



Skatteministeriet

30. september 2021
J.nr. 2021 - 6967

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 708 af 20. september 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Martin Lidegaard (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren opgøre, hvor stort afgiftstab vil være år for år, hvis alle varebiler og 25 pct. af lastbiltransporten når at blive elektrificeret inden 2030?

Svar

Med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* indgået mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten i december 2020 blev aftalepartierne enige om en omlægning af bilafgifterne, som understøtter en øget udbredelse af grønne biler, herunder også grønne varebiler.

Der bliver nyregistreret 30.000-35.000 varebiler om året i Danmark, og langt hovedparten af disse (90-95 pct.) kører på diesel. På nuværende tidspunkt er antallet af eldrevne varebiler meget begrænset (ca. 450 nyregistrerede elvarebiler i 2020), hvilket bl.a. skyldes et meget begrænset udvalg af elvarebilmodeller.

Der er stor usikkerhed forbundet med at fremskrive udviklingen i varebiler, herunder udbredelsen af eldrevne varebiler. Med Klimafremskrivningen 2021 (KF21) skønnes det, at antallet af nysolgte elvarebiler er lavere end antallet af nysolgte konventionelle varebiler i alle årene frem mod 2030. Den samlede bestand skønnes til ca. 87.000 eldrevne varebiler i 2030¹, svarende til knap 20 pct. af den samlede bestand.

En fuld elektrificering af alle varebiler inden 2030 er således meget hypotetisk, idet markedet for eldrevne varebiler langt fra er modnet nok til at kunne overtage markedet for fossile varebiler. Derfor er beregninger herpå også behæftet med meget stor usikkerhed, da beregningsgrundlaget er spinkelt.

Det bemærkes, at en 100 pct. elektrisk varebilsflåde i 2030 ikke kan opnås ved et fuldt stop for salg af fossile varebiler, idet varebiler forventes at have en gns. levetid på ca. 12 år. Med andre ord vil der med mindreprovenuet skønnet nedenfor fortsat findes nogle fossile varebiler i bestanden i 2030.

Beregningerne nedenfor tager udgangspunkt i KF21's fremskrivning af nyregistrerede varebiler på drivmidler. Det antages, at alle nye fossile varebiler, som ligger i fremskrivningen, fra og med 2022 erstattes af elvarebiler, hvilket genererer det skønnede mindreprovenu fra registreringsafgiften og de løbende afgifter (ejerafgift, udligningsafgift og drivmiddelafgifter).

Elvarebiler betaler i dag stort set ingen afgifter pga. lempelige registreringsafgiftsregler, ligesom de bliver indplaceret på det laveste trin for betaling af ejerafgift. Dertil kommer, at elvarebiler betaler markant mindre i drivmiddelafgifter end konventionelle varebiler, da opladning af elvarebiler er omfattet af den lave procesafgift.

¹ Klimafremskrivningen (tidligere Basisfremskrivningen) udkommer årligt og udarbejdes af Energistyrelsen. I forbindelse med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* blev der skønnet en bestand på ca. 65.000 grønne varebiler i 2030.

Det skønnes med stor usikkerhed, at en erstatning af fossile varebiler med eldrevne varebiler fra og med 2022 vil medføre et mindreprovenu på ca. 1,7 mia. kr. i 2022, faldende til et mindreprovenu på ca. 0,8 mia. kr. i 2030, jf. tabel 1.

Den faldende profil for mindreprovenuet fra nyregistreringerne skal ses i lyset af, at registreringsafgiften for eldrevne varebiler bliver indfaset løbende, særligt fra og med 2026. Indfasningen betyder, at afgiftstabet pr. varebil bliver mindre over årene, og dermed bliver det samlede mindreprovenu også mindre.

Tabel 1. Mindreprovenu som følge af elvarebiler fremfor fossile varebiler

Mia. kr.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mindreprovenu	1,7	1,6	1,5	1,4	1,3	1,1	1,0	0,9	0,8
<i>Heraf registreringsafgift</i>	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6
<i>Heraf løbende afgifter</i>	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

Anm.: Beregningerne tager udgangspunkt i det faktiske 2018-salg af varebiler og KF21. Det antages, at samtlige fossile biler i KF21 fra og med 2022 erstattes af elvarebiler. Evt. afvigelser mellem sum og totaler skyldes afrundinger.
Kilde: Skatteministeriet.

For så vidt angår lastbiltransporten findes der ikke et marked for eldrevne lastbiler endnu, og det må forventes, at en elektrificering af lastbiler har længere udsigter end en elektrificering af varebiler. Således forventes det i KF21, at eldrevne lastbiler er tæt på ikkeeksisterende frem mod 2030.

Det manglende beregningsgrundlag og den meget store usikkerhed vedr. elektrificering af lastbiltransporten vurderes derfor at have en sådan karakter, at det efterspurgte provenuskøn vedr. elektrificering af lastbiltransporten ikke kan foretages på nuværende tidspunkt.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at aftalepartierne bag *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* blev enige om, at Danmark fra 2025 træder ud af samarbejdet om eurovignetten (vejbenyttelsesafgiften) mhp. at indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler.

Arbejdet med at udforme en ny kilometerbaseret vejafgift for lastbiler er i gang, og heri indgår bl.a. en evt. CO₂-differentiering, som kan ændre incitamentsstrukturen og have betydning for udbredelsen af elektriske lastbiler.

Den endelige afgiftsmodel for en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler aftales senere pba. et oplæg fra regeringen.