

  
**Skatteministeriet**

15. oktober 2024  
J.nr. 2024 - 6770

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 704 af 18. september 2024 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikke medlem Lars Boje Mathiesen (UFG).

Rasmus Stoklund

/ Jacob Vastrup



## Spørgsmål

Vil ministeren oplyse provenueffekterne ved at sænke den øverste procentsats på registreringsafgiften efter adfærd og tilbageløb med 10-pct.s interval ned til 0? Der ønskes en uddybende forklaring på vægtningen af elbiler i beregningen baseret på det nuværende antal registreringer og fremtidige forventninger. Der ønskes ligeledes effekter mål i BNP og arbejdsudbud.

## 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. 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.

Det forudsættes, at der kun spørges til nedsættelser af procentsatserne og ikke til CO<sub>2</sub>-tillægget, samt at der er tale om en afskaffelse af den højeste sats i registreringsafgiften, som dermed reduceres trinvist fra 150 pct. ned til 85 pct., svarende til den mellemste sats.

En fjernelse af registreringsafgiftens høje sats på 150 pct. (dvs. hvor den høje og mellemste sats begge er lig 85 pct.) i 2024 skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et mindreprovenu på ca. 0,8 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd (2024-niveau). Arbejdsudbuddet skønnes øget svarende til ca. 1.100 fuldtidspersoner, og via arbejdsudbudseffekten skønnes BNP at stige med ca. 1,2 mia. kr., mens den samfundsøkonomiske virkning skønnes til ca. 1,4 mia. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1. Effekter forbundet med reduktioner i registreringsafgiftens højeste sats i 2024, 2024-niveau

| Sats        | Umiddelbart<br>provenu | Provenu<br>efter tilba-<br>geløb | Provenu<br>efter tilba-<br>geløb og<br>adfærd | BNP af<br>ændret<br>arbejds-<br>udbud <sup>1)</sup> | Samfunds-<br>økonomisk<br>virkning | Arbejdsud-<br>bud<br><i>Fuldtids-<br/>personer</i> | Elbilers<br>andel af<br>nysalget <sup>2)</sup> |
|-------------|------------------------|----------------------------------|---|---|------------------------------------|--|--|
| <i>Pct.</i> | <i>Mia. kr.</i>        |                                  |   |   |                                    |  | <i>Pct.</i>                                    |
| 140         | -0,4                   | -0,3                             | -0,2  | 0,2   | 0,2                                | 200  | 42   |
| 130         | -0,7                   | -0,5                             | -0,3  | 0,4   | 0,4                                | 300  | 42   |
| 120         | -1,0                   | -0,8                             | -0,4  | 0,6   | 0,6                                | 500  | 42   |
| 110         | -1,3                   | -1,0                             | -0,5  | 0,8   | 0,8                                | 700  | 41   |
| 100         | -1,6                   | -1,2                             | -0,6  | 0,9   | 1,0                                | 900  | 41   |
| 90          | -1,8                   | -1,4                             | -0,7  | 1,1   | 1,3                                | 1.000  | 41   |
| 85          | -2,0                   | -1,6                             | -0,8  | 1,2   | 1,4                                | 1.100  | 41   |

Anm.: Beregningerne baserer sig på en sænkelse af registreringsafgiften for personbiler og tager udgangspunkt i gældende 2024-regler og en fremskrivning af det faktiske 2023-salg til 2024. Antal fuldtidspersoner er afrundet til nærmeste 100 fuldtidspersoner. 1) Virkningen på BNP afspejler den isolerede virkning af de skønnede, afledte ændringer i lønsummen som følge af ændringer i arbejdsudbuddet (ekskl. virkningen af ændret forbrugsadfærd, omstillingsgevinst og automatisk tilbageløb fra moms og afgifter). 2) I udgangspunkt er elbiler skønnet at udgøre 42 pct. af nysalget i 2024, jf. *Klimastatus og -fremskrivning 2024*.

Kilde: Skatteministeriet.

En sækelse af den højeste sats i registreringsafgiften i 2024 skønnes med usikkerhed at medføre et begrænset fald i andelen af elbiler i nysalget. Faldet i andelen af elbiler kan tilskrives, at andre drivmidler forventes at få større prisreduktioner, hvilket mindsker efterspørgslen efter elbiler set i forhold til andre biler, *jf. tabel 1*.

Det bemærkes, at konsekvenserne af en nedsættelse af registreringsafgiften vil afhænge 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. En reduktion af den højeste sats i registreringsafgiften i fremtidige år forventes at øge salget af elbiler. Dette skyldes, at elbiler gradvist indfases i registreringsafgiften, hvilket betyder, at en nedsættelse af registreringsafgiftens højeste sats forventes at føre til en større prisreduktion for elbiler i fremtiden sammenlignet med 2024. Samtidig bemærkes det, at fra 2035 vil gælde et EU-forbud mod salg af nye konventionelle biler, hvorfor nysalget i udgangspunkt alene vil være nulmissionskøretøjer (i praksis elbiler) fra og med 2035.

Det bemærkes afslutningsvist, at effekterne er beregnet ud fra regnemoder, 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.