



Skatteministeriet

16. december 2020
J.nr. 2020 - 10838

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 175 af 7. december 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær (DF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

I aftalen ”Grøn omstilling af vejtransporten” er der afsat et provenutab på ca. 100 mio. kr. i 2022 voksende til ca. 900 mio. kr. i 2030 til at finansiere en forlængelse af særordningen med lav elafgift på kørestrøm. Ministeren bedes redegøre for, hvad effekten vil være, såfremt provenutabet i stedet anvendes på at hæve det aftalte bundfradrag for nulemissionsbiler: Hvor meget kan fradraget i så fald hæves med? Og hvilken effekt vil det få for det forventede antal nulemissionsbiler i perioden og for CO₂-udledning?

Svar

Regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgik den 4. december 2020 aftale om en grøn omstilling af vejtransporten, der bl.a. indebar en forlængelse af særordningen med lav elafgift til opladning af nul- og lavemissionsbiler. Det skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 100 mio. kr. i 2022 stigende til ca. 900 mio. kr. i 2030. Akkumuleret over perioden indebærer det et samlet mindreprovenu på ca. 4,1 mia. kr.

Hvis det samme akkumuleret mindreprovenu over perioden 2021-2030 i stedet anvendes til en forhøjelse af bundfradraget til nulemissionsbiler, kan bundfradraget sættes op til 188.000 kr. i alle år, hvor det i aftalen udgør 170.000 kr. i 2021 og gradvist nedtrappes til 137.000 kr. i 2030.

En sådan ændring skønnes at indebære en reduktion i den skønnede bestand af grønne biler i 2030 med ca. 85.000 biler, samt et fald i den forventede CO₂-reduktion på ca. 0,1 mio. ton i 2030.

Det lavere antal grønne biler skal ses i lyset af, at en forlængelse af særordningen med lav elafgift i højere grad er målrettet en lempeligere beskatning af nulemissionsbiler i de mindre segmenter. Ved aftalen skønnes det, at nulemissions biler i mikro-, lille- og mellemsegmentet skal betale 0 kr. i registreringsafgift til og med 2025 og herefter meget lav afgift frem mod 2030, hvorfor en yderligere forhøjelse af bundfradraget alene indebærer en lempelse for nulemissionsbiler i de større segmenter.

Til sammenligning skønnes det at indebære et fald i den forventede bestand af grønne biler med ca. 110.000 stk. i 2030, hvis aftalen ikke indebar en forlængelse af særordningen med lav elafgift. Den skønnede reduktion skal ses i sammenhæng med de andre regelændringer, der indgår i aftalen.

I forhold til udbredelsen af grønne biler er det således mere effektivt at målrette lempelserne mod nul- og lavemissionsbiler i de mindre segmenter, da biler i disse segmenter selv uden registreringsafgift ikke er konkurrencedygtige med tilsvarende konventionelle biler, samtidig med at omkring 70-80 pct. af det danske bilsalg er med biler fra mikro-, lille- og mellem segmentet.