



Skatteministeriet

20. november 2018
J.nr. 2018 - 7314

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 43 af 23. oktober 2018 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for, hvor meget registreringsafgift ejere af elbiler skal betale efter følgende 2 scenarier, hvor elbilerne er fuldt indfaset i registreringsafgiften, men hvor 1) batterifradraget videreføres, og hvor minimumsafgiften fjernes, 2) fradrag for god benzinøkonomi er henholdsvis uændret, fradragsgrænse på 21/23 km/l, fradragsgrænse på 22/24 km/l, fradragsgrænse på 23/25 km/l, fradragsgrænse på 24/26 km/l, fradragsgrænse på 25/27 km/l, fradragsgrænse på 26/28 km/l, fradragsgrænse på 27/29 km/l og fradragsgrænse på 28/30 km/l. Beregninger bedes foretaget for følgende elbiler; VW e-up, Nissan Leaf, Renault Zoe, Tesla S, VW e-Golf, Hyundai Kona-electric og Nissan E-NV200 VAN.

Endvidere bedes ministeren opgive provenuet i registreringsafgiften ved de ovenstående grænser for fradrag for god benzinøkonomi, givet at man samtidigt bibeholder batterifradrag og fjerner minimumsafgiften. Provenuet bedes opgjort for nuværende niveau af elbiler, 500.000 elbiler, 1 mio. elbiler og 3 mio. elbiler. Ministeren bedes opgive provenuerne i umiddelbar virkning, efter tilbageløb og efter adfærd. For adfærd bedes provenuet opdelt i henholdsvis inklusiv og eksklusiv arbejdsudbud.

Svar

På baggrund af salgspriser oplyst på de relevante bilforhandlers hjemmesider er der i tabel 1 opgjort registreringsafgiften efter scenarie 1 og 2 for en VW e-up, Nissan Leaf, Renault Zoe, Tesla S, VW e-Golf, Hyundai Kona-electric og Nissan E-NV200 VAN.

Efter gældende regler er elbiler først fuldt indfaset i registreringsafgiften i 2022. Hvis der i 2018 skulle betales fuld registreringsafgift efter de almindelige afgifter, vil registreringsafgiften for fx en Renault Zoe til 249.900 kr. ekskl. afgift udgøre ca. 35.400 kr. Hvis der for den samme bil i stedet betales registreringsafgift efter scenarie 1, vil registreringsafgiften udgøre ca. 0 kr. Efter scenarie 2 vil afgiften for en Renault Zoe udgøre ca. 39.400 kr. ved en fradragsgrænse for god brændstoføkonomi på 21 km/l stigende til ca. 67.400 kr. ved en fradragsgrænse for god brændstoføkonomi på 28 km/l, *jf. tabel 1*.

Der er i det følgende taget udgangspunkt i et scenarie, hvor afgiftsændringerne vedr. fradragsgrænserne for god brændstoføkonomi (scenarie 2) og vedr. videreførelse af batterifradraget og afskaffelse af minimumsafgiften (scenarie 1) finder sted i 2022 ved fuldt indfasede regler. På baggrund af Energistyrelsens Basisfremskrivning 2018 er det lagt til grund, at der i 2022 vil blive solgt ca. 4.700 elbiler. Hvis det herudover lægges til grund, at prisen på elbiler falder med ca. 6 pct. om året frem mod 2022, skønnes det, at forslaget vil indebære et mindreprovenu på ca. 100 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd i 2022.

På lidt længere sigt må det forventes, at prisen på elbiler vil falde yderligere. I de øvrige beregninger er det således beregningsteknisk lagt til grund, at de 100.000-3.000.000 elbiler ikke ville være kommet i fravær af afskaffelsen af minimumsafgiften, videreførelse af batterifradraget samt forhøjede fradragsgrænser for god brændstoføkonomi. Derudover lægges det beregningsteknisk til grund, at elbilen fortrænger en benzindrevet personbil til ca. 230.000 kr. inkl. moms og afgift, svarende til prisen på en gennemsnitlig konventionel bil

i dag. De 100.000-3.000.000 elbiler er endvidere beregningsteknisk indfaset lineært over en periode på 15 år. Beregningerne er meget følsomme over for disse antagelser.

Tabel 1. Beregning af registreringsafgift for udvalgte elbiler efter gældende regler, scenarie 1 og 2

	VW e-up!	Renault Zoe	Hyundai Kona-electric	Nissan Leaf	VW e-Golf	Nissan E-NV200	Tesla S
Pris inkl. moms ekskl. afgift	192.000	249.900	266.000	279.900	327.100	324.500	710.900
Registreringsafgift							
Ved fuld indfasning	18.000	35.400	36.600	79.400	147.900	239.200	804.300
Scenarie 1	-	-	-	-	55.400	124.500	689.600
Scenarie 2							
21 km/l	18.000	39.400	40.600	83.400	151.900	243.200	808.300
22 km/l	18.000	43.400	44.600	87.400	155.900	247.200	812.300
23 km/l	18.000	47.400	48.600	91.400	159.900	251.200	816.300
24 km/l	18.000	51.400	52.600	95.400	163.900	255.200	820.300
25 km/l	18.000	55.400	56.600	99.400	167.900	259.200	824.300
26 km/l	18.000	59.400	60.600	103.400	171.900	263.200	828.300
27 km/l	18.000	63.400	64.600	107.400	175.900	267.200	832.300
28 km/l	18.000	67.400	68.600	111.400	179.900	271.200	836.300

Anm: Registreringsafgiften er beregnet på baggrund af listepriser udsøgt fra de relevante forhandleres hjemmesider. Oplysninger om sikkerhedsudstyr, batterikapacitet, brændstofforbrug mv. er indhentet fra DMR. Listepriserne varierer for flere modeller markant mellem forskellige varianter. Dertil kan prisen variere for samme variant alt efter bilens udstyrsniveau. Priser er afrundet til nærmeste hundrede kr. Ejerafgiften er ikke med i beregningen.
Kilde: Skatteministeriet og relevante hjemmesider

Da der spørges til mindreprovenuet ved 100.000-3.000.000 elbiler, beregnes der alene det akkumulerede mindreprovenu. Med baggrund i disse antagelser skønnes det med stor usikkerhed, at en afskaffelse af minimumsafgiften, videreførelse af batterifradraget samt en forhøjelse af fradragsgrænsen for god brændstoføkonomi til 21 km/l for 100.000 ekstra elbiler, som erstatter benzindrevne biler, vil medføre et akkumuleret mindreprovenu på ca. 4 mia. kr. Ved 500.000 ekstra elbiler vil mindreprovenuet tilsvarende blive femdoblet til ca. 20 mia. kr., *jf. tabel 2.*

For 1 mio. og 3 mio. ekstra elbiler kan mindreprovenuerne skaleres yderligere. Foruden at påvirke registreringsafgiftsprovenuet og moms vil der også være provenumæssige konsekvenser for ejer- og udligningsafgiften, samt el- og brændstofafgifterne.

Mindreprovenuet forventes at stige i takt med, at fradragsgrænserne for god brændstoføkonomi forhøjes. Dette skal ses i lyset af, at ved forhøjede fradragsgrænser for god brændstoføkonomi vil registreringsafgiften for konventionelle biler stige relativt mere end for elbiler, hvor afgiften for en stor andel af bilerne fortsat vil være lig 0 kr., ligesom at salget af hhv. 100.000-3.000.000 elbiler beregningsteknisk er uberørt af afgiftsforhøjelsen i

dette eksempel. Dermed øges afgiftsforskellen mellem en konventionel bil og en elbil i takt med, at fradragsgrænserne for god brændstoføkonomi øges, da afgiftsindholdet i en konventionel bil til 230.000 kr. stiger.

Tabel 2. Provenukonsekvenser ved videreførelse af batterifradraget for elbiler, afskaffelse af minimumsafgift samt forhøjelse af kilometergrænser for fradrag for god brændstoføkonomi i registreringsafgiften.

Akkumuleret mindreprovenu (mia. kr. 2019-niveau)				
Antal biler	100.000	500.000	1 mio.	3 mio.
21 km/l	-4	-21	-43	-129
22 km/l	-4	-22	-44	-133
23 km/l	-5	-23	-46	-137
24 km/l	-5	-24	-48	-143
25 km/l	-5	-25	-50	-149
26 km/l	-5	-26	-52	-157
27 km/l	-5	-27	-54	-163
28 km/l	-6	-28	-56	-169

Kilde: Egne beregninger