



## Skatteministeriet

19. november 2018  
J.nr. 2018 - 7314

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 40 af 23. oktober 2018 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for reglerne for batterifradrag til elbiler. Ministeren bedes ydermere redegøre for det årlige mindreprovenu ved de gældende regler for batterifradrag i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter adfærd. For adfærd bedes mindreprovenuet opdelt i henholdsvis inklusiv og eksklusiv arbejdsudbud. Ministeren bedes tillige redegøre for udviklingen i mindreprovenuet opgjort på samme måde, hvis antallet af elbiler stiger til 100.000, 500.000, 1 mio. og 3 mio.

## Svar

Ifølge registreringsafgiftsloven gives der et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften for eldrevne køretøjer, inkl. plug-in hybridbiler, frem til og med 2021. Fradraget udgør 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, dog højst 45 kWh.

I 2018 betaler elbiler 20 pct. af den fulde registreringsafgift (inkl. fradrag fra batterikapacitet) fratrukket et bundfradrag på 10.000 kr. I 2019 skal der betales 40 pct. af den fulde registreringsafgift fratrukket et bundfradrag på 10.000 kr. I 2020 og 2021 skal der betales hhv. 65 pct. og 90 pct. af den fulde registreringsafgift uden bundfradrag. Værdien af fradraget og dermed mindreprovenuet som følge heraf er således stigende over perioden.

Der er i det følgende taget udgangspunkt i et scenarie, hvor batterifradraget videreføres ved fuldt indfasede regler i 2022. På baggrund af Energistyrelsens Basisfremskrivning 2018 er det lagt til grund, at der i 2022 vil blive solgt ca. 7.000 el- og plug-in hybridbiler ved gældende regler. Hvis det herudover forudsættes, at prisen på elbiler falder med ca. 6 pct. om året frem mod 2022, skønnes det, at en videreførelse af det gældende batterifradrag for el- og plug-in hybridbiler i 2022 vil indebære et mindreprovenu på ca. 50 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd.

På lidt længere sigt må det forventes, at prisen på elbiler fortsætter med at falde, og i beregningerne er det lagt til grund, at elbilerne ikke ville være kommet i fravær af batterifradraget. Derudover lægges det beregningsteknisk til grund, at elbilen fortrænger en benzindrevet personbil til ca. 230.000 kr. inkl. moms og afgift, der svarer til prisen på en gennemsnitlig konventionel bil i dag, og der indregnes ikke yderligere adfærd. De 100.000-3.000.000 elbiler er beregningsteknisk indfaset lineært over en periode på 15 år. Beregningerne er meget følsomme over for disse antagelser.

Da der spørges til mindreprovenuet ved 100.000-3.000.000 elbiler, beregnes alene det akkumulerede mindreprovenu. Med baggrund i disse antagelser skønnes det med betydelig usikkerhed, at en videreførelse af batterifradraget for 100.000 ekstra elbiler, som erstatter benzindrevne biler, vil medføre et akkumuleret mindreprovenu på ca. 4 mia. kr. Ved 500.000 ekstra elbiler kan mindreprovenuet med betydelig usikkerhed udgøre ca. 19 mia. kr., jf. tabel 1. For 1 mio. og 3 mio. ekstra elbiler kan mindreprovenuerne skaleres yderligere. Foruden at påvirke registreringsafgiftsprovenuet og moms vil der også være provenumæssige konsekvenser for ejer- og udligningsafgiften, samt el- og brændstofafgifterne.

Tabel 1. Provenukonsekvenser ved videreførelse af batterifradraget for elbiler

Mia. kr. - 2019-niveau				
Antal ekstra elbiler	100.000	500.000	1.000.000	3.000.000
Akkumuleret mindreprovenu	4	19	37	112

Kilde: Egne beregninger