



## Skatteministeriet

27. juni 2023  
J.nr. 2023 - 5159

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 287 af 7. juni 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Vil ministeren vurdere klimaeffekten, ændringer i provenu og skyggeprisen for det af CONCITO stillede forslag i analysen »Sidste udkald for at nå om klimamålet for 2025« fra maj 2023 om »Fordobling af satsen for registreringsafgiftens Tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, for biler med en udledning over 117 g CO<sub>2</sub>/km«? Provenuet bedes opgjort i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter tilbageløb og adfærd, hvilket bedes opgjort for alle årene 2023-2027 og i varig virkning, og der bedes anvendt 2023-niveau og faste 2023-priser. Derudover bedes ministeren opgøre fordelingsvirkningen ved skatteændringerne opgjort som virkningen på disponibel indkomst i kroner og øre og i procent af disponibel indkomst opdelt for 10 indkomstdeciler. For den 10. indkomstdecil bedes også opdelt på percentiler. Sluttelig bedes ministeren også oplyse skatteændringens virkning på Gini-koefficienten.

## Svar

Registreringsafgiften består af et værdielement og et CO<sub>2</sub>-tillæg, som begge er progressivt indrettet. I 2023 udgør CO<sub>2</sub>-tillægget<sup>1</sup>:

- 261 kr. pr. gram op til 117 gram CO<sub>2</sub> pr. km (den lave sats)
- 521 kr. pr. gram mellem 117 og 150 gram CO<sub>2</sub> pr. km (den mellem sats)
- 990 kr. pr. gram over 150 gram CO<sub>2</sub> pr. km. (den høje sats)

En forhøjelse af den mellemste og den høje sats vil øge registreringsafgiften (og dermed købsprisen) for biler med en CO<sub>2</sub>-udledning på mere end 117 gram CO<sub>2</sub> pr. km. På baggrund af det forventede bilsalg i fx 2024 skønnes forhøjelserne at øge prisen på konventionelle biler med ca. 10.200 kr. i gennemsnit. En fordobling af den mellemste og den høje sats i CO<sub>2</sub>-tillægget skønnes at indebære et umiddelbart merprovenu på ca. 1 mia. kr. i 2023 stigende til ca. 1,4 mia. kr. i 2027. Efter tilbageløb og adfærd skønnes merprovenuet reduceret til ca. 0,2-0,3 mia. kr. årligt, *jf. tabel 1*. Adfærden dækker bl.a. over, at salget af konventionelle biler forventes at falde, mens salget af nul- og lavemissionsbiler forventes at stige.

**Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved fordobling af den mellem og høje sats i CO<sub>2</sub>-tillægget**

Mia. kr. (2023-niveau)	2023	2024	2025	2026	2027
Umiddelbar virkning	1,0	1,1	1,3	1,3	1,4
Virkning efter tilbageløb	0,9	1,1	1,2	1,3	1,3
Virkning efter tilbageløb og adfærd	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3

Anm.: Provenuskøn er baseret på gældende regler, Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023 og det faktiske bilsalg i 2022.

Kilde: Skatteministeriet.

<sup>1</sup> Satserne i CO<sub>2</sub>-tillægget reguleres efter personskattelovens § 20, mens grænserne for CO<sub>2</sub>-tillægget reguleres med den forventede udvikling i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning. For nulmissionsbiler (elbiler) udgør CO<sub>2</sub>-tillægget pr. definition nul kroner.

Den varige provenuvirkning vurderes at være begrænset, hvilket skal ses i lyset af, at CO<sub>2</sub>-tillægget udhules over tid som følge af den løbende udbredelse af elbiler og fortrængning af konventionelle biler. Således forventes nybilsalget fra 2035 udelukkende at bestå af nulemissionsbiler.

Forhøjelsen af den mellemste og den høje sats i CO<sub>2</sub>-tillægget skønnes at være forbundet med et samfundsøkonomisk tab. Det samfundsøkonomiske tab opgjort over levetiden for fx nyregistreringsårgangen 2024 skønnes at udgøre knap 1,4 mia. kr. inkl. afledte virkninger på arbejdsudbuddet og opgjort i forbrugerpriser, svarende til ca. 0,1 mia. kr. årligt i gennemsnit.

Med en skønnet CO<sub>2</sub>-reduktion over levetiden for nyregistreringsårgangen 2024 på ca. 0,1 mio. ton, svarer dette til en skyggepris på ca. 10.000 kr./ton (ekskl. arbejdsudbud).

#### *Fordelingsvirkninger*

Fordelingsvirkningerne skønnes at svare til en ækvivalent reduktion af indkomstforskellene med ca. 0,01 pct.-point målt ved Gini-koefficienten. Fordelingsvirkningen for hvert indkomstdecil, opgjort i kroner og i pct. af disponibel indkomst, fremgår af *tabel 2*.

For det 1. indkomstdecil skønnes forhøjelsen at indebære en ækvivalent reduktion af den disponible indkomst på ca. 0,07 pct. svarende til 50 kroner, mens det for det 10. indkomstdecil skønnes at indebære en ækvivalent reduktion af den disponible indkomst på ca. 0,13 pct. eller 800 kroner, *jf. tabel 2*. Det er ikke muligt at skønne over fordelingsvirkningen på percentilniveau med den anvendte metode.

**Tabel 2. Fordelingsvirkninger og virkning på Gini-koefficienten ved fordobling af den mellemste og den høje sats i CO<sub>2</sub>-tillægget**

Indkomstdecil	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	Hele befolk.
Pct. af disponibel indkomst	0,07	0,05	0,06	0,07	0,08	0,1	0,1	0,11	0,12	0,13	0,1
Øget afgiftsbetaling, kr.	50	100	100	150	200	250	300	350	400	800	250
Ændring i Gini-koefficient (pct.-point)											-0,01

Anm.: Afgiftsbetalinger indgår ikke i opgørelsen af den disponible indkomst og påvirker dermed ikke direkte de opgjorte indkomstforskelle (i de disponible indkomster) målt ved Gini-koefficienten. Fordelingsvirkninger af afgiftsændringen afspejles således beregningsteknisk, hvor meget 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), påvirker indkomstfordelingen.  
Kilde: Skatteministeriet.