



**Skatteministeriet**

21. marts 2024  
J.nr. 2024 - 1816

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 342 af 23. februar 2024 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pelle Dragsted (EL).

Jeppe Bruus

/ Jacob Vastrup

## Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for provenuet og klimaeffekten ved at øge afgifterne på de dyreste og mest forurenende biler, ved at:

- indføre et yderligere niveau for registreringsafgiften på 180 pct. for benzin- og dieslbiler med en pris over 450.000 kr.
- den højeste sats for CO<sub>2</sub>-tillægget i registreringsafgiften for biler, der udleder 160 gram CO<sub>2</sub> pr. km øges fra 950 kr. til 1200 kr. og der indføres et nyt niveau på alle biler, der udleder over 200 gram CO<sub>2</sub> pr. km, på 2.000 kr.

Provenuet bedes opgjort for 2024 og 2025 samt i varig virkning. Der bedes her anvendt 2024-niveau og faste 2024-priser. Ministeren bedes desuden opgøre virkningen på råderummet i 2024-priser og opgøre fordelingsvirkningen ved skatteændringerne opgjort som virkningen på disponibel indkomst i kroner og øre samt i procent af disponibel indkomst opdelt for 10 indkomstdeciler. For den 10. indkomstdecil bedes også opdelt på procentiler. Ministeren bedes desuden oplyse skatteændringens virkning på Gini-koefficienten. Endelig bedes ministeren redegøre for klimaeffekten ved tiltaget opgjort i mio. tons CO<sub>2</sub> samt evt. øvrige drivhusgasser.

## Svar

Registreringsafgiften blev omlagt med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* mellem regeringen (S), RV, SF og EL fra december 2020.

Omlægningen indebar bl.a. en ændring af registreringsafgiftens værdielement. I 2024 betales der 25 pct. af den afgiftspligtige værdi op til 70.200 kr., 85 pct. af den afgiftspligtige værdi mellem 70.200 og 218.100 kr. og 150 pct. af den afgiftspligtige værdi over 218.100 kr. Herudover betales der et CO<sub>2</sub>-tillæg, som også er progressivt indrettet, så de mest CO<sub>2</sub>-udledende biler på marginalen betaler mest.

De provenumæssige konsekvenser af en forhøjelse af registreringsafgiften afhænger af, hvilket år der regnes på, hvilket bl.a. skal ses i lyset af de løbende indfasningsregler for nul- og lavemissionsbiler samt den forventede udvikling i bilsalget, herunder sammensætningen af salget. I provenuberegningerne nedenfor tages der udgangspunkt i gældende 2024-regler og en fremskrivning af det faktiske 2023-salg. Det bemærkes, at fra 2035 vil der gælde et EU-forbud mod salg af nye benzin- og dieslbiler, hvorfor det i spørgsmålet anførte tiltag ikke vil have betydning for nysalget fra og med 2035. Registreringsafgiften er forhøjet efter følgende procedure:

- Der indføres en ekstra sats på 180 pct. for benzin- og dieslbiler, beregnet ud fra den del af bilens pris inkl. moms, der overstiger 450.000 kr. (2024-niveau).
- Samtidigt forhøjes satsen for CO<sub>2</sub>-tillægget, så beskatningen af udledning under 200g stiger fra 1.024 kr. pr. gram til 1.274 kr. pr. gram (2024-niveau).
- Herudover indføres en ekstra sats i CO<sub>2</sub>-tillægget, hvor den del af udledningen, der overstiger 200 g, beskattes med 2.000 kr. pr. gram i stedet for 1.024 kr. pr. gram (2024-niveau).

Effekterne for ovenstående procedure er angivet i 2024, 2025 samt den varige virkning, *jf. tabel 1 og 2*. Klimaeffekten er opgjort i mio. ton CO<sub>2</sub>. Herudover har det ikke været muligt at opdele på percentiler, hvorfor denne ikke er angivet i fordelingsvirkningerne.

Forhøjelsen af registreringsafgiften skønnes med usikkerhed at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 0,17 mia. kr. i 2024 og et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0,08 mia. kr. Samtidig forventes tiltaget at medføre en CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 0 mio. ton fra køretøjer nyregistreret i 2024 set over køretøjernes levetid, som antages at være 15 år, *jf. tabel 1*.

Den varige virkning af tiltaget skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 0,01 mia. kr. og et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0 mio. kr. Grundet forbuddet mod salg af nye benzin- og dieslbiler fra 2035 og frem vil provenuvirkningen være nul fra dette tidspunkt, hvilket er inkluderet i opgørelsen af den varige virkning. Tiltaget skønnes med usikkerhed at give en CO<sub>2</sub>-reduktion på i alt ca. 0,1 mio. ton fra køretøjer nyregistreret frem til 2035. Det bemærkes, at CO<sub>2</sub>-reduktionen består af den akkumulerede effekt fra 2024 og frem. Grundet forbuddet mod salg af nye benzin- og dieslbiler fra 2035 og frem vil tiltaget ikke have betydning for CO<sub>2</sub>-udledninger fra køretøjer nyregistreret fra dette tidspunkt.

Det bemærkes, at den foreslåede stigning i registreringsafgiften forventes at have en begrænset indvirkning på CO<sub>2</sub>-udledningen. Dette skyldes, at kun en begrænset mængde biler vil opleve en forhøjelse af registreringsafgiften som følge af dette tiltag.

**Tabel 1. Provenumæssige virkningen samt CO<sub>2</sub>-effekten ved en forhøjelse i registreringsafgiften**

	Umiddelbart provenu	Provenu efter tilbageløb	Provenu efter tilba- geløb og adfærd	CO <sub>2</sub> -effekt <sup>1)</sup>
2024-niveau	Mia. kr.			Mio. ton
2024	0,17	0,13	-0,08	-0,00
2025	0,17	0,13	-0,04	-0,01
Varig virkning	0,01	0,01	-0,00	
I alt				-0,1

Anm.: Beregningerne baserer sig på en forhøjelse af registreringsafgiften for personbiler og tager udgangspunkt i gældende 2024-regler og en fremskrivning af det faktiske 2023-salg. 1) CO<sub>2</sub>-effekten er angivet som CO<sub>2</sub>-udledningen set over køretøjernes levetid fra nysalg af køretøjer. CO<sub>2</sub>-effekten i alt er regnet frem til og med 2035, hvorefter virkningen fra tiltaget vil være 0 ton grundet forbuddet af salget af konventionelle biler fra 2035.

Forhøjelsen af registreringsafgiften skønnes at påvirke købekraften svarende til en reduktion af den disponible indkomst blandt voksne i alle indkomstdeciler, *jf. tabel 2*. Mål i pct. af den disponible indkomst har ændringen en ret ubetydelig virkning for personer i 2.-4. indkomstdecil. For alle voksne skønnes tiltaget at svare til en gennemsnitlig reduktion af de disponible indkomster på 30 kr., og for hele befolkningen skønnes en gennemsnitlig ændring på 0,01 pct., *jf. sidste række i tabel 2*. De fordelingsmæssige virkninger skønnes at være de samme i 2024 og 2025.

Tiltaget skønnes ikke at have en væsentlig virkning på indkomstforskellene målt ved Gini-koefficienten.

De varige fordelingsvirkninger er ikke af betydelig størrelse, og Gini-koefficienten og de disponible indkomster er derfor omtrent uændrede.

Tabel 2. Ændring i disponibel indkomst i 2024 og 2025

	Ændring i disponibel indkomst			
	2024		2025	
(2024-niveau)	Kr.	Pct.	Kr.	Pct.
1. decil	-10	-0,01	-10	-0,01
2. decil	-10	0,00	-10	0,00
3. decil	-10	0,00	-10	0,00
4. decil	-10	0,00	-10	-0,01
5. decil	-20	-0,01	-20	-0,01
6. decil	-20	-0,01	-20	-0,01
7. decil	-30	-0,01	-30	-0,01
8. decil	-40	-0,01	-40	-0,01
9. decil	-50	-0,01	-50	-0,01
10. decil	-130	-0,02	-130	-0,02
<b>I alt</b>	<b>-30</b>	<b>-0,01</b>	<b>-30</b>	<b>-0,01</b>

Anm.: Ændringen i kr. er afrundet til nærmeste 10 kr. og beregnet for voksne. Ændringen i pct. er opgjort pba. ækvivalerede disponible indkomster, hvor der tages højde for familiestørrelse og -sammensætning. Afgifter påvirker ikke direkte de opgjorte disponible indkomster, som danner grundlag for opgørelse af fordelingsvirkninger, idet de disponible indkomster opgøres som den indkomst, der rådes over efter indkomstskat mv., men inden betaling af afgifter. Afgifter har dog betydning for hvor stort et forbrug, der kan afholdes for en given disponibel indkomst, idet afgifter udhuler den reale værdi af den disponible indkomst. Beregningsteknisk er afgiftsændringen opgjort som en *ækvivalent* ændring af den disponible indkomst, hvorved der kan opgøres en ændring i de ækvivalente indkomstforskelle.  
Kilde: Skatteministeriet.