



Skatteministeriet

22. marts 2024
J.nr. 2024 - 2182

Til Folketinget – Transportudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 264 af 5. marts 2024 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Søren Egge Rasmussen (EL).

Jeppe Bruus

/ Jacob Vastrup

Spørgsmål

Vil ministeren fremlægge en beregning af konsekvenserne ved Liberal Alliances forslag om at fjerne registreringsafgiften på benzin- og dieslbiler (<https://www.liberalalliance.dk/politik/afgifter/bilafgifter/>)? Der ønskes en opgørelse, der tager stilling til CO₂-udledninger, luftforurening, trængsel og konsekvenserne for udviklingen af den samlede danske bilpark.

Svar

Liberal Alliances forslag om afskaffelse af registreringsafgiften, som der refereres til i spørgsmålet via deres hjemmeside, indebærer en fuld afskaffelse af registreringsafgiften for alle drivmidler, herunder også elbiler og plug-in hybridbiler.

Det bemærkes indledningsvist, at effekterne er beregnet ud fra regnemetoder, som er udviklet til at håndtere marginale ændringer. Selv ved marginale ændringer er der en vis usikkerhed forbundet med resultaterne. I forbindelse med en fuld afskaffelse af registreringsafgiften er resultaterne forbundet med meget stor usikkerhed.

Registreringsafgiften blev omlagt med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* mellem den daværende regering (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 CO₂-tillæg, som også er progressivt indrettet, så de mest CO₂-udledende biler på marginalen betaler mest.

Konsekvenserne ved en afskaffelse 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 på drivmidler mv. I beregningerne nedenfor tages der udgangspunkt i gældende 2024-regler og en fremskrivning af det faktiske 2023-salg til 2025 og 2030. Registreringsafgiften er afskaffet efter følgende procedure:

- De eksisterende satser på 25 pct., 85 pct. og 150 pct. sættes alle til 0 pct.
- Samtidigt sættes CO₂-tillægget til 0 kr. ved alle niveauer af CO₂-udledning.

Det bemærkes, at en afskaffelse af registreringsafgiften vil have væsentlige provenukonsekvenser. En afskaffelse af registreringsafgiften skønnes med usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 15,4 mia. kr. i 2025 og mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 10,5 mia. kr. i 2025, mens mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd i 2030 skønnes til 12,7 mia. kr. (2024-niveau), *jf. tabel 1*. De større provenukonsekvenser i 2030 skal ses i lyset af den løbende indfasning af registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser i 2025 og 2030 ved en afskaffelse af registreringsafgiften

Mia. kr., 2024-niveau	2025	2030
Umiddelbart mindreprovenu	15,4	18,5
Mindreprovenu efter tilbageløb	12,2	14,6
Mindreprovenu efter adfærd og tilbageløb	10,5	12,7

Anm.: Beregningen er baseret på en afskaffelse af registreringsafgiften herunder også CO₂-tillægget for personbiler i 2025 og 2030. Beregningen tager udgangspunkt i gældende 2024-regler samt en fremskrivning af det faktiske 2023-salg til 2025 og 2030, som afspejler strukturelt salg i 2025 og 2030 med fremskrevet sammensætning af drivmidler. Det bemærkes, at der er anvendt fremskrivning af det faktiske 2023-salg, og det anvendte beregningsgrundlag adskiller sig dermed fra grundlaget ved besvarelsen af SAU alm. del - spørgsmål 267.

Kilde: Skatteministeriet.

Konsekvenserne for antallet af nyregistreringer ved en afskaffelse af registreringsafgiften er angivet i tabel 2. En afskaffelse skønnes med stor usikkerhed at øge antallet af nyregistreringer i 2025 med ca. 15.000 biler svarende til en stigning på ca. 8 pct. Heri er ikke indregnet mulige ketchup-effekter på nysalget. Stigningen er primært drevet af et øget salg af konventionelle biler, som forventes at øges med ca. 36 pct. svarende til ca. 30.000 biler. Samtidig forventes det samlede salg af elbiler at blive reduceret med ca. 20.000 elbiler svarende til et fald på ca. 23 pct. En afskaffelse af registreringsafgiften i 2030 skønnes at have en mindre effekt på fordelingen af drivmidler grundet de løbende indfasningsregler for nul- og lavemissionsbiler, *jf. tabel 2*.

Tabel 2. Effekten på nyregistreringer i 2025 og 2030 ved en afskaffelse af registreringsafgiften

Ændring i antal nyregistreringer	2025		2030	
	Pct.	Antal	Pct.	Antal
Nyregistreringer i alt	8	15.000	10	20.000
Konventionelle biler	36	30.000	28	20.000
Elbiler	-23	-20.000	-1	0
Plug-in hybridbiler	31	5.000	25	0

Anm.: Se anmærkning til tabel 1. Der er i opgørelsen afrundet til nærmeste 5.000 stk.

Kilde: Skatteministeriet.

Der ventes i medfør af det større antal nyregistreringer en forøgelse af bilbestanden, hvor det bemærkes, at den fulde effekt på bilbestanden først kan ses efter ca. 15 år, som er den gennemsnitlige levetid for en bil. Effekten er angivet i 2025 og 2030, grundet EU's forbud mod salg af konventionelle biler fra 2035.

CO₂-effekten ved en afskaffelse af registreringsafgiften skønnes til i alt 1,5 mio. ton fra køretøjer nyregistreret i 2025 og 0,9 mio. ton fra køretøjer nyregistreret i 2030, hvor CO₂-effekten er opgjort set over køretøjernes levetid, som antages at være 15 år, *jf. tabel 3*. Det bemærkes, at fra 2035 vil gælde et EU-forbud mod salg af nye konventionelle biler, hvorfor der i udgangspunktet ikke vil være CO₂-udledning fra nyregistrerede køretøjer fra og med 2035.

Tabel 3. CO₂-effekt fra nyregistreringer i 2025 og 2030 ved en afskaffelse af registreringsafgiften

	2025	2030
CO ₂ -effekt (mio. ton)	1,5	0,9

Anm.: CO₂-effekten er angivet for levetiden på antallet af nyregistreringer i hhv. 2025 og 2030.

Kilde: Skatteministeriet

De potentielle konsekvenser for trængsel ved en afskaffelse af registreringsafgiften afhænger primært af det samlede antal kørte kilometer. En afskaffelse af registreringsafgiften skønnes at føre til en stigning i det samlede antal køretøjer på vejene, hvilket resulterer i en stigning i antal kørte kilometer og dermed en forøgelse af trængslen. Det bemærkes dog, at en øget bilpark ikke nødvendigvis betyder, at antal kilometer øges proportionalt, da alle køretøjer ikke nødvendigvis vil blive brugt lige intensivt.

De potentielle konsekvenser for luftforurening ved en afskaffelse af registreringsafgiften afhænger af det samlede antal kørte kilometer samt drivmiddelsammensætningen i bilparken, idet konventionelle biler skaber mere luftforurening end grønne biler. En afskaffelse af registreringsafgiften forventes at medføre en stigning i det samlede antal køretøjer, samt en stigning i andelen af konventionelle biler. Dette resulterer i en øgning af det totale antal kørte kilometer samtidig med, at andelen af kørte kilometer i konventionelle biler stiger. Begge disse faktorer bidrager til en stigning i luftforureningen. Det bemærkes, at en øget bilpark ikke nødvendigvis betyder, at alle køretøjer vil blive brugt lige intensivt, ligesom det bemærkes, at luftforurening fra trafik i nogen grad kan være lokal og derfor variere på tværs af landet.

Skatteministeriet har ikke et grundlag for at skønne nærmere over virkningen på trængselsomfang og omfang af luftforurening.

Afslutningsvis bemærkes, at registreringsafgiften ikke er målrettet eksternaliteter ved biler. Det vurderes, at bilafgifterne under ét for konventionelle biler i udgangspunktet er højere end de eksterne omkostninger forbundet med kørsel, mens afgifterne under ét for elbiler i udgangspunktet er lavere end de eksterne omkostninger forbundet med kørsel.