



Skatteministeriet

9. maj 2016
J.nr. 16-0467069

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 347 af 11. april 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Brian Mikkelsen (KF).

Karsten Lauritzen

/ Søren Schou



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for konsekvenserne for borgerne, statskassen og arbejdsudbuddet ved en ændring i beskatningen af fri bil i perioden 2016-2020, således at andelen af bilens værdi, der beskattes, gradueres efter bilens CO₂-udledning pr. kilometer, hvor der betales skat af 15 pct. af bilens værdi, hvis bilen udleder 0 g CO₂/km., og 20 pct. af bilens værdi under 300.000 kr. og 15 pct. af bilens værdi over 300.000 kr., hvis den udleder 1-50 g CO₂/km., mens beskatningen af øvrige biler som fri bil fortsætter uændret.

Ministeren bedes i beregningen af konsekvenser for borgeren forudsætte, at virksomheden stiller en Passat GTE med beskatningsværdi på 434.000 kr. i 2016 stigende til 525.000 kr. i 2020 til rådighed for borgeren frem for en Passat 2,0 komfortline DSG med beskatningsværdi på 372.000 kr. i alle år.

Tilsvarende bedes ministeren beregne konsekvenserne for statskassen ved at forudsætte, at virksomhederne stiller en bil med en 60.000 kr. højere beskatningsværdi til rådighed for medarbejderen, hvis medarbejderen tilbydes en elbil, der udleder 0 g CO₂/km., eller en opladningshybrid, der udleder mellem 1 og 50 g CO₂/km., set i forhold til, når virksomheden stiller en traditionel benzin- eller diesebil til rådighed for medarbejderen.

Svar

Reglerne for fri bil er – på linje med reglerne for andre personalegoder – indrettet med henblik på at beskutte arbejdsvederlag nogenlunde ens, uanset om vederlaget udbetales kontant eller gives i form af personalegoder. De i forslaget anførte ændringer vil bryde med dette princip og tilskynde til aflønning i form af fri bil fremfor kontantløn.

De afledte negative virkninger forbundet med bilkørsel – luftforurening, støj, trængsel og ulykker – bør internaliseres via ensartede afgifter på biler og brændstof anvendt hertil. Ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel bør disse afgifter være ens for alle biler og ikke differentieres efter, om bilen er købt af brugeren selv eller stilles til rådighed af en arbejdsgiver.

I henhold til ligningslovens § 16, stk. 4, fastsættes den skattemæssige værdi af rådigheden over fri bil skematisk. For nye biler og biler, der på anskaffelsestidspunktet er højst 3 år gamle, sættes værdien til nyvognsprisen. Herefter nedsættes værdien til 75 pct. af nyvognsprisen, dog mindst 160.000 kr. For brugte biler, der er anskaffet mere end tre år efter første indregistrering, anvendes købsprisen som grundlag for beregningen, dog mindst 160.000 kr. Medarbejderen beskattes med 25 pct. af bilens værdi op til 300.000 kr. og 20 pct. af bilens værdi for den del af værdien, der ligger over 300.000 kr. Derudover betales et miljøtillæg svarende til den årlige ejerafgift/vægtafgift plus 50 pct.

Med de anførte nyvognspriser skønnes borgerens skattebetaling af en fri bil efter gældende regler i 2016 at være ca. 6.200 kr. højere med en Passat GTE end med en Passat 2,0 komfortline DSG, *jf. tabel 1*. Efter de forudsatte ændringer vil borgerens skattebetaling af en Passat GTE være ca. 4.650 kr. lavere. Det skyldes, at en Passat GTE er en plug-in hybridbil, der efter EU-målemetoden har en CO₂-udledning på 37 g CO₂ pr. km, således

at der, jf. spørgsmålet, kun beregnes skat af fri bil af 20 pct. af bilens værdi under 300.000 kr. og 15 pct. af bilens værdi over 300.000 kr.

Ovenstående beregning kan ikke umiddelbart overføres til samlede provenuvirkninger af ændringerne i beskatningen af fri bil, da den samlede firmabilpark ikke dækkes af de i spørgsmålet anførte forudsætninger. I det omfang ændringerne i beskatningen af fri bil vil få medarbejderen/arbejdsgiveren til at skifte en traditionel firmabil ud med en eldrevne firmabil, kan det i en periode fx betyde lavere registreringsafgiftsprovenu for staten, idet registreringsafgiften for eldrevne biler indføres frem til 2020.

Tabel 1. Borgerens indkomstskat af fri bil

	2016	2017	2018	2019	2020
Gældende regler					
<i>Passat GTE</i>	51.400	53.450	57.050	59.650	60.500
<i>Passat 2,0 komforteline DSG</i>	45.150	45.150	45.200	45.200	45.200
Forskel	6.250	8.300	11.850	14.450	15.300
Efter ændringer					
<i>Passat GTE</i>	40.500	42.050	44.800	46.700	47.350
<i>Passat 2,0 komforteline DSG</i>	45.150	45.150	45.200	45.200	45.200
Forskel	-4.650	-3.100	-400	1.500	2.150

Anm.: Der er anvendt en marginal skatteprocent på 50 pct., og der er ikke forudsat lønnedgang, selvom medarbejderen med en Passat GTE får en dyrere bil stillet til rådighed. Forskellene et givent år gælder kun, såfremt medarbejderen får en ny bil stillet rådighed det pågældende år.

Kilde: Skatteministeriets beregninger.

I spørgsmålets anden del spørges til konsekvenserne for statskassen ved at forudsætte, at virksomhederne stiller en bil med en 60.000 kr. højere beskatningsværdi til rådighed for medarbejderen, hvis medarbejderen tilbydes en elbil. Ved beregningen forudsættes derfor, at nyvognsprisen for den traditionelle bil i perioden 2016-2020 er 374.000 kr. (dvs. 434.000 kr. minus 60.000 kr.).

Efter gældende regler skønnes indtægterne fra beskatning af fri el- og plug-in hybridbil i det forudsatte typeeksempel at være ca. 51.350 kr., mens indtægterne fra den traditionelle frie bil er ca. 45.350 kr., jf. tabel 2. Indtægterne efter de forudsatte ændringer falder til ca. 33.000 kr. og 40.500 kr. for hhv. en el- og plug-in hybridbil, mens ændringerne ikke får konsekvenser for beskatningen af den frie traditionelle bil.

Beregningen kan igen ikke umiddelbart overføres til samlede provenuvirkninger, da den samlede firmabilpark ikke dækkes af de i spørgsmålet anførte forudsætninger.

Tabel 2. Statens indtægter fra indkomstbeskatning af fri bil

	2016	2017	2018	2019	2020
Gældende regler					
<i>El-bil</i>	51.350	51.350	51.400	51.400	51.400
<i>Plug-in hybridbil</i>	51.350	51.350	51.400	51.400	51.400
<i>Traditionel bil</i>	45.350	45.350	45.400	45.400	45.400
Efter ændringer					
<i>El-bil</i>	33.000	33.000	33.050	33.050	33.050
<i>Plug-in hybridbil</i>	40.500	40.500	40.550	40.550	40.550
<i>Traditionel bil</i>	45.350	45.350	45.400	45.400	45.400

Anm.: Der er anvendt en marginal skatteprocent på 50 pct., og der er ikke forudsat lønnedgang, selvom medarbejderen med en dyrere bil stillet til rådighed. Forskellene et givent år gælder kun, såfremt medarbejderen får en ny bil stillet rådighed det pågældende år.

Kilde: Skatteministeriets beregninger.

Derudover spørges til konsekvenserne for arbejdsudbuddet. Den lempeligere beskatning af eldrevne firmabiler vil have modsatrettede effekter på arbejdsudbuddet. På den ene side medfører den lavere beskatning af eldrevne firmabiler isoleret set et bidrag til højere realindkomst og derigennem højere arbejdsudbud. På den anden side indebærer skattnedsættelsen behov for at finde finansiering, som – afhængig af den konkrete udformning – vil trække i retning af at mindske arbejdsudbuddet. I forbindelse hermed medfører de i spørgsmålet anførte ændringer incitament til at ændre firmabilparkens sammensætning og ændre formen for aflønning bort fra kontantløn over til personalegoder. Disse effekter trækker isoleret set i retning af at svække finanserne, øge finansieringsbehovet og derigennem de negative arbejdsudbudsvirkninger.

Den samlede effekt på arbejdsudbuddet kan derfor ikke fastslås med sikkerhed.