



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

18. december 2020

## Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 108 (L 1 - Forslag til finanslov for finansåret 2021) af 9. december 2020 stillet efter ønske fra Alex Vanopslagh (LA)

### Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for effekten på Gini-koefficienten, strukturelt BNP og den strukturelle beskæftigelse af den samlede finanslovsaftale?

### Svar

I denne besvarelse fortolkes ”den samlede finanslovsaftale” til at inkludere følgende aftaler:

- Aftale mellem regeringen og Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet om: Finansloven for 2021 (6. december 2020)
- Aftale mellem regeringen og Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet om: Stimuli og grøn genopretning (6. december 2020)

Derudover inkluderes følgende aftaler som besvarelse af FIU L1 spm. 109 og 110:

- Aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om: Grøn omstilling af vejtransporten (4. december 2020)
- Aftale mellem regeringen og Venstre, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om: Grøn skattereform (8. december 2020)

Slutteligt inkluderes effekter på baggrund af Regeringens Forslag til finanslov for finansåret 2021 samt Aftale om Udbetaling af resterende to ugers indefrosne feriemidler, eksportpakke og reserve til forlængelse af hjælpepakker (2. december 2020).

Bevarelsen består af to dele, hvor første del vedrører aftalernes effekt på strukturelt BNP og strukturel beskæftigelse (arbejdsudbud), mens anden del vedrører aftalernes fordelingsvirkninger, herunder effekten på indkomstforskellene målt ved Gini-koefficienten.

### Effekten på strukturelt BNP og strukturel beskæftigelse

Baggrunden for de nævnte aftaler er blandt andet at håndtere sundhedskrisen, at understøtte beskæftigelsen, at styrke velfærden samt at fremme den grønne omstilling. Aftalerne vurderes hverken samlet set eller enkeltvis at påvirke den strukturelle beskæftigelse varigt i nævneværdigt omfang, *jf. tabel 1*.

Det kan i forlængelse heraf bemærkes, at nye initiativer på regeringens forslag til finanslov for 2021 isoleret set vurderes at være forbundet med en marginal positiv virkning på den strukturelle beskæftigelse, der kan henføres til afløsningen af en forudsat indeksering af en række punktafgifter, *jf. tabel 1*.

For så vidt angår virkningen på strukturelt BNP er det vurderingen, at aftalerne via produktivitet helt marginalt reducerer strukturelt BNP på længere sigt. Virkningen kan primært henføres til ”Aftale om vejtransport”, *jf. tabel 1*. Det bemærkes, at det ikke er muligt at skønne over de varige produktivitetseffekter af CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet for VE-brændstoffer samt ændringerne i bilafgifterne. Det skal blandt andet ses i lyset af, at skønnet er meget afhængig af bilparkens sammensætning over tid i fravær af tiltagene. Det vurderes, at der er mærkbare negative produktivitetseffekter forbundet med initiativerne som følge af højere brændstofpriser og bilafgifter, så længe der er fossile biler.

Endelig skal det bemærkes, at produktiviteten modsvarende løftes bl.a. som følge af løftet af de offentlige investeringer i DK2025, der blev offentliggjort i forbindelse med finanslovsforslag for 2021, august 2020.

**Tabel 1**

#### Aftalernes påvirkning af det strukturel beskæftigelse og strukturelt BNP –varig virkning

	Strukturel beskæftigelse <sup>1)</sup> , antal fuldtidspersoner	Strukturelt BNP, mia. kr., 2020-niveau
Aftale om finansloven for 2021	0	0
Aftale om stimuli og grøn genopretning	0	0
Aftale om grøn omstilling af vejtransporten	50 <sup>2)</sup>	-0,5 <sup>3)</sup>
Aftale om grøn skattereform	0	0 <sup>4)</sup>
Forslag til finanslov for 2021	50	0
Aftale om Udbetaling af resterende to ugers indefrosne feriemidler, eksportpakke og re- serve til forlængelse af hjælpepakker	0	0
<b>I alt</b>	<b>50</b>	<b>-0,5</b>

Anm.: Totaler kan afvige fra summen af enkeltelementer som følge af afrunding.

- 1) Fuldtidspersoner varigt. Der er afrundet til nærmeste 50 fuldtidspersoner.
- 2) Der er ikke på nuværende tidspunkt udarbejdet en beregning af en af en eventuel varig påvirkning af arbejdsudbuddet. På denne baggrund er virkningen i 2030 indsat.
- 3) Produktivitetsvirkningen følger af den kilometerbaserede afgift på lastbiler. Virkningen er behæftet med usikkerhed, og er under kondolidering.
- 4) Den neutrale effekt dækker over en negativ produktivitetseffekt fra forhøjelsen af energiafgifter, som opvejes af en positiv produktivitetseffekt af forhøjelsen af småaktivgrænsen.

Kilde: Skatteministeriet og Finansministeriet.

### **Fordelingsvirkninger**

Finansloven for 2021 vurderes at understøtte større lighed, hvilket især skyldes prioriteringerne på velfærdsområdet, som kan styrke større social mobilitet og mere lige muligheder.

*Aftale om stimuli og grøn genopretning* bidrager til at genoprette dansk økonomi og holder hånden under danske virksomheder og arbejdspladser samt bidrager til bedre adgang til oplevelsesindustrien i 2021 for udsatte og sårbare borgere, som typisk har relativ lav indkomst.

Både den direkte fordelingseffekt via indkomstskatter mv. og den indirekte fordelingseffekt er relativt begrænsede, og for alle praktiske formål er indkomstfordelingen omtrent uændret.

Virkingen af de enkelte initiativer med betydning for indkomstforskellene (målt ved Gini-koefficienten) kan opdeles to kategorier:

1. Initiativer, der har direkte virkning på de disponible indkomster
2. Initiativer vedrørende forbrugsafgifter målrettet husholdningerne

#### **1) Initiativer, der har direkte virkning på de disponible indkomster**

I overensstemmelse med den sædvanlige metode til opgørelse af fordelingsvirkninger medregnes alene de umiddelbare virkninger på de disponible indkomster. Det betyder at evt. adfærdsvirkninger ikke er medtaget i opgørelserne.

Initiativer med direkte virkning på de disponible indkomster omfatter initiativer, som enten påvirker ydelsessystemet, indkomstbeskatningen eller på anden måde har umiddelbar virkning på de disponible indkomster:

- Midlertidig lempelse af BoligJobordningen i 2021 (Aftale om stimuli og grøn genopretning)
- Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte gavekort til oplevelsesøkonomi (Aftale om stimuli og grøn genopretning)

Initiativerne skønnes at have en omtrent neutral virkning på indkomstforskellene målt ved Gini-koefficienten, svarende til en marginal stigning på 0,01 pct.-point i 2021, jf. tabel 2.

**Tabel 2**

**Fordelingsvirkninger af initiativer med direkte virkning på disponibel indkomst**

	Ændring i Gini-koefficienten
	Pct.-point
<b>Aftale om stimuli og grøn genopretning</b>	<b>0,01</b>
Midlertidig lempelse af BoligJobordningen i 2021	0,01
Skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte gavekort til oplevelsesøkonomi i 2021	0,00

Anm.: Initiativerne har alene virkning i 2021.

Kilde: Egne beregninger på lovmodellens datagrundlag.

## 2) Initiativer vedrørende forbrugsafgifter målrettet husholdningerne

Den disponible indkomst opgøres som de samlede indkomster fratrukket indkomstskatter, men før betaling af forbrugsafgifter. Det afspejler, at indkomstforskellene søger at sammenligne befolkningens forbrugsmuligheder og ikke betydningen af befolkningens forbrugsvalg.

I den forbindelse skal man også være opmærksom på, at forbrugsafgifter adskiller sig fra indkomstskatter ved, at de ofte er begrundet med et ønske om at skabe en adfærdsændring (og ikke omfordeling). Hertil kommer, at der ikke er høj kvalitetsdata om befolkningens forbrug.

Afgifter påvirker modsat fx indkomstskatter og overførselsindkomst ikke indkomstfordelingen, da denne er opgjort på baggrund af den disponible indkomst (før forbrug).

For befolkningen under ét skønnes initiativerne at have en omtrent neutral fordelingsvirkning (når afgiftsændringen omsættes til en ækvivalent ændring af den disponible indkomst), *jf. tabel 3*.

**Tabel 3**

**Fordelingsvirkninger af initiativer vedrørende forbrugsafgifter målrettet husholdningerne i 2021**

	Ændring i Gini-koefficienten
	Pct.-point
<b>FFL21</b>	<b>-0,01</b>
Aflysning af den forudsatte indeksering af punktafgifter	-0,01
<b>Grøn omstilling af vejtransporten</b>	<b>0,01</b>
Grønne biler	0,01
Konventionelle biler	0,00

Anm.: Punktafgiftsbetalingerne for personerne i befolkningen er skønnet på baggrund af lokale lineære sammenhænge mellem den disponible indkomst og afgifterne i Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelse. Beregningerne tager udgangspunkt i de senest tilgængelige oplysninger om befolknings- og forbrugssammensætningen. Fordelingsvirkningerne afspejler den umiddelbare virkning af afgiftsændringer, hvor der ikke tages højde for, at afgifts-stigningen også belaster den del af indkomsten, der spares op.

De skønnede fordelingsvirkninger af den grønne omstilling af vejtransporten tager udgangspunkt i Energi- og klimastyrelsens fremskrivning af bilsalget frem til 2021. Bilsalget er alene fremskrevet for at tage hensyn til udviklingen i bilbestanden i den mellemliggende periode som følge af teknologisk udvikling, udvikling i danskernes præferencer mv. Fremskrivningen af bilsalget afspejler således ikke afledt adfærd på danskernes køb af nul- og lavemissionsbiler som følger af omlægningen af bilafgifter. Herudover er virkningen af den aftalte omlægning af bilafgifter skønnet under hensyntagen til de skønnede afgifter over hele bilens levetid, hvorved fordelingsvirkningerne også afspejler virkningen for fremtidige brugere af de biler, der købes i 2021. Det skyldes, at bilen er et varigt forbrugsgode, som kan benyttes over en årrække.

Kilde: Skatteministeriet samt egne beregninger på lovmodellens datagrundlag.

De tilgængelige oplysninger om befolkningens betaling af afgifter er generelt behæftet med betydelig usikkerhed.

Med venlig hilsen

Morten Bødskov  
Fungerende finansminister