



Skatteministeriet

9. april 2018
J.nr. 2018 - 2208

Til Folketinget – Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 214 af 15. marts 2018 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for det årlige merprovenu efter tilbageløb og adfærd, hvis forslag 41 om fradragsgrænse for benzin- og dieslbiler i Alternativets energiudspil ”God energi” af 13. marts 2018 gennemføres?

Svar

I Alternativets energiudspil ”God energi” fra den 13. marts 2018 foreslås det at forhøje knæpunktet for fradrag og tillæg for god brændstoføkonomi i registreringsafgiften fra 20 km/l for benzinbiler og 22 km/l for dieslbiler til hhv. 25,2 km/l og 28,1 km/l. Tillægget for hver km/l, bilen tilbagelægger mindre end knæpunktet, fastholdes på 6.000 kr., og det samme gør fradraget på 4.000 kr. for hver km/l, bilen tilbagelægger mere end knæpunktet.

Med en vis usikkerhed skønnes det, at forslaget om at forhøje kilometergrænserne vil medføre et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd (inkl. arbejdsudbudseffekter) på ca. 1,6 mia. kr., *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved forhøjelse af knæpunkt for god brændstoføkonomi

Mia. kr. (2018-niveau)	2019	2020	2021	Varig virkning
Umiddelbart provenu	4,7	4,7	4,7	4,7
Provenu efter tilbageløb	3,6	3,6	3,6	3,6
Provenu efter tilbageløb og adfærd (inkl. arbejdsudbud)	2,1	2,0	2,0	1,6

Anm.: Det er beregningsteknisk forudsat, at forslaget får virkning fra 2019. Provenuskøn er beregnet på baggrund af Skatteministeriets bilmodel, der bygger på data fra Det Digitale Motorregister for nyregistrerede personbiler for 2016, som efterfølgende er justeret for registreringsafgiftsnedsettelsen ved FL17 og den seneste aftale om *Omlægning af bilafgifterne*.

Kilde: Skatteministeriet.

Det bemærkes, at med de foreslåede kilometergrænser for benzin og diesel på hhv. 25,2 km/l og 28,1 km/l vil kilometergrænserne ikke længere være differentieret på baggrund af energiindholdet i benzin og diesel, der balancerer kravene for god brændstoføkonomi på tværs af brændstoftype, og som er afspejlet ved gældende regler.