



Skatteministeriet

9. oktober 2020
J.nr. 2020 - 8077

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 735 af 15. september 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lars Boje Mathiesen (NB).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse, hvad niveauet for en evt. stykafgift på biler skal være, hvis den skal sikre staten samme provenu som registreringsafgiften, den grønne ejerafgift og vægtafgiften og oplyse virkningen på arbejdsudbud, BNP og indkomstuligheden målt ved Gini-koefficienten samt redegøre for evt. andre samfundsøkonomiske virkninger?

Svar

Provenuet fra registrerings-, vægt- og den grønne ejerafgift fra personbiler udgør knap 30 mia. kr. årligt.

Det skønnes med væsentlig usikkerhed, at en hypotetisk stykafgift på nyregistrerede personbiler skal udgøre ca. 113.000 kr. (2021-niveau) for at sikre det samme varige provenu efter tilbageløb og adfærd som registreringsafgiften, den grønne ejerafgift og vægtafgiften tilsammen. Niveauet for stykafgiften er fastsat på baggrund af den samlede registrerings-, vægt- og ejerafgift, som en gennemsnitlig nyregistreret bil ville betale over den samlede (forudsatte) levetid på 15 år.

Mens den nuværende ejerafgift og vægtafgiften betales løbende over bilens levetid, vil en hypotetisk stykafgift skulle betales med det samme ved køb af bilen, hvilket vil medføre en stigning i den gennemsnitlige købspris på personbiler. Omlægningen vil af samme grund også medføre et umiddelbart merprovenu i starten, som gradvist ændres til et mindre provenu på lang sigt, *jf. tabel 1*.

Idet omlægningen indebærer positive afledte dynamiske provenuvirkninger, blandt andet i kraft af en forøgelse af arbejdsudbuddet, er en uændret varig provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd forenelig med en varig nettolempelse af bilafgifterne på ca. 1,4 mia.kr. Det er med andre ord muligt at opretholde det samme varige provenu efter tilbageløb og adfærd ved et lavere samlet afgiftsniveau.

Tabel 1. Provenueffekter af omlægning af bilafgifterne fra registrerings-, vægt- og grøn ejerafgift til en stykafgift på 113.000 kr.

Mia. kr. (2021-niveau)	2021	2022	2023	2024	2025	2030	Varigt
Umiddelbar provenuvirkning	0,8	0,6	0,4	0,2	0,1	-0,8	-1,4
Provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd	1,3	1,1	1,0	0,9	0,8	0,3	0,0

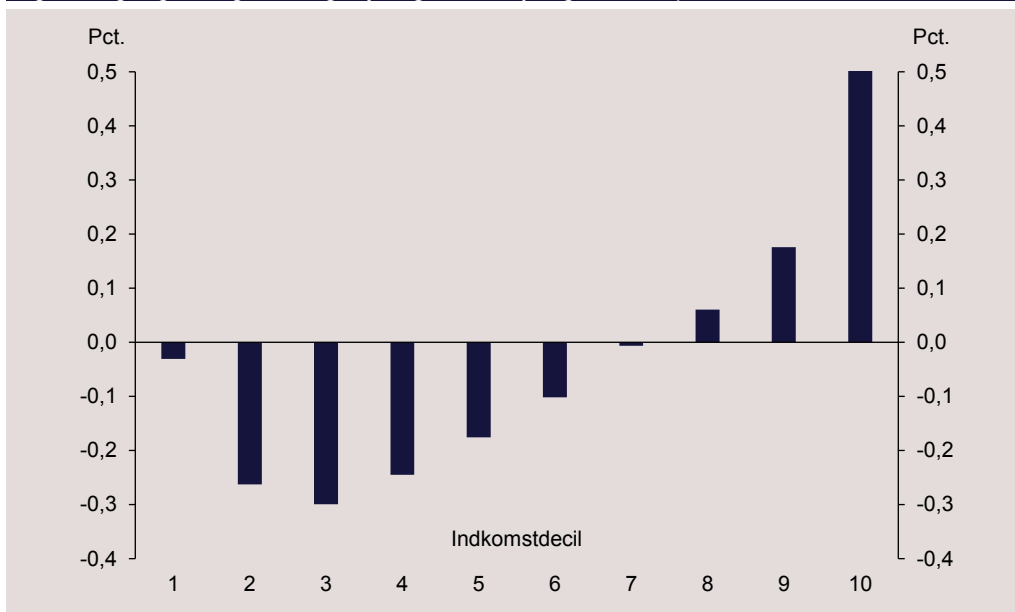
Kilde: Egne beregninger.

Omlægningen til en stykafgift på 113.000 kr. skønnes – med væsentlig usikkerhed – samlet set at øge arbejdsudbuddet med ca. 4.200 fuldtidspersoner. Det afspejler nettovirkningen af, at en afskaffelse af registreringsafgiften samt den grønne ejerafgift og vægtafgiften isoleret set skønnes at øge arbejdsudbuddet med ca. 7.300 personer, mens indførelse af en ensartet stykafgift for alle personbiler isoleret set skønnes at reducere arbejdsudbuddet med 3.800 personer. Den samlede virkning på arbejdsudbuddet afspejler primært, at de

nuværende bilafgifter omfatter et progressivt element i form af registreringsafgiften, som vil bortfalde ved omlægning til en stykafgift.

Modstykket til denne effekt er, at omlægningen til en stykafgift vil indebære en ækvivalent forøgelse af indkomstforskellene, som med stor usikkerhed kan opgøres til ca. 0,2 pct.-point målt ved Gini-koefficienten¹. Den ækvivalente forøgelse af indkomstforskellene skyldes, at omlægningen til en flad stykafgift vil hæve afgifterne mest for de relativt billige biler, som overvejende ejes af personer med relativt lav indkomst, *jf. figur 1*. Samtidig vil omlægningen til en stykafgift lempe afgifterne for relativt dyre biler, som overvejende ejes af personer med relativ høj indkomst, svarende til en ækvivalent forøgelse af den disponible indkomst for personer i de øverste indkomstdeciler.

Figur 1. Procentvis ækvivalent ændring i disponibel indkomst ved fuld indfasning af omlægning af registreringsafgiften og den årlige ejeravgift til en stykafgift, fordelt på indkomstdeciler



Anm.: Afgiftsbetalinger indgår ikke i opgørelsen af den disponible indkomst og påvirker dermed ikke direkte indkomstforskellene (i de disponible indkomster) målt ved Gini-koefficienten. Fordelingsvirkninger af afgiftsændringer afspejler således beregningsteknisk, hvor meget Gini-koefficienten påvirkes af en ækvivalent ændring i den disponible indkomst, der svarer til den marginale ændring i afgiftsbetalingen (hvor der i øvrigt ses bort fra betalingen af andre afgifter). Den ækvivalente virkning af at omlægge registreringsafgiften og den årlige ejeravgift til en stykafgift på biler fordelt på indkomstdeciler er beregnet ud fra Skatteministeriets sædvanlige metode til at beregne ækvivalente fordelingsvirkninger af registreringsafgiften.

Kilde: Lovmodelberegninger baseret på en fuldtælling af befolkningen.

¹ Afgiftsbetalinger indgår ikke i opgørelsen af den disponible indkomst og påvirker dermed ikke direkte indkomstforskellene (i de disponible indkomster) målt ved Gini-koefficienten. Fordelingsvirkninger af afgiftsændringer afspejler således beregningsteknisk, hvor meget Gini-koefficienten påvirkes af en ækvivalent ændring i den disponible indkomst, der svarer til den marginale ændring i afgiftsbetalingen (hvor der i øvrigt ses bort fra betalingen af andre afgifter).