



Skatteministeriet

26. august 2020
J.nr. 2020-6911

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 535 af 29. juni 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ruben Kidde (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren oplyse de provenumæssige konsekvenser før og efter tilbageløb og adfærd (herunder DUT) ved, at det offentlige fra den 1. januar 2021 kun må købe nuludslipskøretøjer – inkl. offentlige udbud, som involverer køretøjer, som f.eks. busser? Svaret bedes opgjort på henholdsvis kommuner, regioner og stat.

Svar

Der er stor usikkerhed om de provenumæssige konsekvenser ved kravet om, at det offentlige fra den 1. januar 2021 kun må købe nuludslipskøretøjer. Det skal ses i lyset af, at den offentlige flåde udgøres af en lang række forskellig artede køretøjer med meget forskellige kørselsbehov- og -mønstre.

Forudsat at det offentlige kun må købe nuludslipskøretøjer fra 1. januar 2021, skønnes mindreprovenuet efter adfærd med stor usikkerhed at udgøre ca. 50 mio. kr. årligt i 2021 stigende til ca. 80 mio. kr. i 2025, *jf. tabel 1*. Heraf udgør provenuet vedrørende kommunale køretøjer henholdsvis 45 mio. kr. i 2021 og 75 mio. kr. i 2025.

Statslige køretøjer betaler ikke registrerings-, ejer eller vægtafgift, hvorfor de provenumæssige konsekvenser alene skyldes ændrede indtægter fra brændstofafgiften og elafgiften. Derved er de provenumæssige konsekvenser ved statslige køretøjer begrænset.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved at det offentlige fra den 1. januar 2021 kun må købe nuludslipskøretøjer.

Mio. kr. (2021-niveau)	2021	2025
Umiddelbart	0	0
Efter tilbageløb	0	0
Efter tilbageløb og adfærd	-51	-82
- heraf fra kommunale køretøjer	-45	-75
- heraf fra regionale køretøjer	-5	-5
- heraf fra statslige køretøjer	-1	-2

Anm.: Der er alene regnet på offentlige vare- og personbiler. Det er beregningsteknisk forudsat, at antallet af ny-registreringerne i perioden 2021-2025 er svarende til et gennemsnit af de sidste fem års ny-registreringer af vare- og personbiler for henholdsvis kommuner, regioner og staten, baseret på udtræk fra De Danske Bilimportører. Den gennemsnitlige årskørsel er fastsat på baggrund af *Analyse af potentialet for el-køretøjer i offentlige flåder* udarbejdet i 2014 af Catalyst Strategy Consulting med støtte fra Energistyrelsen¹. Derudover forudsættes der halv kørselseffekt i 2021 for de nye køretøjer der indregistreres i 2021 (svarende til at de løbende bliver anskaffet i løbet af dette år) og fuld kørselseffekt fra og med året efter. Der er desuden forudsat, at et benzin- eller dieseldreven køretøj skal erstattes af et tilsvarende eldrevne køretøj. Kommunerne og regionerne leaser en stor del af deres køretøjer, hvorfor de betaler forholdsmæssig afgift, hvilket der ikke er korrigeret for. I 2021 betales der lav afgift af el til erhvervs-mæssig opladning af elbiler, mens der fra 2022 og frem betales fuld elafgift. I 2025 indgår også de provenumæssige konsekvenser vedrørende den akkumuleret bestand af offentlige køretøjer registreret siden 2021, der alle forudsættes forsat at være aktive. Der er forudsat, at 34 pct. af køretøjerne omstilles som følge af *Clean Vehicle Directive*, hvilket der er korrigeret for i beregningerne. Der er ikke korrigeret for den omstilling, det offentlige af sig selv måtte tænkes at foretage udover målene i *Clean Vehicle Directive*. Provenuet er afrundet til nærmeste 5 mio. kr. (til nærmeste 1. mio. kr. for provenuet vedr. statslige køretøjer).
Kilde: Egne beregninger.

¹ Studiet kan findes her: <https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Transport/ens043.pdf>.

EU-direktivet om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransporten (*Clean Vehicle Directive*) sætter miljømål for det offentlige indkøb af køretøjer og transporttydelser frem til 2030. Således skal 34 pct. af nye offentlige vare- og personbiler være rene køretøjer frem mod 2030. Rene køretøjer indebærer el- og brintbiler.

Der blev i foråret indgået en politisk aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet om grønne busser og klimasamarbejdsaftaler². I forlængelse af aftalen har regeringen indgået aftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med landets største kommuner – København, Aarhus, Odense, Aalborg, Vejle og Frederiksberg³. Aftalen indebærer bl.a., at kommunerne forpligter sig til, at alle nye udbud af bybusser fra 2021 skal være nulemissionsbusser, samt at ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission fra 2021.

Grundet usikkerheden om sammensætningen af den kommunale flåde, samt sammenhængen med de frivillige aftaler indgået mellem regeringen og de seks største kommuner, er der ikke beregnet DUT ved forslaget.

Det bemærkes, at en omstilling af den offentlige flåde skal ses i sammenhæng med andre tiltag på transportområdet, som kan fremme en grøn omstilling, ligesom der skal tages hensyn til særlige forhold i visse dele af den offentlige sektor, herunder kørselsbehov- og -mønstre.

² Der kan læses mere om aftalen her: <https://www.trm.dk/nyheder/2020/politisk-aftale-om-groenne-busser-og-klimasamarbejdsaftaler/>.

³ Der kan læses mere om aftalen her: <https://www.trm.dk/publikationer/2020/klimasamarbejdsaftaler-om-groen-kollektiv-trafik/>