



## Skatteministeriet

26. 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 CO<sub>2</sub>-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. 32 af 25. 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 og i Sverige, hvor der ikke er registreringsafgift, frem mod 2030 samt for hvert bilsegment angive besparelsen i procent ved at købe elbil fremfor benzin- og diesebil i de to lande.

## Svar

Indledningsvist henvises til svaret på SAU alm. del spm. 220, hvori der redegøres for totalomkostningerne for elbiler og konventionelle biler.

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

Den procentvise besparelse er 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 diesebil følger samme udvikling, *jf. tabel 2*.

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

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.

Tabel 2. Procentvis besparelse i totalomkostninger ved at købe elbil fremfor diesebil, Danmark

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 dieslbiler i mikrosegmentet.

Kilde: Egne beregninger.

Der foreligger ikke umiddelbart oplysninger for totalomkostningerne i Sverige, der for nuværende gør det muligt at regne på besparelsen ved køb af elbil fremfor benzin- og dieselbiler i Sverige.

I Danmark kan registreringsafgiften bruges som et instrument til at reducere totalomkostningerne for elbiler, hvilket er med til at øge konkurrenceevnen ift. konventionelle biler. I Sverige er bilafgifterne sammensat på anden vis end i Danmark.

Da der i Sverige ikke er samme mulighed for at bruge registreringsafgiften til at øge konkurrenceevnen på elbiler, har Sverige fra juli 2018<sup>1</sup> i stedet benyttet en bonus/malus-ordning. Ordningen indebærer, at man enten straffer eller belønner bilejere afhængigt af bilens CO<sub>2</sub>-udledning.

---

<sup>1</sup> Tidligere har Sverige støttet udbredelsen af elbiler via en såkaldt supermiljöpremie, som er et tilskud, der gælder ved køb af passagerkøretøjer, som udleder mindre end 50 g CO<sub>2</sub> pr. km, ligesom svenske bilejere også har været undtaget fra at betale den årlige ejerafgift i de første fem år efter købet.