



Skatteministeriet

15. juni 2022
J.nr. 2022 - 4388

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 572 af 20. maj 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Jarlov (KF).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Hvad koster det at sænke registreringsafgiften for nulemissionsbiler (typisk elbiler) i 2030 og derefter varigt, så afgiften er hhv. 70, 60 og 50, 40, 30, 20, 10 og 0 procent af registreringsafgiften, og hvad vil det betyde for antallet af nulemissionsbiler?

Svar

Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (december 2020) indgået mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indebar en omlægning af bilafgifterne, så de i højere grad blev målrettet bilers CO₂-udledning, samt en lempelse af afgifterne for nul- og lavemissionsbiler for at øge udbredelsen af disse. Aftalen indebar, at eksisterende tillæg og fradrag i registreringsafgiften blev afskaffet, og at der blev indført et CO₂-tillæg.

Således består registreringsafgiften i dag af et værdielement og et CO₂-tillæg, som begge er progressivt indrettet. For nulemissionsbiler (typisk elbiler) betales der pr. definition nul kroner i CO₂-tillæg, og registreringsafgiften er derfor alene bundet op på bilens værdi.

Registreringsafgiften for nulemissionsbiler indføres løbende. I 2030 indføres registreringsafgiften med 80 pct., og der gives et bundfradrag på 137.000 kr. Indfasningsprocenten stiger årligt og udgør 100 pct. i 2035, mens bundfradraget fastholdes nominelt på 137.000 kr., *jf. tabel 1*. Det bemærkes, at der tages endelig stilling til indfasningsprofilen efter 2030 i forbindelse med det aftale pit-stop i 2025¹.

Tabel 1. Indfasnings- og bundfradragsregler for nulemissionsbiler

| | 2022 | 2025 | 2030 | 2035 |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Indfasningspct. | 40 | 40 | 80 | 100 |
| Særligt bundfradrag, kr. | 167.500 | 160.000 | 137.000 | 137.000 |

Kilde: Skatteministeriet.

Der lægges til grund i svaret, at de efterspurgte nedsættelser vedrører indfasningsprocenten for nulemissionsbiler. Med udgangspunkt i det forventede bilsalg² og gældende regler skønnes en nedsættelse af indfasningsprocenten for nulemissionsbiler til 70 pct. med betydelig usikkerhed at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 1,1 mia. kr. i 2030, og det varige mindreprovenu skønnes at udgøre ca. 3,3 mia. kr., *jf. tabel 2*. Lempelsen skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et mersalg af elbiler på ca. 7.000 stk. i 2030, svarende til en stigning på ca. 6 pct., *jf. tabel 2*. Det skal ses i lyset af, at det indebærer en begrænset ændring i den gns. registreringsafgift for elbiler, der reduceres med ca.

¹ Det fremgår i aftaleteksten på side 3, at ”Beregningsteknisk er det lagt til grund, at indfasningsprocenten øges med 4 pct.-point om året frem til 2035, hvor den udgør 100 pct. Der tages endelig stilling til indfasningsprofilen efter 2030 i forbindelse med det aftale pit-stop i 2025.”

² Det forventede bilsalg er baseret på Klimafremskrivning 2022 korrigeret til et strukturelt niveau. Elbiler forventes at udgøre mere end 50 pct. af bilsalget i 2030.

16.900 kr. (i løbende priser) ved 70 pct. indfasning fremfor 80 pct. indfasning. Samtidig skønnes lempelsen at reducere salget af konventionelle biler og plug-in hybridbiler.

Ved en indfasningsprocent på 0 – svarende til, at registreringsafgiften afskaffes for elbiler – skønnes mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd at udgøre ca. 5,7 mia. kr. i 2030 og et varigt mindreprovenu på ca. 7,0 mia. kr., *jf. tabel 2*. Samtidig skønnes der et mersalg af elbiler på ca. 24.000 stk., svarende til en stigning på ca. 20 pct., *jf. tabel 2*. Den gns. registreringsafgift for elbiler falder med ca. 62.400 kr. (i løbende priser).

Virksomheden ved en nedsættelse af indfasningsprocenten til 10 pct. er den samme som ved 0 pct, idet den gns. registreringsafgift for elbiler i begge tilfælde udgør 0 kr., da bundfradraget til nulemissionsbiler holdes fast på 137.000 kr. i beregningerne.

Tabel 2. Skønnet provenuvirkning og mersalg af elbiler ved forskellige nedsættelser af indfasningsprocenten for nulemissionsbiler i 2030 og frem

| 2022-niveau | Umiddelbar mindreprovenu i 2030 | Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd i 2030 | Varigt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd | Mersalg af elbiler i 2030 | |
|-----------------|---------------------------------|---|---|---------------------------|--------|
| Indfasningspct. | Mia. kr. | Mia. kr. | Mia. kr. | Pct. | Stk. |
| 70 pct. | 1,6 | 1,1 | 3,3 | 6 | 7.000 |
| 60 pct. | 3,0 | 2,4 | 4,4 | 11 | 13.000 |
| 50 pct. | 4,2 | 3,6 | 5,7 | 15 | 18.000 |
| 40 pct. | 5,2 | 4,9 | 6,3 | 18 | 22.000 |
| 30 pct. | 5,6 | 5,3 | 6,6 | 19 | 23.000 |
| 20 pct. | 5,7 | 5,6 | 6,9 | 20 | 23.000 |
| 10 pct. | 5,8 | 5,7 | 7,0 | 20 | 24.000 |
| 0 pct. | 5,8 | 5,7 | 7,0 | 20 | 24.000 |

Anm.: Baseret på den forventede salgssammensætning i 2030. Den varige virkning er ydermere baseret på provenuvirkning fra den forventede salgssammensætning og gældende regler i 2035. Mersalg af elbiler afrundet til nærmeste 1.000. Kilde: Skatteministeriets bilmodel.

Det bemærkes, at der er stor usikkerhed omkring det forventede bilsalg så langt ude i fremtiden, og at de skønnede virkninger derfor er behæftet med stor usikkerhed.