

[Finansministeriet]
[Skatteministeriet]

Udviklingen i provenu fra personbilrelaterede afgifter frem mod 2030

2. december 2020

Spørgsmål

Der er spurgt til en opdeling af faldet i provenuet fra personbilrelaterede afgifter frem mod 2030.

Svar

I bilkommissionens 1. delrapport *Veje til en grøn bilbeskatning* bliver det skønnet, at provenuet fra de personbilrelaterede afgifter vil falde med ca. [10] mia. kr. frem mod 2030 uden yderligere tiltag, jf. tabel 1.

Tabel 1	
Skønnet opdeling af bilkommissionens fald i provenu 2030	
Mia. kr.	
Provenu fra personbilrelaterede afgifter i 2020	[40]
Ændring i provenu fra personbilrelaterede afgifter i 2030	
-Registreringsafgift	[-5½]
-Ejerafgift	[-3]
-Drivmiddelafgifter	[-1½]
I alt	[30]

Anm: *) Det lavere provenu fra konventionelle biler kommer bl.a. fra forbedret brændstofeffektivitet og sammensætningseffekter.

Kilde: Egne beregninger.

Skønnet bygger blandt andet på provenuskøn fra Danmarks Konvergensprogram 2019 (KP19). Der indgår ikke i bilkommissionens fremskrivning skøn for udviklingen i de forskellige afgiftsbaser som i KP19, herunder en opdeling af det lavere provenu på afgiftsbaser. Opgørelsen er derfor forbundet med en række grove skøn og betydelig usikkerhed.

Udviklingen i provenuet er drevet af en række forskellige forhold, herunder særligt antallet af solgte biler, priser på bilerne og bilernes drivmiddel.

Antal solgte biler og bilpriser

Frem mod 2030 skønnes det årlige bilsalg i de mellemfristede fremskrivninger at stige med ca. 15 pct. I bilkommissionens beregninger lægges omvendt til grund, at føravgiftsprisen på biler udvikler sig langsommere end økonomien generelt. Føraf-

giftsprisen på biler stiger med 1,8 pct. årligt. Hvis det antages, at økonomien vokser nominelt med 3,2 pct. om året, medfører dette alt andet lige, at det opvejer stigningen i antal biler, og at proventet i 2030 udgør ca. [40] mia. kr. (målt i 2020-niveau).

Hvilket drivmiddel har de biler, der købes

Der lægges i kommissionen beregninger til grund, at nul- og lavemissionsbiler vil udgøre næsten 40 pct. af nyregistreringerne i 2030, hvilket reducerer afgiftsproventet, fordi nul- og lavemissionsbiler betaler væsentlig lavere afgifter både ift. køb, ejerskab og anvendelse.

Mindreproventet skyldes bl.a., at de konventionelle biler kører længere på literen, så både benzin- og dieslbiler opnår større fradrag i registreringsafgiften. Herudover indplaceres de på et lavere trin i ejerafgiften og bruger mindre brændstof pr. kørt km., hvilket vil medføre et lavere provenu. Desuden vil der være en evt. effekt fra en ændret sammensætning af bilparken på segmenter. Endelig indekseres ejerafgiften ikke, hvilket også medfører en udhuling af ejerafgiften.

For registreringsafgiften indebærer ændringen i sammensætning af bilsalget et mindreprovenu på ca. [5½] mia. kr., mens ejerafgiften skønnes at falde med [3] mia. kr. Det skal bl.a. ses i lyset af en væsentlig lavere registreringsafgift pr. elbil, samt at elbiler typisk betaler 660 kr. årligt i ejerafgift, mens konventionelle biler typisk betaler 2.000 kr. årligt.

Det kan med stor usikkerhed skønnes, at en betydelig andel af mindreproventet på 10 mia. kr. kan tilskrives grønne biler.