



Skatteministeriet

4. december 2024
J.nr. 2024 - 5407

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 588 af 26. juni 2024 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Steffen W. Frølund (LA).

Rasmus Stoklund

/ Jacob Vastrup

Spørgsmål

Vil ministeren opgøre effekterne af at reducere registreringsafgiften i 2030 og 2035 trinvist med 5 procentpoint fra 150 pct. ned til 0 pct.? Opgørelsen bedes indeholde effekt på provenu, arbejdsudbud, BNP og Gini samt selvfinansieringsgrad og samfundsøkonomisk virkning.

Svar

Registreringsafgiften blev med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* mellem den daværende regering (S), RV, SF og EL fra december 2020 omlagt. Omlægningen indebar bl.a. en ændring af registreringsafgiftens værdielement, så der i 2024 betales 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. Videre betales et CO₂-tillæg, som også er progressivt indrettet, så de mest CO₂-udledende biler på marginalen betaler mest. Der gælder samtidig særlige lempelser for lavemissionsbiler (typisk plugin hybrider) og nulmissionsbiler (typisk elbiler).

De provenumæssige konsekvenser af nedsættelserne i 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 bilsalg. Herunder har sammensætningen af salget, inklusive bl.a. andelen af elbiler, stor betydning for udviklingen i provenuet fra registreringsafgiften. I provenuberegningerne nedenfor tages udgangspunkt i gældende regler for 2030 og 2035 samt en fremskrivning af det faktiske 2023-salg.

Det forudsættes, at der både spørges til nedsættelser af procentsatserne og CO₂-tillægget. Registreringsafgiften er således nedsat efter følgende procedure:

- Den høje sats nedsættes per 5 pct.-point fra 150 pct. til 85 pct.
- Herefter nedsættes både den høje og mellemste sats synkront per 5 pct.-point. Den lave sats på 25 pct. fastholdes, indtil de to andre satser når ned på det lave niveau.
- Fra 25 pct. og ned bliver alle tre satser nedsat med 5 pct.-point ad gangen indtil 0 pct.
- CO₂-tillægget nedsættes forholdsmæssigt med den høje sats.

En nedsættelse af registreringsafgiftens høje sats til 85 pct. (dvs. hvor den høje og mellemste sats begge er lig 85 pct., og inklusive at CO₂-tillægget nedsættes) i 2030 skønnes med stor usikkerhed at indebære et mindreprovenu på ca. 3,3 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd (2025-niveau) og en selvfinansieringsgrad på ca. 32 pct., *jf. tabel 1 nedenfor*. Den samfundsøkonomiske virkning skønnes til ca. 3,8 mia. kr., mens BNP af ændret arbejdsudbud skønnes til ca. 3,7 mia. kr. Arbejdsudbuddet skønnes øget svarende til ca. 2.800 fuldtidspersoner, og Gini-koefficienten skønnes at stige med ca. 0,08 pct.-point.

En afskaffelse af registreringsafgiften i 2030 skønnes med meget stor usikkerhed at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 13,7 mia. kr. og en selvfinansieringsgrad på ca. 13 pct. Den samfundsøkonomiske virkning skønnes med stor usikkerhed til ca. 6,8 mia. kr., mens BNP af ændret arbejdsudbud skønnes til 7,8 mia. kr. Arbejdsudbuddet skønnes med betydelig usikkerhed øget svarende til ca. 7.500 fuldtidspersoner, og Gini-koefficienten skønnes at stige med ca. 0,07 pct.-point.

Fra 2035 træder EU-forbuddet mod salg af nye konventionelle biler i kraft, og der er derfor regnet på et bilsalg, som kun består af elbiler. Idet beskatningen af elbiler i 2035 fortsat er lempet i form af et ekstra bundfradrag på 137.000 kr., forventes effekterne af en sænkelse af registreringsafgiften i 2035 at være mindre end de tilsvarende effekter i 2030.

En afskaffelse af registreringsafgiften i 2035 skønnes med meget stor usikkerhed at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 7,5 mia. kr. (2025-niveau) og en selvfinansieringsgrad på ca. 12 pct., *jf. tabel 2 nedenfor*. Den samfundsøkonomiske virkning skønnes med stor usikkerhed til ca. 3,1 mia. kr., mens BNP af ændret arbejdsudbud skønnes til 4,4 mia. kr. Arbejdsudbuddet skønnes med betydelig usikkerhed øget svarende til ca. 2.800 fuldtidspersoner, og Gini-koefficienten skønnes at stige med ca. 0,05 pct-point.

Det bemærkes afslutningsvist, 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. Der er i beregningerne ikke taget højde for finansieringen af en nedsættelse af registreringsafgiften. Det må dog lægges til grund, at en konkret finansiering i den påkrævede størrelsesorden vil have afledte virkninger på arbejdsudbud og økonomisk aktivitet.

Tabel 1. Effekter forbundet med reduktioner i registreringsafgiften i 2030, 2025-niveau

Sats	Umiddelbart provenu	Provenu efter tilbageløb	Provenu efter tilbageløb og adfærd	Arbejdsudbud ¹⁾	Selvfinansieringsgrad	BNP af ændret arbejdsudbud	Samfundsøkonomi	Ændring i Gini-koefficient
<i>Pct.</i>	<i>Mia. kr.</i>		<i>Fuldtidspersoner</i>		<i>Pct.</i>	<i>Mia. kr.</i>		<i>Pct.-point</i>
145	-0,5	-0,4	-0,2	200	39	0,3	0,3	0,01
140	-1,0	-0,8	-0,5	400	40	0,6	0,6	0,01
135	-1,5	-1,1	-0,7	700	39	0,9	0,9	0,02
130	-1,9	-1,5	-0,9	900	39	1,1	1,3	0,03
125	-2,4	-1,9	-1,2	1.100	39	1,4	1,6	0,03
120	-2,9	-2,3	-1,4	1.300	38	1,7	1,9	0,04
115	-3,4	-2,7	-1,7	1.500	37	2,0	2,2	0,05
110	-3,8	-3,0	-1,9	1.700	37	2,3	2,5	0,05
105	-4,3	-3,4	-2,2	2.000	36	2,5	2,7	0,06
100	-4,8	-3,8	-2,5	2.200	35	2,8	3,0	0,06
95	-5,3	-4,2	-2,7	2.400	34	3,1	3,3	0,07
90	-5,7	-4,5	-3,0	2.600	33	3,4	3,5	0,08
85	-6,2	-4,9	-3,3	2.800	32	3,7	3,8	0,08
80	-7,5	-5,9	-4,4	3.300	26	4,1	4,1	0,08
75	-8,7	-6,8	-5,2	3.700	25	4,5	4,5	0,08
70	-9,8	-7,8	-5,9	4.100	23	4,8	4,8	0,09
65	-11,0	-8,7	-6,7	4.500	22	5,2	5,1	0,09
60	-12,0	-9,5	-7,4	4.900	21	5,6	5,4	0,09
55	-12,8	-10,2	-8,0	5.200	21	5,8	5,6	0,09
50	-13,6	-10,8	-8,5	5.500	21	6,1	5,8	0,09
45	-14,4	-11,4	-9,0	5.700	21	6,3	6,1	0,09
40	-15,1	-11,9	-9,5	6.000	21	6,6	6,3	0,09
35	-15,9	-12,5	-10,0	6.300	20	6,8	6,4	0,09
30	-16,6	-13,1	-10,5	6.600	20	7,1	6,6	0,09
25	-17,3	-13,7	-11,1	6.800	19	7,3	6,7	0,09
20	-18,2	-14,4	-12,2	7.000	15	7,5	6,8	0,08
15	-19,1	-15,1	-12,9	7.200	14	7,6	6,8	0,08
10	-19,7	-15,6	-13,5	7.400	14	7,7	6,8	0,07
5	-19,9	-15,8	-13,7	7.500	13	7,8	6,8	0,07
0	-20,0	-15,8	-13,7	7.500	13	7,8	6,8	0,07

Anm.: 1) Afrundet til nærmeste 100 fuldtidspersoner.

Beregningerne tager udgangspunkt i gældende 2035-regler og en fremskrivning af det faktiske 2023-salg til 2030.

Ved en nedsættelse af registreringsafgiften til 0 pct. er der tale om en fuld afskaffelse, da CO₂-tillægget også afskaffes.

Opgørelsen af arbejdsudbudsvirkningen og fordelingsvirkningen tager udgangspunkt i den metode, der er dokumenteret i kapitel 3 i Skatteøkonomisk redegørelse 2018.

Virkningen på BNP afspejler den isolerede virkning af de skønnede, afledte ændringer i lønsummen som følge af ændringer i arbejdsuddet (ekskl. virkningen af automatisk tilbageløb samt forbrugsadfærden fra moms og afgifter).

Den samfundsøkonomiske virkning er beregnet inkl. virkningen fra ændret arbejdsudbud.

Kilde: Skatteministeriet.

Tabel 2. Effekter forbundet med reduktioner i registreringsafgiften i 2035, 2025-niveau

Sats	Umiddelbart provenu	Provenu efter tilbageløb	Provenu efter tilbageløb og adfærd	Arbejdsudbud ¹⁾	Selvfinansieringsgrad	BNP af ændret arbejdsudbud	Samfundsøkonomi	Ændring i Gini-koefficient
<i>Pct.</i>	<i>Mia. kr.</i>	<i>Mia. kr.</i>	<i>Mia. kr.</i>	<i>Fuldtids-personer</i>	<i>Pct.</i>	<i>Mia. kr.</i>	<i>Mia. kr.</i>	<i>Pct.-point</i>
145	-0,3	-0,2	-0,1	100	50	0,2	0,2	0,00
140	-0,5	-0,4	-0,2	200	49	0,3	0,5	0,01
135	-0,8	-0,6	-0,3	400	49	0,5	0,7	0,01
130	-1,1	-0,9	-0,5	500	47	0,6	0,9	0,01
125	-1,4	-1,1	-0,6	600	47	0,8	1,2	0,02
120	-1,6	-1,3	-0,7	700	45	1,0	1,4	0,02
115	-1,9	-1,5	-0,8	900	44	1,1	1,6	0,03
110	-2,2	-1,7	-1,0	1.000	43	1,3	1,8	0,03
105	-2,4	-1,9	-1,1	1.100	42	1,4	2,0	0,03
100	-2,7	-2,1	-1,3	1.200	41	1,6	2,2	0,04
95	-3,0	-2,4	-1,4	1.400	40	1,8	2,4	0,04
90	-3,3	-2,6	-1,6	1.500	39	1,9	2,6	0,04
85	-3,5	-2,8	-1,7	1.600	38	2,1	2,8	0,05
80	-4,8	-3,8	-2,7	1.900	29	2,5	2,9	0,05
75	-5,9	-4,7	-3,5	2.200	25	2,9	3,1	0,05
70	-7,0	-5,5	-4,3	2.400	23	3,2	3,2	0,05
65	-8,1	-6,4	-5,1	2.500	20	3,6	3,3	0,05
60	-9,0	-7,1	-5,8	2.600	18	3,9	3,3	0,05
55	-9,6	-7,6	-6,3	2.700	17	4,1	3,3	0,05
50	-9,9	-7,8	-6,5	2.700	16	4,2	3,3	0,05
45	-10,2	-8,0	-6,7	2.800	16	4,3	3,4	0,05
40	-10,4	-8,2	-6,9	2.800	16	4,3	3,4	0,05
35	-10,5	-8,3	-7,0	2.800	16	4,4	3,4	0,05
30	-10,6	-8,4	-7,1	2.800	15	4,4	3,4	0,05
25	-10,7	-8,5	-7,2	2.800	15	4,4	3,4	0,05
20	-10,8	-8,5	-7,5	2.800	12	4,4	3,1	0,05
15	-10,8	-8,5	-7,5	2.800	12	4,4	3,1	0,05
10	-10,8	-8,5	-7,5	2.800	12	4,4	3,1	0,05
5	-10,8	-8,5	-7,5	2.800	12	4,4	3,1	0,05
0	-10,8	-8,5	-7,5	2.800	12	4,4	3,1	0,05

Anm.: 1) Afrundet til nærmeste 100 fuldtidspersoner.

Beregningerne tager udgangspunkt i gældende 2035-regler og en fremskrivning af det faktiske 2023-salg til 2035.

Ved en nedsættelse af registreringsafgiften til 0 pct. er der tale om en fuld afskaffelse, da CO₂-tillægget også afskaffes. Opgørelsen af arbejdsudbudsvirkningen og fordelingsvirkningen tager udgangspunkt i den metode, der er dokumenteret i kapitel 3 i Skatteøkonomisk redegørelse 2018.

Virkningen på BNP afspejler den isolerede virkning af de skønnede, afledte ændringer i lønsummen som følge af ændringer i arbejdsudbuddet (ekskl. virkningen af automatisk tilbageløb samt forbrugsadfærden fra moms og afgifter).

Den samfundsøkonomiske virkning er beregnet inkl. virkningen fra ændret arbejdsudbud.

Kilde: Skatteministeriet.