



Skatteministeriet

15. december 2020
J.nr. 2020 - 10757

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 170 af 7. december 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær (DF).

Morten Bødskov

/ Peter Bach-Mortensen



Spørgsmål

I forhold til aftalen om ”Grøn omstilling af vejtransporten” bedes ministeren redegøre for følgende:

- Hvad effekten er på GINI.
- Hvordan de økonomiske konsekvenser er fordelt på indkomstdeciler.
- Hvordan konsekvenserne er fordelt på familietyper.
- Hvordan antallet af elbiler forventes at blive fordelt på kommuner.
- Hvordan henholdsvis lettelser og stigninger i afgiften på personbiler ser ud geografisk fordelt.

Svar

Regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgik den 4. december 2020 aftale om en grøn omstilling af vejtransporten, der sikrer 775.000 grønne biler og en reduktion af drivhusgasserne på mere end 2 mio. ton i 2030.

Ad a) og b) – fordelingsvirkninger af aftale om vejtransport

Aftalen indebærer en omlægning af bilafgifterne, der er udformet med henblik på at fremme køb af nul- og lavemissionsbiler blandt andet ved at reducere registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler og fortsat have mulighed for lav proces-elfgift ved opladning af nul- og lavemissionsbiler. Derudover indebærer omlægningen en mindre forhøjelse af registreringsafgiften for konventionelle biler samt en forhøjelse af ejer- og udligningsafgiften for den eksisterende bestand.

Afgiftsbetalinger indgår ikke i opgørelsen af den disponible indkomst og påvirker dermed ikke direkte indkomstforskellene målt ved Gini-koefficienten. De viste 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).

Omlægningen af bilafgifterne skønnes med nogen usikkerhed at indebære en begrænset ækvivalent stigning i indkomstforskellene målt ved Gini-koefficienten på i størrelsesordenen 0,02 pct.-point i 2030, *jf. tabel 1*. Det afspejler lempelserne af registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler, mens justeringerne i afgifterne for konventionelle biler er omtrent fordelingsneutrale.

Tabel 1. Ækvivalent virkning på indkomstforskellene målt ved Gini-koefficienten i 2030

	Pct.-point
Samlet fordelingsvirkning	0,02
- heraf ejere af nul- og lavemissionsbiler	0,02
- heraf ejere af konventionelle biler	0,00

Anm.: Til opgørelsen af fordelingsvirkningen er afgiftsændringen omregnet til en ækvivalent ændring af den disponible indkomst. Opgørelsen tager udgangspunkt i den forventede sammensætning af bilsalget i 2030 og fordelingsvirkningerne af bilsalget i 2018. Ændringerne i Gini-koefficienten sfa. afgiftsændringer på nul- og lavemissionsbiler hhv. konventionelle biler er ikke fuldt additive og skal således tolkes med en vis forsigtighed.

Kilde: Energistyrelsens basisfremskrivning samt lovmodelberegninger baseret på en fuldtælling af befolkningen for 2018. Der er taget udgangspunkt i Danmarks Statistiks opgørelse af disponibel indkomst.

Hovedparten af den begrænsende ækvivalente stigning i indkomstforskellene som følge af ændret afgiftsbetaling (ved uændret forbrugsmønster), kan som nævnt tilskrives ændringen i registreringsafgiften. Det skyldes, at hovedparten af registreringsafgiften afskrives i starten af bilernes levetid, hvor bilerne primært benyttes af personer i de øvre indkomstdeciler. Årlige afgifter betales derimod løbende og vil således ikke afskrives i takt med, at bilen bliver ældre. Idet husholdninger i de lavere indkomstdeciler oftere køber brugte biler – der har en lavere markedsværdi – vil registreringsafgiften være mere ujævnt fordelt på tværs af indkomstfordelingen end de løbende afgifter.

For befolkningen under ét skønnes aftalen at medføre omtrent uændrede disponible indkomster (når afgiftsændringen omsættes til en ækvivalent ændring af den disponible indkomst), *jf. tabel 2*.

Tabel 2. Ækvivalent relativ ændring af de disponible indkomster i 2030

	Indkomstdecil										
	Alle	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Pct.	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Anm.: Til opgørelsen af fordelingsvirkningen er afgiftsændringen omregnet til en ækvivalent ændring af den disponible indkomst. Opgørelsen tager udgangspunkt i den forventede sammensætning af bilsalget i 2030 og fordelingsvirkningerne af bilsalget i 2018.

Kilde: Energistyrelsens basisfremskrivning samt lovmodelberegninger baseret på en fuldtælling af befolkningen for 2018. Der er taget udgangspunkt i Danmarks Statistiks opgørelse af disponibel indkomst.

Ad c) – konsekvenser for familietyper

Ministeriernes konsekvensberegninger for familietyper af lovændringer/politikforslag omfatter efter gængse regneprincipper de direkte virkninger på familiernes disponible indkomster af ændringer i personskatter eller overførsler, som indgår som en del af forudsætningerne i Finansministeriets familietypemodell.

Derudover indgår typisk også indirekte virkninger for familiernes økonomi dels af eventuelle afgiftsændringer, som påvirker alle (eller langt de fleste) husholdninger – fx lavere elafgifter – dels af ændringer i erhvervsbeskatningen eller afgifter på erhvervene, som må forventes at påvirke alle husholdninger enten via overvæltning i de generelle priser eller via nedvæltning i lønninger (og dermed også overførsler).

Visse typer af skatte- eller afgiftsændringer – fx ændringer i bilbeskatningen – er imidlertid ikke omfattet af de gængse regneprincipper for familietypeberegninger. Det ville i givet forudsætte, at der skulle gøres en række meget specifikke antagelser om familietypernes individuelle forbrugsmønster mv.

Virksomheden af aftalen om en grøn omstilling af vejtransporten afhænger således også af de enkelte familiers konkrete beslutning om ejerskab af bil, herunder alderen på bilen – og hvornår bilen eventuelt skal udskiftes til en anden.

I *tabel 2* er vist prisændringen i 2021 for nogle af de mest populære grønne bilmodeller.

Tabel 2. Priseksempler for udvalgte populære grønne biler i 2021 ift. gældende 2020-regler

Segment	Mærke og Model	Type	Pris før	Registre- ringsaf- gift før	Pris efter	Registre- ringsaf- gift efter	Ændring
Mikro	VW E-UP!	EI	200.500	0	200.500	0	0
Lille	Hyundai Kona	EI	311.700	0	311.700	0	0
Mellem	Nissan Leaf	EI	267.500	0	267.500	0	0
Mellem	Kia Niro	Plug-in	283.600	18.000	306.100	40.500	22.500
Stor	Mitsubishi Outlander	Plug-in	359.100	81.700	325.200	47.800	-33.900
Stor	Tesla Model 3	EI	496.300	14.100	482.200	0	-14.100
Premium	Tesla Model S	EI	796.100	90.400	836.500	130.800	40.400
Premium	Tesla Model X	EI	899.700	120.000	955.000	175.200	55.200
Premium	Mercedes E- Klasse	Plug-in	651.900	255.400	521.900	125.500	-129.900
Luksus	Porsche Taycan	EI	1.797.700	327.300	2.059.900	589.600	262.300

Anm.: Det bemærkes, at prisændringerne kan variere alt efter hvilken variant, der ses på inden for samme bilmodel.
Kilde: Skatteministeriet.

I *tabel 3* nedenfor er tilsvarende vist prisændringen i 2021 for nogle af de mest populære konventionelle bilmodeller.

Derudover kan det bemærkes, at stigningen i ejerafgiften indebærer en gennemsnitlig årlig stigning i ejerafgiften på 250 kr. over levetiden for en konventionel bil, der indregistreres i 2021. For både elbiler og plug-in hybridbiler udgør det tilsvarende beløb 150 kr.

Tabel 3. Priseksempler for udvalgte populære konventionelle biler i 2021 før og efter Aftale om grøn omlægning af vejtransporten.

Segment	Mærke og model	Type	Pris før	Registre- ringsaf- gift før	Pris efter	Registre- ringsaf- gift efter	Ændring
Mikro	Citroën C1	Benzin	92.100	18.200	100.800	26.900	8.700
Mikro	Toyota Aygo	Benzin	96.900	21.300	104.200	28.600	7.300
Lille	Peugeot 208	Benzin	139.700	53.400	130.000	43.700	-9.700
Lille	Toyota Yaris	Benzin- hybrid	175.300	51.900	192.100	68.700	16.800
Mellem	Nissan Qashqai	Benzin	260.600	113.000	254.600	107.100	-5.900
Mellem	Skoda Octavia	Benzin	275.700	115.600	271.400	111.200	-4.400
Mellem	VW Golf	Benzin	293.100	128.400	280.900	116.200	-12.200
Stor	Mercedes C-Klasse	Diesel	440.300	200.500	446.600	206.700	6.200
Stor	VW Passat	Benzin	363.500	159.400	360.100	155.900	-3.500
Stor	Toyota RAV4	Benzin- hybrid	391.700	166.800	400.500	175.600	8.800
Premium	Mercedes E-Klasse	Diesel	533.300	255.600	539.700	262.000	6.400
Premium	BMW 5-Series	Diesel	497.300	234.800	503.100	240.600	5.800
Sport	Ford Mustang	Benzin	724.300	404.900	811.500	492.100	87.200
Sport	BMW Z4	Benzin	986.100	549.200	982.800	545.800	-3.400
Luksus	Porsche Panamera	Benzin	3.398.800	2.006.200	3.448.600	2.056.000	49.800

Anm.: Det bemærkes, at prisændringerne kan variere alt efter hvilken variant, der ses på inden for samme bilmodel.
Kilde: Skatteministeriet.

Ad d) og e) – forventede virkninger fordelt på kommuner

Det er ikke umiddelbart muligt at fordele den forventede bestand af elbiler i 2030 på kommuner.

I 2030 forventes fordelingen af bestanden af grønne biler at minde mere om bestanden af konventionelle biler, end det er tilfældet i dag. Og det forventes, at salget af grønne biler – opgjort inden virkningen af aftalen om *Grøn omstilling af vejtransporten*, der blev indgået 4. december 2020 – vil udgøre omtrent halvdelen i segmenterne *lille* (en salgsandel på 39 pct.), *mellem* (47 pct.) og *stor* (58 pct.) i 2030. Det forventes desuden, at salget af grønne biler hovedsageligt indebærer salg af rene elbiler og ikke plug-in hybridbiler

Det betyder, at elbiler i 2030 formentlig vil være mere jævnt fordelt på tværs af indkomstgrupper og geografi end den nuværende bestand af elbiler. De nuværende brugere af elbiler har i gennemsnit en højere indkomst end brugerne af konventionelle biler, og geografisk er de mere koncentreret omkring de større byer og i mindre grad i yderområderne.