



Skatteministeriet

27. januar 2021
J.nr. 2020 - 7586

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 129 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO₂-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 34 af 27. januar 2021. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (L.A).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for totalomkostningerne ved køb, ejerskab og brug af elbiler i forskellige segmenter henholdsvis benzin- og dieslbiler i samme segmenter over bilernes levetid i Danmark frem mod 2030 under et scenarie med gældende lovgivning for opkrævning af registreringsafgift, herunder med kommende vedtagne forhøjelser af registreringsafgift på elbiler, og et andet scenarie, hvor Danmark ingen registreringsafgift har, samt for hvert bilsegment angive besparelsen i procent ved at købe elbil fremfor benzin- og dieselbil i de to scenarier.

Svar

Indledningsvist henvises til svarene på SAU alm. del spm. 220, hvori der redegøres for totalomkostningerne¹ for elbiler og konventionelle biler, og til SAU L 129 spm. 32, hvori der redegøres for besparelsen i totalomkostninger i procent ved at købe elbil fremfor benzin- og dieselbil efter reglerne i den nye omlægning, som følger af *Aftale om grøn omstilling af vejtransport*.

Der er regnet på totalomkostningerne i to scenarier. Scenarie 1 er med reglerne, der følger af omlægning af bilafgifterne. Scenarie 2 afviger fra scenarie 1 ved at fritage alle biler for registreringsafgift frem mod 2030. Der er i svaret ikke taget højde for, at en fritagelse af registreringsafgift for alle biler forudsætter finansiering. Der er således tale om hypotetiske beregninger.

Scenarie 1

Målt på totalomkostninger over levetiden er elbiler billigere end benzin- og dieslbiler i segmenterne. De procentvise besparelser inden for hvert segment fremgår af tabel 1 og 2.

Den procentvise besparelse i totalomkostningerne ved køb af elbil fremfor benzin er gradvis stigende i segmenterne frem til og med 2025 og fortsætter gradvist med at stige frem til og med 2030 for segmenterne mikro, lille og mellem, *jf. tabel 1*. For stor- og premiumsegmentet falder den procentvise besparelse gradvist fra og med 2026 og frem mod 2030, hvilket skal ses i lyset af den stigende indfasningsprocent, som berører de største segmenter mest. Den procentvise besparelse ved køb af elbil fremfor dieselbil følger samme udvikling, *jf. tabel 2*.

Tabel 1. Procentvis besparelse i totalomkostninger ved at købe elbil fremfor benzinbil, med registreringsafgift

Procent	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mikro	15	15	16	17	18	19	19	20	20	21
Lille	15	15	16	18	19	20	20	21	21	22
Mellem	25	26	27	28	29	30	30	31	31	32
Stor	26	27	28	29	30	29	28	27	26	25
Premium	26	27	27	28	28	26	24	22	20	18

Kilde: Egne beregninger.

¹ Se Bilkommissionens 1. delrapport for en udførlig gennemgang af totalomkostningsbegrebet.

Tabel 2. Procentvis besparelse i totalomkostninger ved at købe elbil fremfor dieselbil, med registreringsafgift

Procent	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Lille	12	11	12	14	15	16	17	18	18	19
Mellem	23	24	25	27	27	27	28	29	29	30
Stor	25	26	27	29	29	28	26	25	24	23
Premium	22	22	23	24	24	22	20	17	15	13

Anm.: Der findes ikke dieselbiler i mikrosegmentet.
Kilde: Egne beregninger.

Scenario 2

Målt på totalomkostninger over levetiden er elbiler billigere end benzinbiler i segmenterne, med undtagelse af lille segmentet i 2021 og 2022 samt premiumsegmentet i 2021-2023. De procentvise besparelser inden for hvert segment fremgår af tabel 1, hvor negative værdier er udtryk for højere totalomkostninger for elbiler.

Uden registreringsafgift er totalomkostningerne over levetiden for elbiler større end for dieselbiler i segmenterne lille og premium ved køb af bil frem mod hhv. 2027 og 2028, mens der er en besparelse ved køb af elbil i segmenterne mellem og stor, *jf. tabel 2*.

Tabel 3. Procentvis besparelse i totalomkostninger ved at købe elbil fremfor benzinbil, uden registreringsafgift

Procent	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mikro	3	4	5	6	8	8	9	9	10	11
Lille	-1	-1	1	2	4	5	5	6	7	7
Mellem	6	6	8	9	11	12	12	13	14	15
Stor	2	3	5	6	8	9	10	11	12	13
Premium	-4	-2	-2	0	2	3	4	5	7	8

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 4. Procentvis besparelse i totalomkostninger ved at købe elbil fremfor dieselbil, uden registreringsafgift

Procent	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Lille	-7	-9	-7	-5	-3	-2	-1	0	1	1
Mellem	2	3	5	6	6	7	8	9	10	10
Stor	0	1	3	4	4	5	7	8	9	10
Premium	-11	-10	-8	-6	-4	-3	-1	-2	0	1

Anm.: Der findes ikke dieselbiler i mikrosegmentet.
Kilde: Egne beregninger.

Sammenlignes de to scenarier beskrevet ovenfor, ses det, at der er betydelig større procentvise besparelser ved køb elbiler frem for benzin- og dieslbiler i scenarie 1 med registreringsafgift.

Dette skyldes ikke mindst, at en fritagelse af registreringsafgift berører prisen på benzin- og dieslbiler mere end prisen på elbiler, da registreringsafgiftsdelen af prisen er væsentligt større for benzin- og dieslbiler end for elbiler, hvilket skal ses i lyset af lempelige indfavningsregler for elbiler. Eksempelvis skønnes det, at elbiler i segmenterne mikro, lille og mellem betaler 0 kr. i registreringsafgift frem til 2025 med aftalen.

Fritagelse af registreringsafgift (scenarie 2) vil således svække elbilers konkurrenceevne ift. benzin- og dieslbiler betydeligt.

I forlængelse heraf bemærkes det, at scenariet uden registreringsafgift vil medføre et lavere antal grønne nul- og lavemissionsbiler (end de 775.000 stk.) i 2030.

Desuden bemærkes det, at en sammenligning mellem scenarie 1 og 2 er med til at forklare, hvorfor lande uden registreringsafgift – som fx Sverige og Tyskland – benytter sig af direkte tilskud for at fremme salget af elbiler.