

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler

DELRAPPORT 1

Veje til en grøn bilbeskatning

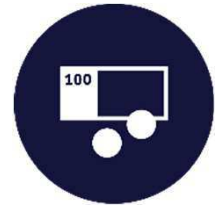
September 2020



Opgave

Hovedopgave

"At levere en konkret strategi for, hvordan et stop for salg af benzin- og dieselmotorer i 2030 bedst kan realiseres, samtidig med, at det er muligt at fastholde statens provener."



Kommissionens 1. delrapport (i dag)

- Anbefalinger til en grøn omlægning af bilafgifterne

Kommissionens 2. delrapport (ved årsskiftet)

- Anbefalinger til ladeinfrastruktur og energiforsyning

Hovedpointer

1) Grundforløb

Der er helt generelt stor usikkerhed om antallet af nul- og lavemissionsbiler ud i tid

2) Afgiftslempelser for nul- og lavemissionsbiler

Kommissionens afgiftsmodeller indebærer væsentlig favorisering af nul- og lavemissionsbiler gennem afgiftssystemet – særligt i første del af perioden, men også en efterfølgende langsom indfasning af registreringsafgiften

3) Afgiftsforhøjelser for konventionelle biler

Kommissionens afgiftsmodeller indebærer en opstramning for konventionelle biler (graden varierer i modellerne)

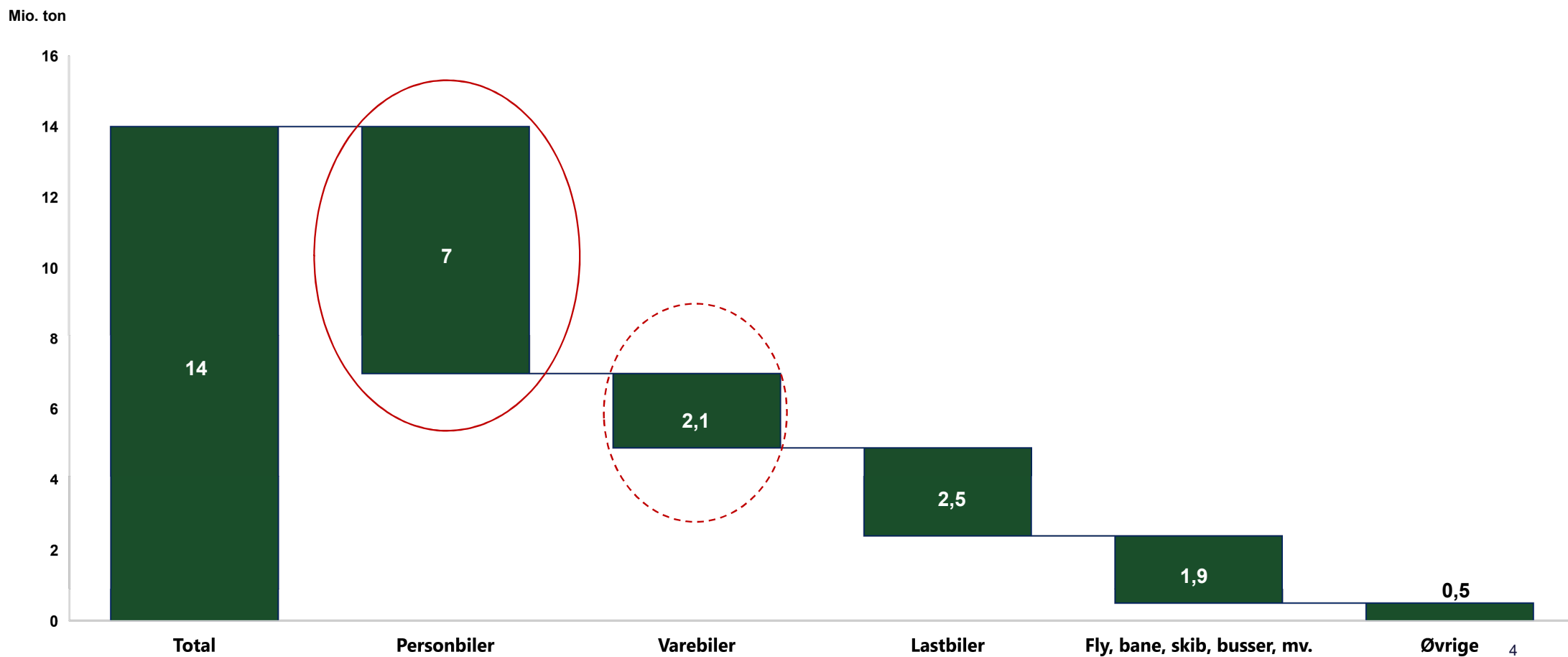
4) Provenuudfordring

Kommissionens afgiftsmodeller indebærer, at provenuet fra personbiler i 2030 er ca. 6-8 mia. kr. mindre end i 2020

5) Samfundsøkonomi

Nogle af kommissionens afgiftsmodeller medfører høje skyggepriser på CO₂. En omkostningseffektiv klimapolitik tilsiger, at CO₂-reduktioner gennemføres på de områder, hvor skyggepriserne er lavest

Personbiler er den centrale driver i udledningen i transportsektoren



Kilde: 1) Energistyrelsen

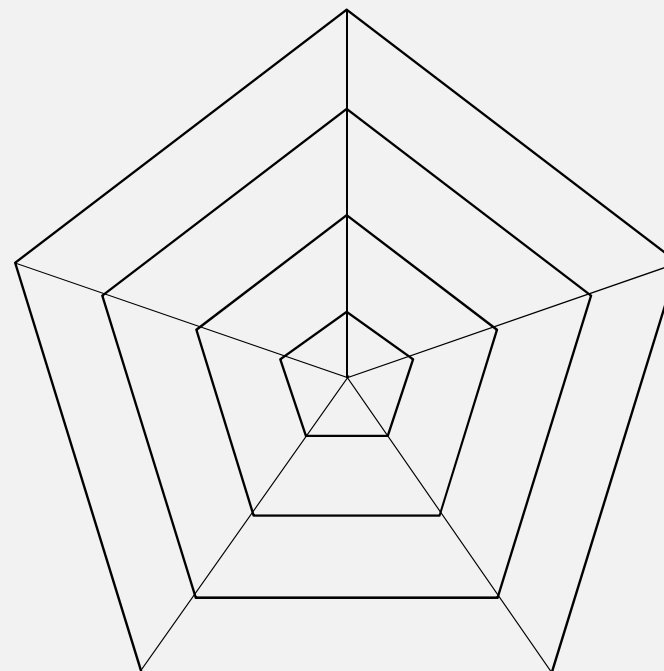
Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Kommissionens opgave dækker forskellige hensyn:



- Ønsket om mange nul- og lavemissionsbiler

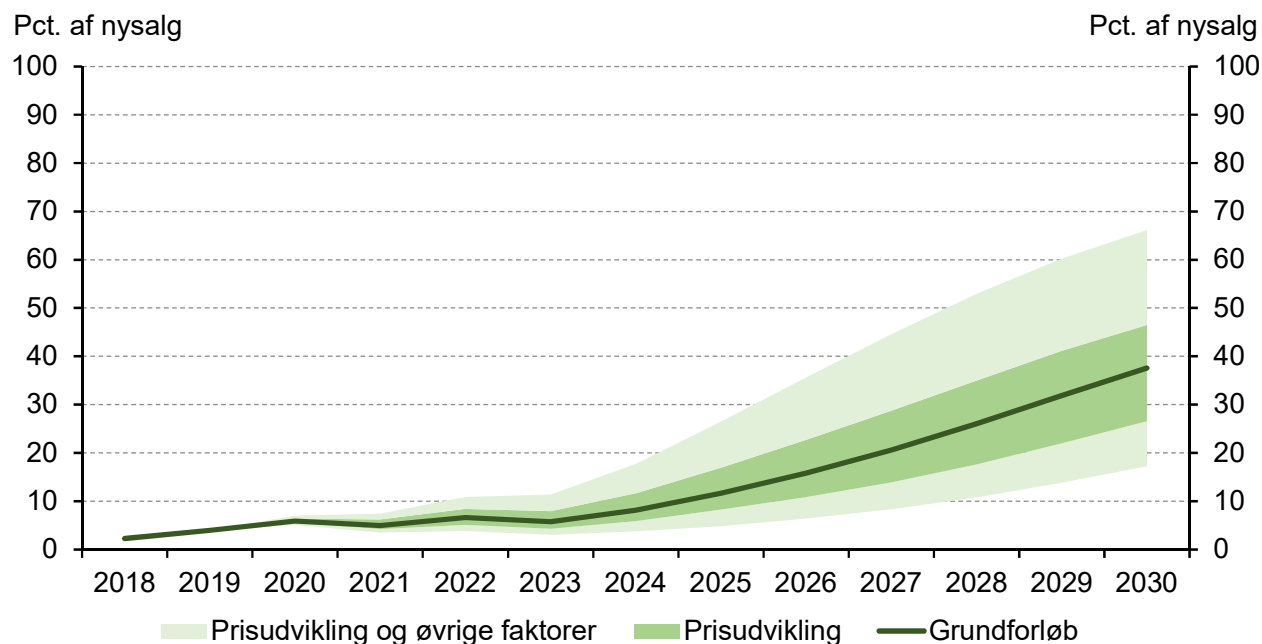
Fremme grønne biler



Bilpriser og teknologiudvikling

- Teknologiudviklingen vil reducere priserne på de grønne biler, men det er usikkert, hvor hurtigt det vil gå
- Denne udvikling er afgørende for salget af nul- og lavemissionsbiler på sigt
- Derudover er der usikkerhed om udviklingen i rækkevidde og opladningstid
- Nuværende afgiftssystem giver incitamenter til nul- og lavemissionsbiler i både ejerafgiften, brændstofafgifterne samt km/l fradrag i registreringsafgiften
- De store afgiftsnedslag for nul- og lavemissionsbiler begrænser mulighederne for at øge udbredelsen meget markant gennem afgiftstiltag

Fremskrivning af salgsandele i bilmarkedet fordelt på drivmiddel



Anm: Det smalle usikkerhedsspænd afspejler alene forskellige forudsætninger for prisudviklingen på nul- og lavemissionsbiler, mens det brede spænd afspejler en kombination af forudsætninger for prisudviklingen og øvrige faktorer i bilvalgsmodellen. Grundforløbet og usikkerhedsspændet uddybes i afsnit 7.3.

Kilde: Energistyrelsen.

Hvad er de mulige løsninger?

Stop for salg af nye konventionelle biler i 2030 er ikke muligt

- Et forbud mod salg af nye konventionelle biler i Danmark vil ikke være lovligt i henhold til gældende EU-ret
 - Et de facto forbud i Danmark gennem prohibitivt høje afgifter eller andre begrænsninger er heller ikke lovligt
 - Inden for de begrænsninger anbefaler kommissionen derfor økonomiske incitamenter, der øger udbredelsen af nul- og lavemissionsbiler
-
- Indsatsen for at fremme nul- og lavemissionsbiler i Danmark skal ses i sammenhæng med EU's CO₂-krav til lette køretøjer, som vil medføre høj grad af såkaldt CO₂-lækage
 - Kommissionen anbefaler derfor, at Danmark arbejder for at stramme CO₂-kravene i EU-regi mest muligt, fordi det er den mest effektive vej til at opnå en klimaeffekt af en omstilling af bilindustrien



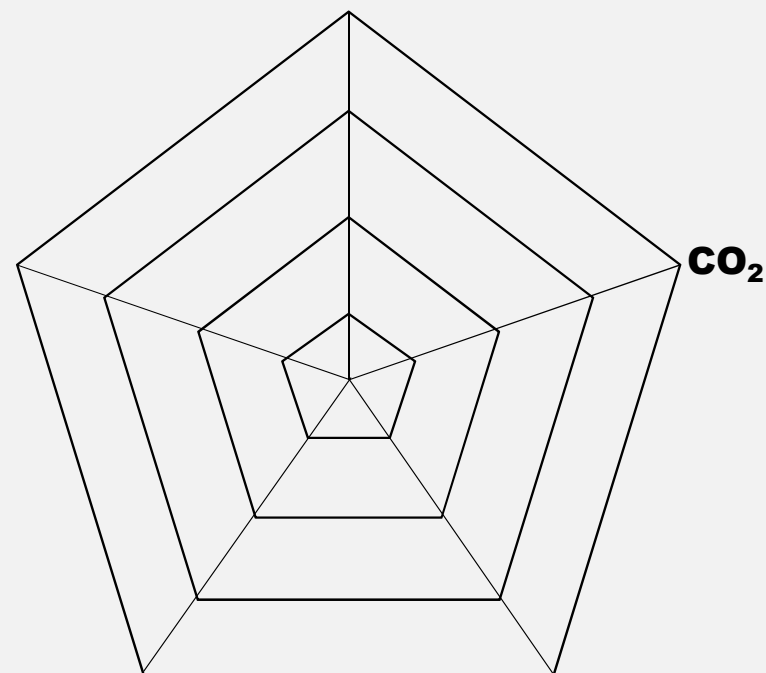
Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Kommissionens opgave dækker forskellige hensyn:



- Ønsket om mange nul- og lavemissionsbiler
- Ønsket om en betydelig CO₂-reduktion

Fremme grønne biler



CO₂ og personbilområdet – forventninger med gældende regler

Lang omstillingsperiode – også ved stærkt voksende elbilsalg

Begrænset 2030-effekt skyldes:

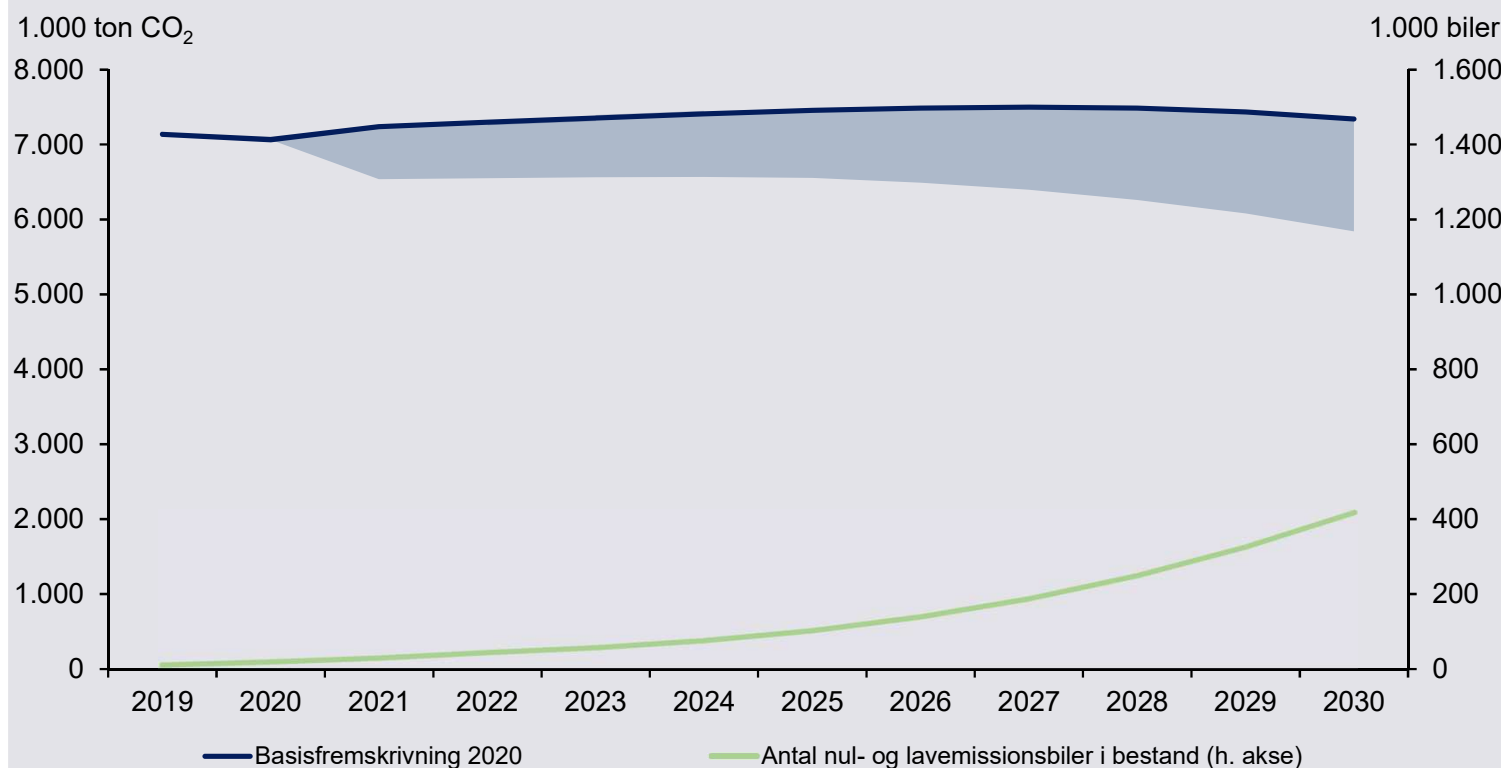
- Træghed i bilparkens udskiftning som følge af bilers gennemsnitlige levetid på 15 år
- Forventninger om flere biler på vejene frem mod 2030

CO₂-effekt afhænger af, hvor mange konventionelle biler der forlader markedet – ikke hvor mange nul- og lavemissionsbiler, der kommer ind

Væsentlig CO₂-effekt af omstillingen frem mod 2040-2050. Det kan tale for tidlig indsats – omvendt kan det være mere omkostningseffektivt at vente på den teknologiske udvikling

Pga. CO₂-hensynet indeholder Kommissionens afgiftsmodeller CO₂-tillæg i registreringsafgiften og forhøjet brændstofafgift (nogle modeller)

Forventet udvikling i CO₂ udledning fra personbiler og antal nul- og lavemissionsbiler i bestanden (h. akse)



Anm: 1) CO₂-effekten af kommissionens afgiftsmodeller efter 2030 vil afhænge af hastigheden for indfasningen i registreringsafgiften.

Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

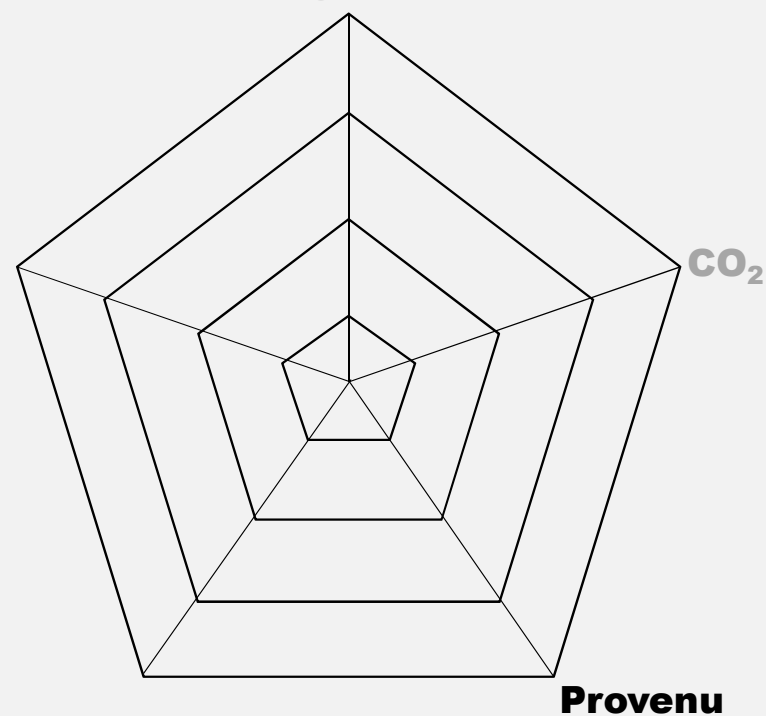
Kommissionens opgave dækker forskellige hensyn:



- Ønsket om mange nul- og lavemissionsbiler
- Ønsket om en betydelig CO₂-reduktion
- Ønsket om beskedne statsfinansielle konsekvenser



Fremme grønne biler



Provenuudfordring



Der er løbende sket en udhuling af indtægter fra bilafgifterne i takt med den teknologiske udvikling



Statens indtægter bliver presset af voksende udbredelse af grønne biler, fordi de betaler væsentligt lavere afgifter



I det nuværende afgiftssystem vokser provenuudfordringen i takt med elbilernes udbredelse – opstramning vil dog også sænke udbredelsen af elbiler

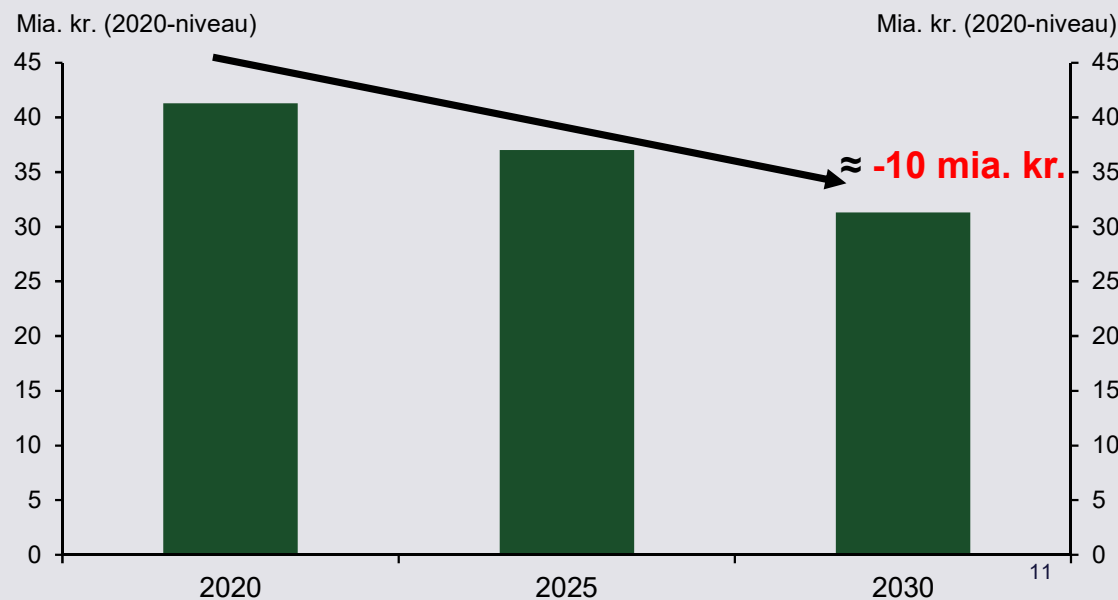
Kommissionens afgiftsmodeller er isoleret set finansierede, men dækker kun til dels den generelle udhuling – dog vil nogle modeller have en hængekøje på kort sigt

Hvis teknologien udvikler sig hurtigere kan omstillingen gå hurtigere – men staten vil miste tilsvarende større indtægter



Det nye grundforløb (400.000 grønne biler i 2030) skønnes med betydelig usikkerhed at indebære, at staten uden nye tiltag vil miste ca. 10 mia. kr. i 2030 årligt, sammenlignet med provenuet i 2020

Forventet afgiftsprovenu fra personbiler 2020-2030



Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

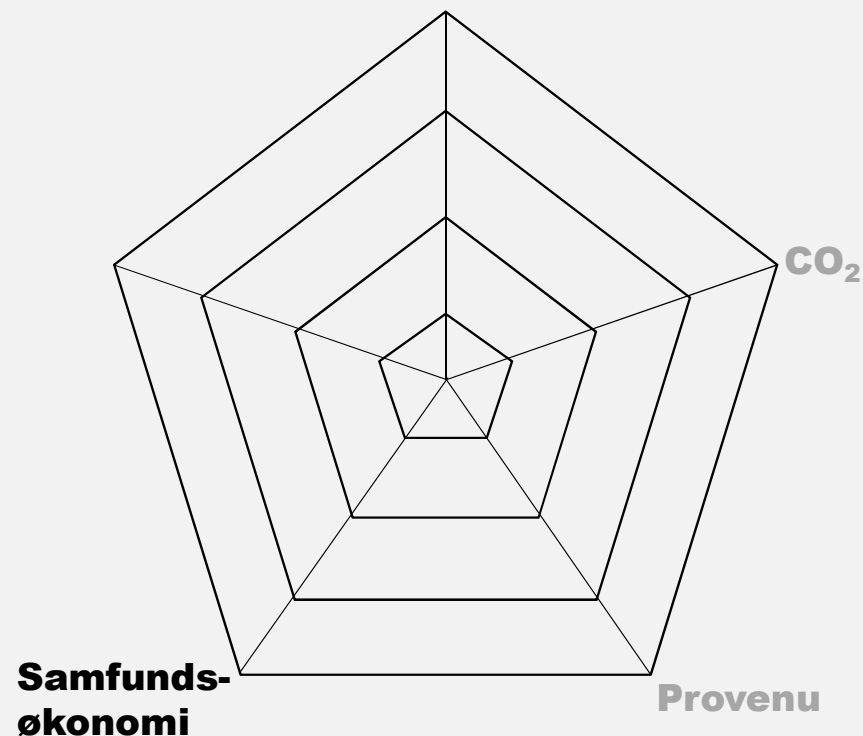
Kommissionens opgave dækker forskellige hensyn:



- Ønsket om mange nul- og lavemissionsbiler
- Ønsket om en betydelig CO₂-reduktion
- Ønsket om beskedne statsfinansielle konsekvenser
- Ønsket om at begrænse de samfundsøkonomiske omkostninger ved omlægningen



Fremme grønne biler



Samfundsøkonomi

- Samfundsøkonomisk set bør afgiftsniveauet afspejle de eksterne omkostninger for samfundet (trængsel, ulykker, luftforurening, støj, CO₂ og slitage på infrastruktur)
- De nuværende afgiftsforskelle er større end forskellen i de eksterne omkostninger – derfor er der samfundsøkonomiske tab forbundet med at øge afgiftsforskellen yderligere
- Hensynet til samfundsøkonomien sætter grænser for, hvor meget udbredelsen af nul- og lavemissionsbiler kan fremmes gennem afgiftssystemet
- Kommissionen har som princip, at de gennemsnitlige eksterne omkostninger skal modsvares af bilerne løbende afgifter, mens registreringsafgiften varetager øvrige hensyn som fx fordeling

SAMFUNDØKONOMI



Elbil: 6.100 kr. årligt

Samfundsøkonomisk optimalt afgiftsniveau for elbiler



Konventionel bil: 8.100 kr. årligt

Samfundsøkonomisk optimalt afgiftsniveau for konventionelle biler

Årlige gennemsnitlige eksterne omkostninger ved bilkørsel i kr.¹

| | Elbiler | Konventionelle biler |
|-------------------------|--------------|----------------------|
| CO ₂ | 100 | 800 |
| Luftforurening | 200 | 900 |
| Trængsel, støj, slitage | 4.200 | 4.800 |
| Ulykker | 1.600 | 1.600 |
| Total | 6.100 | 8.100 |

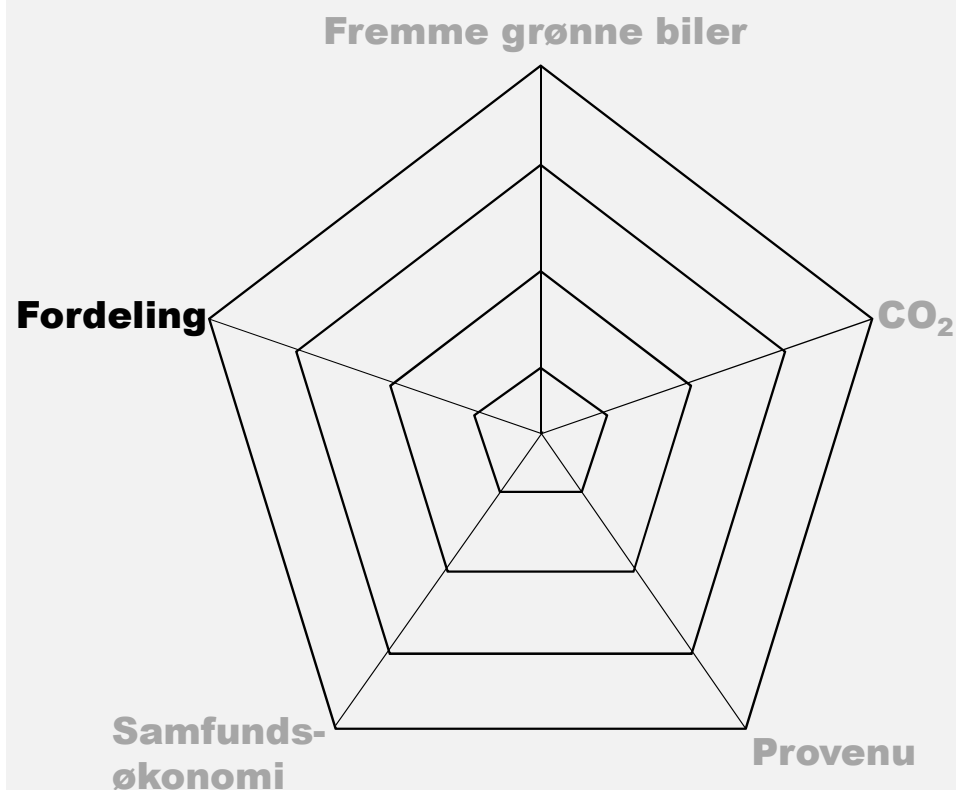
1) Med en antaget årskørsel på 16.000 km.

Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Kommissionens opgave dækker forskellige hensyn:

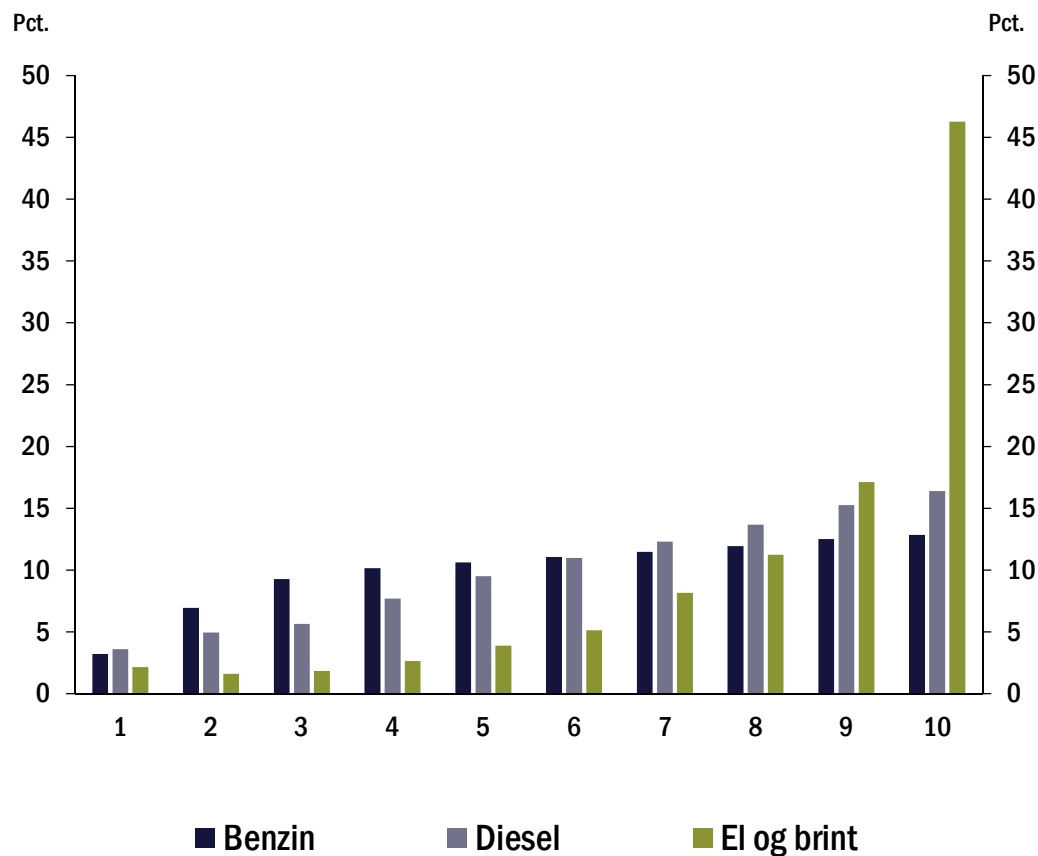


- Ønsket om mange nul- og lavemissionsbiler
- Ønsket om en betydelig CO₂-reduktion
- Ønsket om beskedne statsfinansielle konsekvenser
- Ønsket om at begrænse de samfundsøkonomiske omkostninger ved omlægningen
- Ønsket om at fastholde en nogenlunde uændret fordelingsprofil



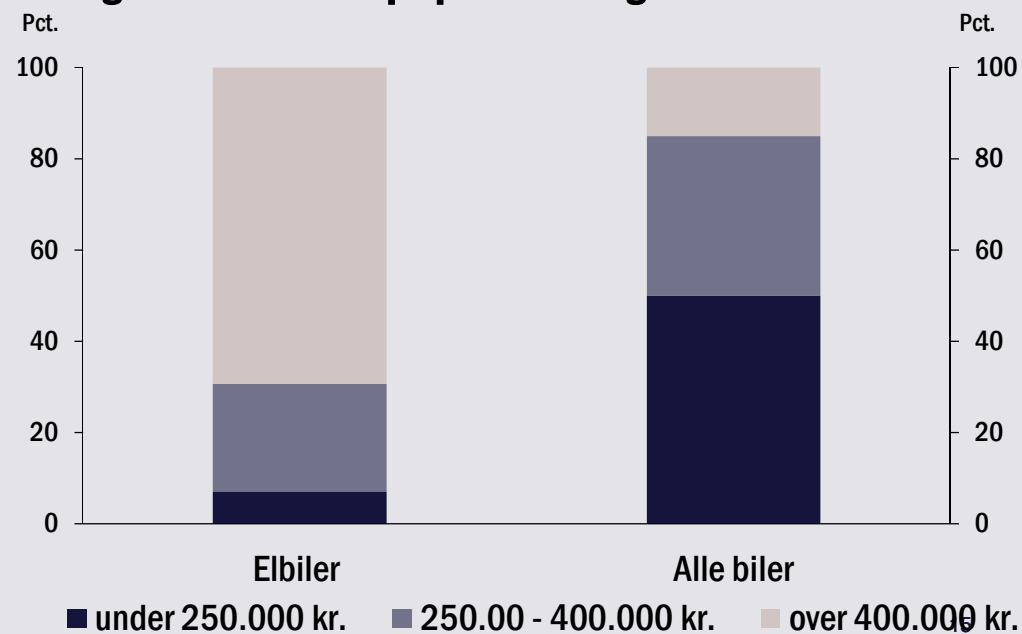
I dag er det hovedsageligt folk i de øvre indkomstdeciler, der ejer elbiler

Bilbestanden i 2018 fordelt på indkomstdeciler og drivmiddel



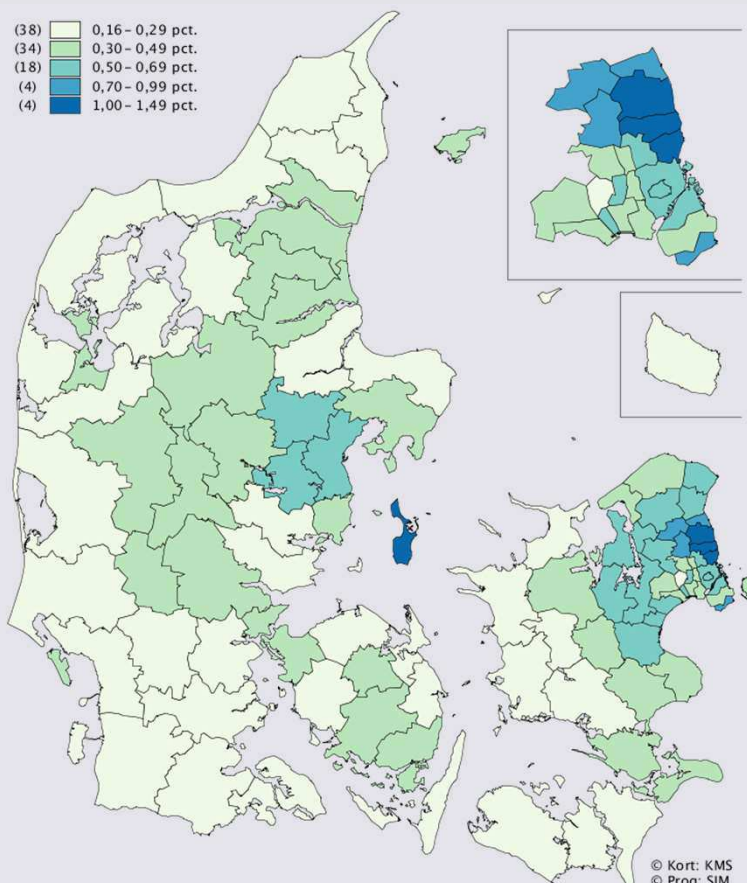
- Elbiler sælges primært i de større, dyrere segmenter
- Størstedelen af det samlede danske bilsalg foregår i de billigere segmenter

Bilsalget i 2019 fordelt på prisklasse og drivmiddel



Fordelingshensyn

Andelen af elbiler er størst i Nordsjælland og Samsø kommune



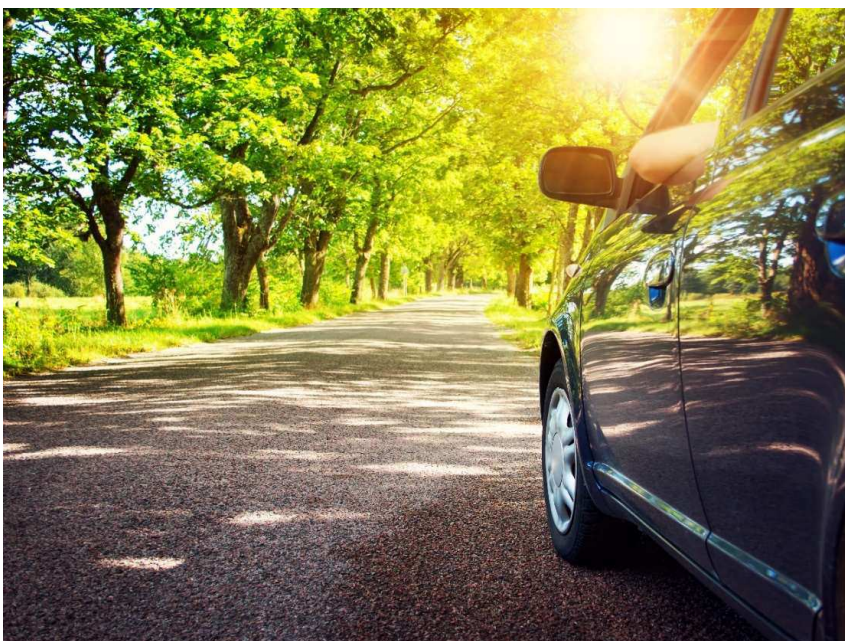
Fordelingshensynet spiller en stor rolle i de danske bilafgifter

- Registreringsafgiften afhænger af bilens værdi og indeholder et progressivt element, så de dyreste biler betaler den højeste afgift
- De nuværende lempelser for nul- og lavemissionsbiler er primært kommet dyre biler til gode, og dermed folk i de øvre indkomstdeciler
- Fordelingshensynet er et væsentligt argument for bevarelsen af værdielementet i registreringsafgiften
- Det er svært at gavne mindre nul- og lavemissionsbiler gennem registreringsafgiften, da der i dag ikke betales registreringsafgift af disse
- Kommissionen foreslår derfor løbende tilskud som et element i afgiftsmodellerne
- Tilskuddet vil primært gavne de mindre, billigere nul- og lavemissionsbilers konkurrencedygtighed







Kommissionens sigtelinjer i arbejdet

Kommissionen arbejder med 4 forskellige afgiftsmodeller, samt 3 variationer heraf

Antal nul- og lavemissionsbiler varierer i modellerne mellem ca. ½ mio. til ca. 1 mio. i 2030. Modellerne varierer herudover ift. CO₂-reduktioner, provenu, samfundsøkonomi og fordelings effekter



Kommissionen har arbejdet efter en række generelle principper og sigtelinjer, der går på tværs af de forskellige afgiftsmodeller:

-  De løbende afgifter bør afspejle de eksterne omkostninger ved bilkørsel
-  Klar sti for ind- og udfasning af afgiftslempelser indtil 2030
-  Teknologineutral omlægning
-  Forenkling af det nuværende afgiftssystem
-  Begunstigelser, der kun er relevante på kort sigt, bør undgås
-  Trædesten til kilometerbaserede vejafgifter (roadpricing)

Hovedelementer i kommissionens afgiftsmodeller

Elementer, der indgår i alle kommissionens modeller

- Værdielementet i registreringsafgiften bevares
- CO₂-tillæg i registreringsafgiften indføres
- Midlertidigt løbende tilskud til nul- og lavemissionsbiler indføres
- Særligt bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler
- Forhøjelse af motoransvarsforsikringsafgiften
- For nul- og lavemissionsbiler fastholdes lempelige afgifter frem til 2025 - herefter gradvis optrapning
- De løbende afgifter bør afspejle de eksterne omkostninger ved bilkørsel
- I 2030 er nul- og lavemissionsbiler stadig relativt langt fra indfaset i registreringsafgiften
- Bundfradrag for alle biler

Elementer, der indgår i nogle af kommissionens afgiftsmodeller

- Forhøjelse af registreringsafgiften for konventionelle biler
- Forhøjelse af brændstofafgiften

Elementer i kommissionens afgiftsmodeller, der forsimpler bilafgifterne

- Sikkerhedsfradraget fjernes
- Mindesteafgiften fjernes
- Fradrag/tillæg for energieffektivitet fjernes

Fremme af nulemissionsbiler i kommissionens afgiftsmodeller

| | Nulemissionsbiler | Konventionelle biler |
|--|--|--|
| 1. Registreringsafgift – satser og bundfradrag 2021-2024 2025-2030 | Meget lempelige afgiftsregler fastholdes Langsom optrapning frem mod 2030 | Fuld registreringsafgift |
| 2. Registreringsafgift – CO ₂ -tillæg | - | 250-1.200 kr. pr. g. CO ₂ pr. km |
| 3. Tilskud | 2.500-5.000 kr. årligt frem til 2030 | - |
| 4. Brændstofafgift | Lav procesafgift på el til opladning frem til 2022 ¹ | 3,2-5,5 kr./L |
| 5. Ejerafgift | 660 kr. årligt | 660-23.360 kr. årligt alt efter energieffektivitet |

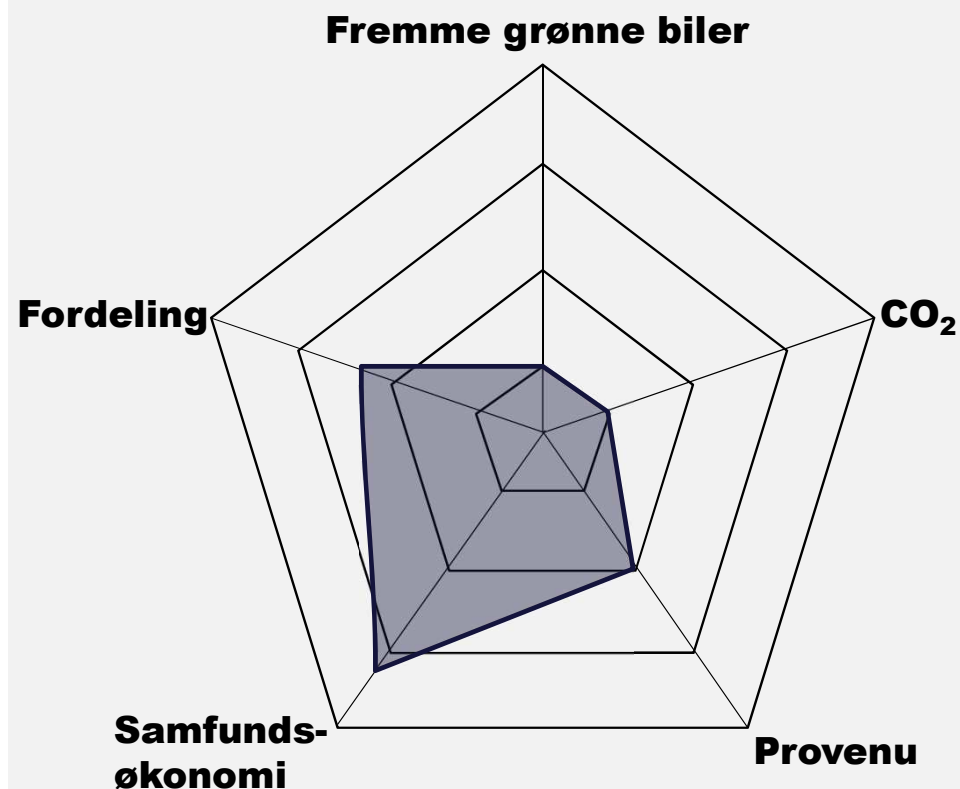
1) Hvis der oplades gennem en erhvervsmæssig tjeneste

Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Illustration af, i hvilken grad de forskellige afgiftsmodeller afvejer hensynene i kommissoriet



- Model 1 (500.000 nul- og lavemissionsbiler)

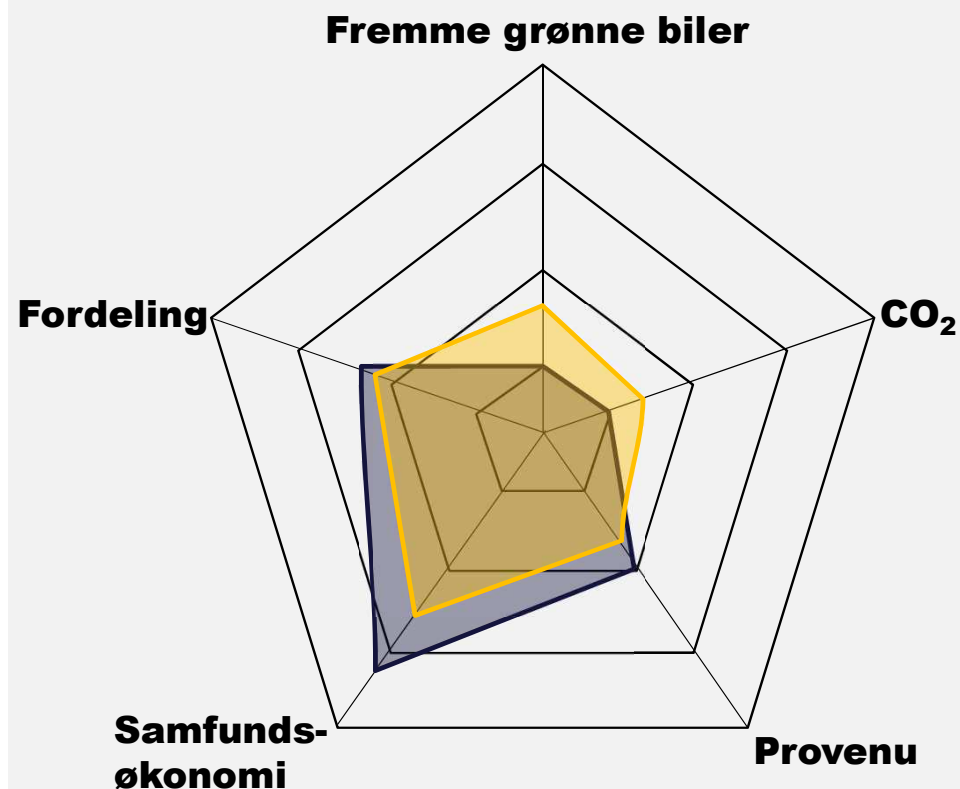


Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Illustration af, i hvilken grad de forskellige afgiftsmodeller afvejer hensynene i kommissoriet



- Model 1 (500.000 nul- og lavemissionsbiler)
- Model 2 (600.000 nul- og lavemissionsbiler)

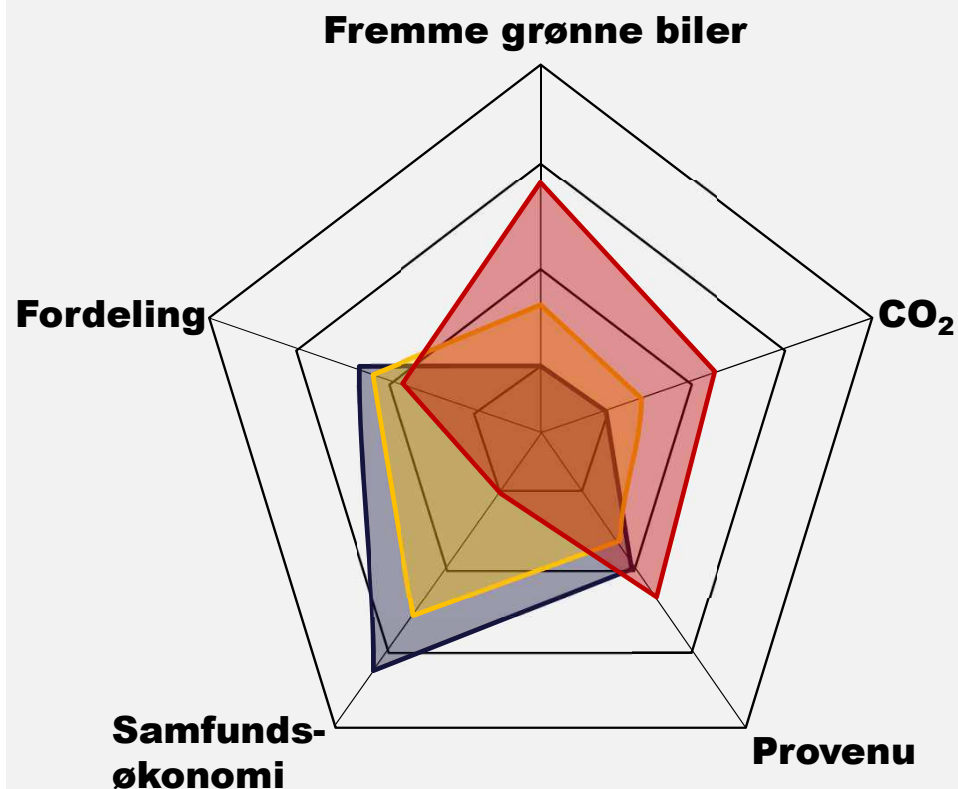


Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Illustration af, i hvilken grad de forskellige afgiftsmodeller afvejer hensynene i kommissoriet



- Model 1 (500.000 nul- og lavemissionsbiler)
- Model 2 (600.000 nul- og lavemissionsbiler)
- Model 3 (750.000 nul- og lavemissionsbiler)

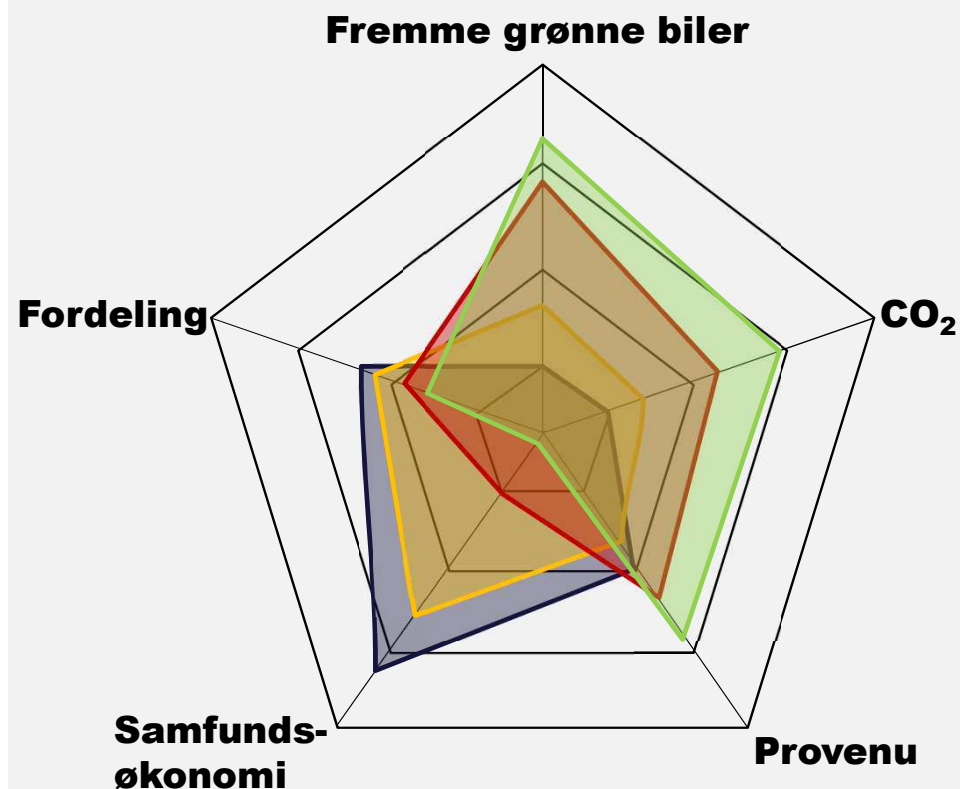


Omlægning af bilafgifterne er en balancegang

Illustration af, i hvilken grad de forskellige afgiftsmodeller afvejer hensynene i kommissoriet



- Model 1 (500.000 nul- og lavemissionsbiler)
- Model 2 (600.000 nul- og lavemissionsbiler)
- Model 3 (750.000 nul- og lavemissionsbiler)
- Model 4 (1.000.000 nul- og lavemissionsbiler)



Modeloversigt

- Scenarier for udviklingen i antal grønne biler frem mod 2030

| | 500.000 grønne biler | 600.000 grønne biler | 750.000 grønne biler | 1.000.000 grønne biler |
|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| CO ₂ -reduktion i 2030 (mio. tons) | 0,2 | 0,3 | 0,9 | 1,5 |
| Provenu 2030 (egne forslag) inkl. finansieringsforslag (mia. kr.) | 2,7 | 2,3 | 2,9 | 4,0 |
| Provenu 2030 ift. 2020 (mia. kr. i 2020-niveau) | -7,3 | -7,7 | -7,1 | -6,0 |
| Samfundsøkonomi ekskl. CO ₂ (mia. kr.) i 2030 | -0 | -0,3 | -2,4 | -5,7 |
| Samfundsøkonomi inkl. CO ₂ (mia. kr.) i 2030 | 0 | -0,3 | -2,2 | -5,2 |
| Skyggepris (kr. pr. ton CO ₂) i 2030 | 200 | 2.000 | 3.400 | 3.800 |
| <i>Afgiftsændring (årligt i kr.)</i> | | | | |
| Gennemsnitlig elbil | -2.000 | -2.300 | -2.000 | -1.500 |
| Gennemsnitlig konventionel bil | 400 | 400 | 2.300 | 5.900 |

Samfundsøkonomi – skyggepriser og CO₂-priser

Skyggeprisen på CO₂

- Skyggepriserne på CO₂ er et udtryk for den samfundsøkonomiske omkostning ved at reducere udledningen af CO₂ i de forskellige afgiftsmodeller
- Skyggeprisen fremkommer ved at indregne alle samfundsøkonomiske gevinster og omkostninger ved afgiftsmodellerne, undtagen CO₂. Dette samlede samfundsøkonomiske tab ekskl. CO₂ holdes derefter op imod CO₂-reduktionen
- Skyggeprisen på CO₂ fortæller dermed, hvilken prissætning af CO₂ der skal til, før afgiftsmodellernes samlede samfundsøkonomiske effekt er neutral
- En prissætning af CO₂ indgår derfor pr. definition **ikke** som en forudsætning i en skyggeprisberegning
- En omkostningseffektiv klimapolitik tilsiger, at CO₂-reduktioner bør foretages på de områder, hvor skyggepriserne er lavest

Den samfundsøkonomiske effekt inkl. CO₂

Ved beregning af den samfundsøkonomiske effekt inkl. CO₂ indgår en prissætning af CO₂ derimod som forudsætning, men så længe prissætningen er lavere end skyggeprisen ved tiltaget, vil den samlede samfundsøkonomiske effekt af tiltaget være negativ

Den samfundsøkonomiske effekt er opgjort for levetiden af nyregistreringsårgangen i de enkelte år. Det vil sige, at der er tab forbundet med alle årgange frem til 2030, men også årgangene efter 2030

| Eksempel: Model 4 | 2021 | 2025 | 2030 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Samfundsøkonomi ekskl. CO ₂ (mia. kr.) | -6,5 | -8,7 | -5,7 |
| Skyggepris (kr. pr. ton CO ₂) | 4.400 | 4.100 | 3.800 |
| Samfundsøkonomi inkl. CO ₂ (mia. kr.) ved CO ₂ -pris på 363 kr. pr. ton | -6,0 | -7,9 | -5,2 |
| Samfundsøkonomi inkl. CO ₂ (mia. kr.) ved CO ₂ -pris på 1000 kr. pr. ton | -5,0 | -6,5 | -4,2 |
| Samfundsøkonomi inkl. CO ₂ (mia. kr.) ved CO ₂ -pris på 1500 kr. pr. ton | -4,3 | -5,5 | -3,5 |

Finansieringstiltag



| Højere registreringsafgift for konventionelle biler | Højere brændstofafgifter | Forhøjelse af motoransvarsforsikringsafgiften | Kilometerbaseret vejafgift for tung transport | Passagerafgift på flyrejser | Vejafgift |
|---|---|--|---|---|---|
| <p>Variere i modellerne</p> | <p>Forhøjes med 1 kr. pr. liter fra 2021</p> <p>Forhøjes i én model (3b) med yderligere 1 kr. over perioden 2026-2030</p> | <p>Forhøjes fra 42,9 pct. til 60 pct.</p> <p>Forhøjelsen erstatter fradrag for sikkerhedsudstyr, der løbende ville skulle opdateres</p> <p>Mere målrettet mod de eksterne omkostninger</p> | <p>Afløsning af den nuværende vignetordning</p> <p>Kan implementeres fra 2025.</p> <p>Forventet provenu: Ca. 1 mia. kr.</p> | <p>En passagerafgift på 100 kr.</p> <p>Foreslås indført, når forholdene i luftfartsbranchen er normaliserede efter COVID-19</p> <p>Forventet provenu: Ca. 1¼ mia. kr.</p> | <p>En simpel vejafgift for personbiler på 1.000 kr. pr. år fra 2023</p> <p>Forventet provenu fra udenlandske bilister: Ca. 0,7 mia. kr.</p> |

 Nogle modeller

 Alle modeller



Påvirker eksisterende bilpark direkte

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler

DELRAPPORT 1

Veje til en grøn bilbeskatning

September 2020





BILAG – NORSKE OG SVENSKE ERFARINGER

Afgiftsregler for nul- og lavemissionsbiler i Norge



Registreringsafgift

Elbiler har siden 1990 i praksis været fritaget for registreringsafgift sfa. fradrag knyttet til CO₂-udledning.



Moms

Siden 2001 har nulmissionsbiler været fritaget for moms (25 pct.).



Løbende afgifter

Eldrevne biler betaler ikke vejbrugsafgift (brændstofafgifter) og betaler reduceret årlig afgift (ejerafgift).

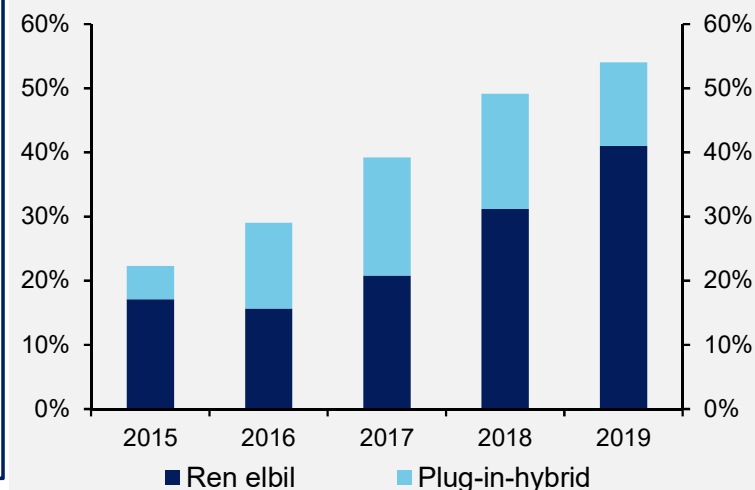


Øvrige tiltag

Der er delvis fritagelse for afgifter på broer, færger, parkering mv.
Derudover kørsel i busbaner og lokale særordninger.
Offentligt finansieret ladeinfrastruktur langs hovedvejene.

- Nul- og lavemissionsbilers andel af norske nyregistreringer udgjorde ca. 54 pct. i 2019
- Nul- og lavemissionsbiler udgjorde ca. 10 pct. af den norske bilbestand i 2019

Nul- og lavemissionsbilers andel af norske nyregistreringer



Skatteudgifter ved køb og brug af elbiler (mill. norske kroner)



Norge er det land i verden, der sælger flest nul- og lavemissionsbiler biler relativt til størrelsen på landets bilpark.

Den store udbredelse skyldes meget store afgiftsmæssige fordele for nul- og lavemissionsbiler



Provenutabet pga. udbredelsen var ca. 12,4 mia. NOK i 2019

Dertil kommer, at nul- og lavemissionsbiler stort set ikke betaler bompenger (11 mia. NOK i alt) og vejbrugsafgifter (15 mia. NOK i alt)

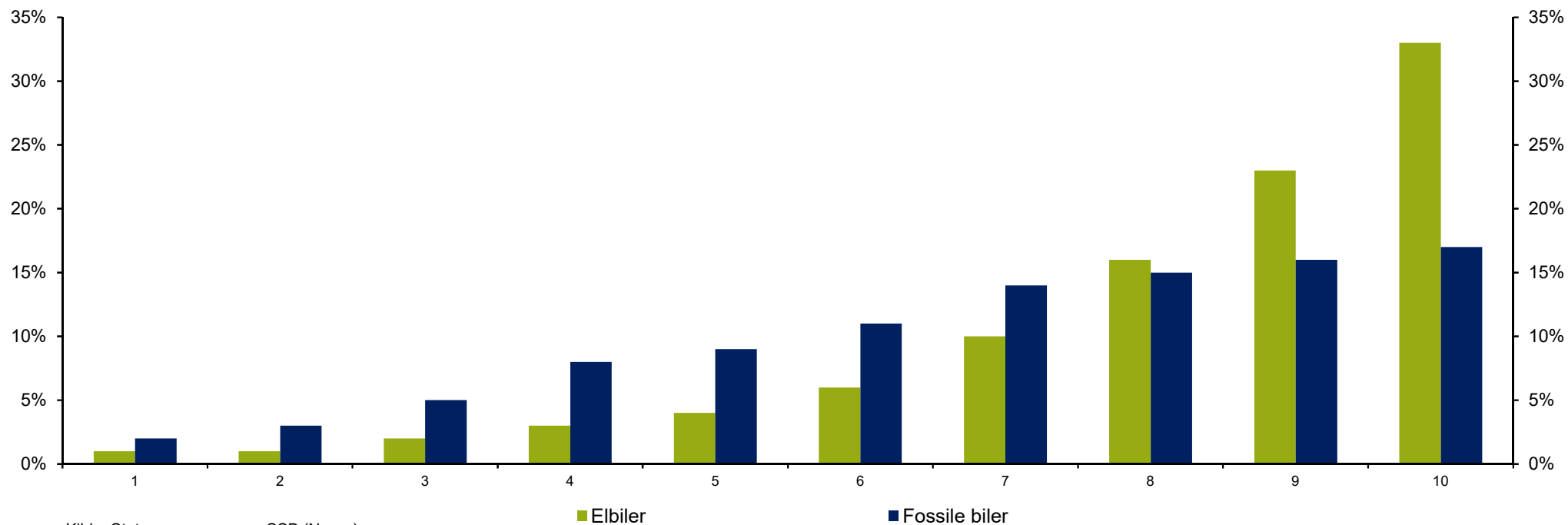
Provenutabet øges i takt med at udbredelsen øges

| | 2018 | 2019 |
|--|-------|--------|
| Fritagelse for MOMS | 5.400 | 7.700 |
| Fritagelse for registreringsafgift | 1.500 | 3.600 |
| Fritagelse for trafikforsikringsafgift (tidl. årsafgift) | 500 | 700 |
| Fordelsbeskatning af elbiler | 150 | 200 |
| Fritagelse for omregistreringsafgift ved ejerskifte | 135 | 185 |
| I alt | 7.785 | 12.385 |

Elbiler og fordeling i Norge

- *De norske ejere af elbiler er mere tilbøjelige til at være blandt de øverste indkomstdeciler, end ejere af konventionelle biler*
- *Ca. 72 pct. af de norske elbiler ejes af de 3 øverste indkomstdeciler*

Fordeling af bilejerskab efter indkomstdecil og drivmiddel i Norge (2018)



Kilde: Statens vegvesen og SSB (Norge)



SVENSKE ERFARINGER

Afgiftsregler for nul- og lavemissionsbiler i Sverige



Tilskud

Tilskud ved køb mellem 2012 og 2018. Udgjorde ca. 28.500 DKK for elbiler i 2016.

Ny ordning efter 2018 (fradrag/tillæg for CO₂-udledning) sfa. eksportproblemer*.



Løbende afgifter

Eldrevne biler undtaget fra årlig afgift i de første fem år efter købet.

Derudover forhøjet ejeravgift for konventionelle biler i de første tre år efter køb.



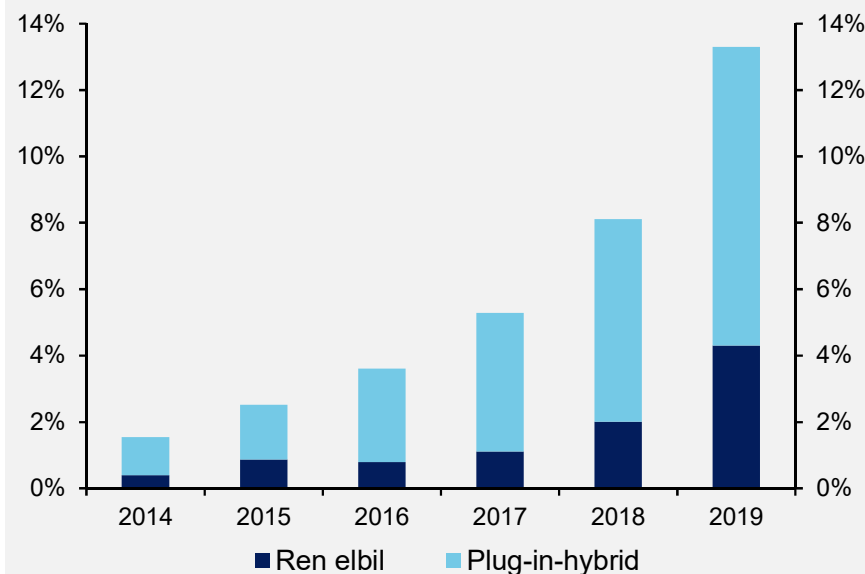
Øvrige tiltag

Støtte til infrastruktur.

* I 2018 blev 1.300 elbiler eksporteret fra Sverige, hvilket var en tredobling ift. 2017

- Nul- og lavemissionsbilers andel af svenske nyregistreringer udgjorde ca. 13 pct. i 2019
- Heraf udgør plug-in-hybridbiler hovedparten

Nul- og lavemissionsbilers andel af svenske nyregistreringer





APPENDIKS

Bilpriser og afgiftsforskelle

Det nuværende afgiftssystem giver allerede store incitamenter til at købe nul- og lavemissionsbiler – også ved fuld indfasning af registreringsafgiften



Nuværende afgiftssystem giver incitamenter til nul- og lavemissionsbiler i både ejerafgiften, brændstofafgifterne samt km/l fradrag i registreringsafgiften



De store afgiftsnedslag for nul- og lavemissions-biler begrænser mulighederne for at øge udbredelsen meget markant gennem afgiftstiltag



Derfor indeholder kommissionens modeller afgiftsstigninger for konventionelle biler (i varierende grad)

Tabel 1

Forskelle i pris og afgift på Hyundai Kona som elbil og som benzinbil

| 2020-regler | Hyundai Kona - el | Hyundai Kona - benzin |
|--|-------------------|-----------------------|
| Købspris før afgift inkl. moms | 310.000 | 110.400 |
| Registreringsafgift | 40.700 | 173.700 |
| Købspris inkl. afgift | 310.000 | 190.000 |
| Afgift på brændstof og ejerafgift over levetid på 15 år. | 40.700 | 94.100 |
| Afgifter i alt over levetid på 15 år | 40.700 | 173.700 |
| Pris inkl. moms og afgift i alt over 15 år | 350.700 | 284.100 |
| 2030-regler | | |
| Købspris før afgift inkl. moms | 310.000 | 110.400 |
| Registreringsafgift | 62.900 | 173.700 |
| Købpris inkl. afgift | 327.000 | 190.000 |
| Afgift på brændstof og ejerafgift over levetid på 15 år | 45.900 | 94.100 |
| Afgifter i alt over levetid på 15 år | 62.900 | 173.700 |
| Pris inkl. moms og afgift i alt over 15 år | 372.900 | 284.100 |

Anm.: De sammenlignede biler er de mest solgte versioner af Hyundai Kona. Der er ikke taget højde for forskelle i ekstraudstyr mv. Prisen ved 2030-regler er prisen, som bilerne ville have, hvis elbiler på nuværende tidspunkt var fuldt indafaset i registreringsafgiften.

Kilde: Skatteministeriet

Trædesten til kilometerbaserede vejafgifter (roadpricing)

Kommissionens afgiftsmodeller lægger de første trædesten til en overgang til kilometerbaserede vejafgifter



Indførelse af en årlig, simpel vejafgift



Kilometerbaserede vejafgifter på tung transport fra 2025



De løbende afgifter i kommissionens afgiftsmodeller afspejler i gennemsnit størrelsesordenen på de eksterne omkostninger ved bilkørsel



Kilometerbaserede vejafgifter baseret på bilernes eksterne omkostninger vil fremme nul- og lavemissionsbiler – men i mindre grad end både det nuværende afgiftssystem og kommissionens afgiftsmodeller

Kommissionen har undersøgt perspektiverne i indførelse af kilometerbaserede vejafgifter for personbiler

Det er kommissionens vurdering, at:

- *En km-baseret vejafgift bør indgå som et langsigtet element i en fremtidig afgiftsmodel*
- *Danmark ikke skal bære risikoen ved at være det første land, som implementerer en km-baseret vejafgift for personbiler*
- *En km-baseret vejafgift bør begrundes ud fra et samfundsøkonomisk hensyn om at øge målretningen i beskatningen af eksternaliteterne ved bilkørsel*
- *En km-baseret vejafgift vil indebære væsentlige fordelings effekter, som i givet fald må forsøges håndteret i det bredere skattesystem*

Samfundsøkonomi og bilbeskatning

Samfundsøkonomi og fremme af grønne biler

Grønne biler er i dag dyrere at købe end konventionelle biler. Samtidig betaler de væsentligt mindre end konventionelle biler i afgifter

Et mål om at fremme grønne biler kan opnås ved at:

1. Reducere priserne på de grønne biler
2. Hæve priserne på konventionelle biler

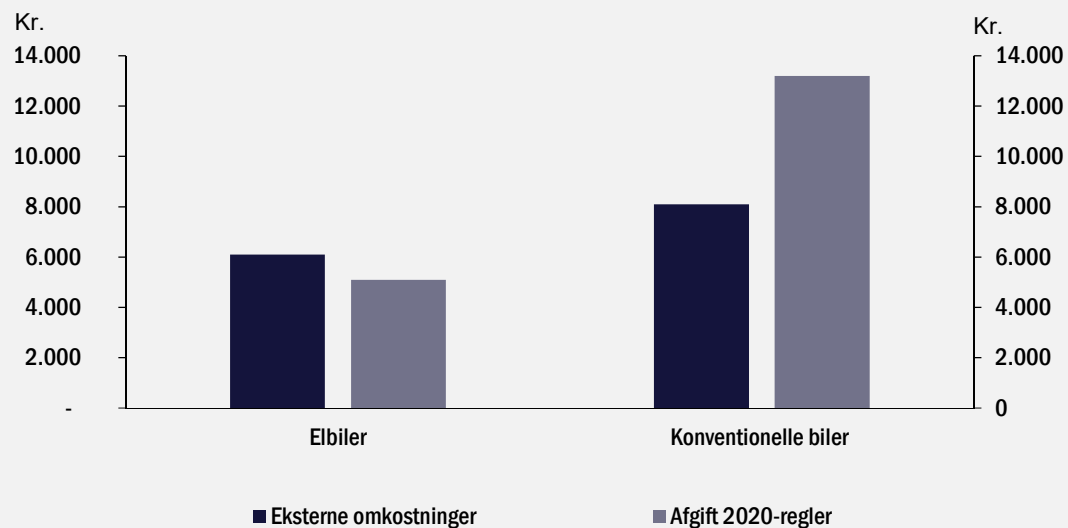
Begge tiltag påfører samfundet nogle omkostninger. Enten i form af tabte indtægter for staten eller et forbrugertab

Eksterne omkostninger ved bilkørsel

Afgiftsforskellen mellem nul- og lavemissionsbiler og konventionelle biler er på nuværende tidspunkt højere end hvad forskellen i de eksterne omkostninger tilsiger

Generelle forøgelser af denne forskel medfører derfor samfundsøkonomiske tab

Årlige gennemsnitlige eksterne omkostninger og gennemsnitligt afgiftsniveau



Modeloversigt

- Variationer over afgiftsmodellen med omtrent 750.000 grønne biler

| | Model 3 750.000 grønne biler | Model 3a | Model 3b | Model 3c |
|---|---|--|---|--|
| Variation i modellen | | Begrænsede afgiftsstigninger på konventionelle biler | Større CO ₂ -reduktioner pga. højere brændstofafgift | Lavere skyggepris ved tidligere indfasning og større tilskud |
| CO ₂ -reduktion i 2030 (mio. tons) | 0,9 | 0,9 | 1,4 | 1,0 |
| Provenu 2030 (egne forslag) inkl. finansieringsforslag (mia. kr.) | 2,9 | -0,7 | 2,2 | 3,4 |
| Provenu 2030 ift. 2020 (mia. kr. i 2020-niveau) | -7,1 | -10,7 | -7,8 | -6,6 |
| Samfundsøkonomi ekskl. CO ₂ (mia. kr.) i 2030 | -2,4 | -2,0 | -3,3 | -1,1 |
| Skyggepris (kr. pr. ton CO ₂) i 2030 | 3.400 | 4.100 | 3.500 | 2.900 |
| <i>Afgiftsændring¹ (årligt i kr.) for gennemsnitlig elbil</i> | -2.000 | -4.500 | -2.000 | -100 |
| <i>Afgiftsændring¹ (årligt i kr.) for gennemsnitlig konventionel bil</i> | 2.300 | 400 | 3.100 | 1.100 |

1) Ændret afgiftsbetaling i 2030 ift. uændrede regler