de skalaknæk for registreringsafgiften af personbiler, der ville have været gældende såfremt tillægsreguleringen på 1 procentpoint havde været opretholdt. Da stigninger i skalaknækket er uden betydning for biler, der har et beskatningsgrundlag, der er under knækket, er der skønnet en andel af biler, hvor knækreguleringen har betydning. Satsreguleringsprocenterne er anvendt til at omregne beløbene til 2008-kr.

Tabel 1 Reguleringsordningen med og uden tillæg 2002-2008 og ejerafgifter uden skattestopet

| Nye personbiler | Reguleringsprocent | Faktiske skalaknæk, herunder lov nr. 541 af 6. juni 2007. Kr. | Med tillægsregulering på 1 pct. Kr. | Faktisk lempelse for personbiler, med en beskattet værdi over skalaknækket Kr. | Lempelse forudsat tillægsregulering på 1 pct. Kr. | Bilsalg ca. | Skønnet andel af biler der har en beskattet værdi over knækket - faktisk forløb | Skønnet andel af biler der har en beskattet værdi over knækket - uden skattestop | Lempelse uden ekstraregulering mio. kr. | Lempelse med ekstraregulering Mio. kr. | Forskel mio. kr. | Omregnet til 2008-kr. | Beregnet provenu fra ejerafgifter af personbiler uden skattestop - mio. 2008 kr. |
|--|--------------------|--|--|---|--|-------------|---|--|--|---|---------------------|-----------------------|--|
| 2002 | 3,0 pct. | 57.400 | 57.400 | | | | | | | | | | |
| 2003 | 3,5 pct. | 59.500 | 59.800 | 1.575 | 1.800 | 97.000 | 80 pct. | 80 pct. | 122 | 140 | 18 | 20 | 324 |
| 2004 | 3,2 pct. | 61.400 | 62.200 | 3.000 | 3.600 | 123.000 | 79 pct. | 79 pct. | 292 | 350 | 58 | 65 | 630 |
| 2005 | 2,2 pct. | 62.700 | 63.900 | 3.975 | 4.875 | 149.000 | 78 pct. | 77 pct. | 462 | 559 | 97 | 106 | 852 |
| 2006 | 2,3 pct. | 64.200 | 65.800 | 5.100 | 6.300 | 157.000 | 77 pct. | 76 pct. | 617 | 752 | 135 | 143 | 1.083 |
| April 07 | 2,7 pct. | 65.900 | 68.000 | 6.375 | 7.950 | 48.000 | 76 pct. | 75 pct. | 233 | 286 | 54 | 55 | - |
| lovændring | | 74.000 | 68.000 | 12.450 | 7.950 | 115.000 | 71 pct. | 74 pct. | 1.017 | 677 | -340 | -351 | 1.376 |
| 2008 | 3,2 pct. | 76.400 | 70.500 | 14.250 | 9.825 | 150.000 | 70 pct. | 73 pct. | 1.496 | 1.076 | -420 | -420 | 1.696 |
| I alt nettolempelse af bilafgifter ved skattestop inkl. ændring af skalaknæk i april 2007 | | | | | | | | | | | | 6.343 | |

Det faktiske forløb inklusiv lovændringen fra foråret 2007 giver for 2007 - 2008 en lavere indtægt til statskassen fra registreringsafgiften end hvis reglerne fra før skattestopet havde været videreført uændret. Det skyldes, at den forhøjelse af skalaknækket, der blev gennemført i foråret 2007 resulterede i et højere skalaknæk end det skalaknæk, der ville have været gældende, såfremt det tidligere tillæg til reguleringen på 1 procentpoint pr. år var blevet opretholdt. Knækforhøjelsen fra foråret 2007 var en del af en større miljøbetinget omlægning af registreringsafgiften, som samlet set er neutral for statskassen.

Det tidligere gældende tillæg til forhøjelse af skalaknækkene var kun en lille del af reguleringsordningen. Uden skattestopet ville statskassens indtægter fra vægt- og ejerafgifterne have været mere end 2 mia. kr. højere alene her i 2008. Heraf ville ca. 1.700 mio. kr. vedrøre personbiler. For perioden fra 2002 indtil og med 2008 kan afgiftslempelserne for personbiler beregnes til i alt godt 6,3 mia. kr..

I tabel 2 er med udgangspunkt i det gældende skalaknæk for 2008 foretaget en fremskrivning af knækket til 2015 med samme satsreguleringsprocent som for 2008, henholdsvis med og uden tillægsregulering på ét procentpoint. Det er endvidere forudsat, at satsreguleringsprocenten fortsat vil have en større stigningstakt end bilpriserne, hvorfor den andel af bilernes værdi, der er beskattet med 180 pct. vil fortsætte med at falde, også uden tillægsregulering. De forudsatte satsreguleringsprocenter er anvendt til at omregne beløbene til 2008-kr. I tabellens yderste højre kolonne er angivet et skøn for statskassens merindtægt såfremt reguleringen af ejerafgifterne genindføres.

Tabel 2 Virkning af reguleringsordningen med og uden tillægsregulering 2008-2015

| Nye personbiler | Reguleringsprocent | Skalaknæk, gældende regler. Kr. | Med tillægsregulering (1 pct.) Kr. | Lempelse for personbiler, med en beskattet værdi over knækket gældende regler Kr. | Lempelse forudsat tillægsregulering på 1 pct. Kr. | Bilsalg (skønnet) | Skønnet andel af biler der har en beskattet værdi over knækket - gældende regler | Skønnet andel af biler der har en beskattet værdi over knækket - ekstra regulering | Lempelse uden ekstraregulering mio. kr. | Lempelse med ekstraregulering mio. kr. | Forskel mio. kr. | Omregnet til 2008-kr. | Forhøjelse af ejerafgifter for personbiler forudsat reguleringen genindføres - mio. 2008 kr. |
|--|--------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|--|--|--|---|---------------------|-----------------------|--|
| 2008 | 3,2 pct. | 76.400 | 76.400 | | | | 70 pct. | 70 pct. | | | | | |
| 2009 | 3,2 pct. | 78.700 | 79.500 | 1.725 | 2.325 | 140.000 | 69 pct. | 68 pct. | 167 | 221 | 55 | 53 | 76 |
| 2010 | 3,2 pct. | 81.000 | 82.700 | 3.450 | 4.725 | 140.000 | 68 pct. | 67 pct. | 328 | 443 | 115 | 108 | 544 |
| 2011 | 3,2 pct. | 83.500 | 86.100 | 5.325 | 7.275 | 140.000 | 67 pct. | 65 pct. | 500 | 662 | 163 | 148 | 803 |
| 2012 | 3,2 pct. | 86.000 | 89.600 | 7.200 | 9.900 | 140.000 | 66 pct. | 64 pct. | 665 | 887 | 222 | 196 | 1.054 |
| 2013 | 3,2 pct. | 88.500 | 93.200 | 9.075 | 12.600 | 140.000 | 65 pct. | 63 pct. | 826 | 1.111 | 286 | 244 | 1.277 |
| 2014 | 3,2 pct. | 91.200 | 97.000 | 11.100 | 15.450 | 140.000 | 64 pct. | 61 pct. | 995 | 1.319 | 325 | 269 | 1.531 |
| 2015 | 3,2 pct. | 93.900 | 100.900 | 13.125 | 18.375 | 140.000 | 63 pct. | 60 pct. | 1.158 | 1.544 | 386 | 310 | 1.759 |
| I alt netto forhøjelse af bilafgifter ved genindførelse af gamle regler | | | | | | | | | | | | 5.937 | |

Det fremgår af tabel 2, at statskassen under de nævnte forudsætninger vil tabe ca. 50 mio. kr. årligt frem til 2015, hvis ekstrareguleringen af skalaknækket for personbiler i registreringsafgiften blev genindført fra 2009. Det bør understreges, at der er tale om et meget groft skøn. Beregningen er f.eks. meget følsom overfor antagelserne om andelen af biler med en beskattet værdi over skalaknækket.

Det fremgår også, at såfremt reguleringsordningen (såvel satsregulering som ekstraregulering) for ejerafgifterne blev genindført kan merindtægten for statskassen beregnes til ca. 300 mio. kr. årligt i perioden 2009 – 2015. Samlet set skulle bilisterne således i givet fald betale ca. 5,9 mia. kr. mere i afgift i den nævnte periode.