

Offentlige udgifter ved at nå 1,6 mio. elbiler i 2030

INDHOLD

1	Forord	1
2	Der skal mange elbiler til at nå CO ₂ -målsætningerne	2
3	Behov for betydelige tilskud for at fremme salg af elbiler	3
4	Det bliver dyrt for den offentlige sektor	5

1 Forord

Dette notat indgår som baggrund for COWIs leverance til Trafikselskabet Movia som forberedelse for Movias deltagelse i konferencen *Fremtidens Transport 2020*. Notatet omhandler de offentlige udgifter og tabte indtægter ved at nå en målsætning om 1,6 mio. elbiler i 2030.

IDA (2019) har opstillet et scenario for opnåelse af en målsætning om 70 % reduktion af CO₂-udledningerne i 2030.¹ Scenariet omfatter en større vifte af tiltag, og et centralt tiltag er en udskiftning i bilparken, så antallet af elbiler udgør 1,6 mio. i 2030.

Det vides ikke, hvad der skal til for at nå en sådan omstilling, men Klimarådet (2018) analyserer et scenario, hvor antallet af elbiler når op på 500.000 i 2030.² For at nå denne målsætning peger Klimarådet på en række ændringer af

¹ IDA (2019): 70 % - målsætningens konsekvenser for transportsektoren. Notat

² Klimarådet (2018): Flere elbiler på de danske veje – Forslag til pejlemærker og virkemidler til elektrificering af personbilerne

PROJEKTNR.
A132936

DOKUMENTNR.
2

VERSION
2

UDGIVELSESDATO
22. januar 2020

BESKRIVELSE
Delopgave 2

UDARBEJDET
SVJT

KONTROLLERET
OLEK

GODKENDT
CANG

registreringsafgiften samt et egentligt tilskud til køb af elbil. I nærværende analyse bruger vi dele af Klimarådets forslag til en afgifts- og tilskudsmodel til grund, men supplerer med en antagelse om indfasningen af registreringsafgiften fortsættes og at tilskuddet ikke aftrappes. Vi vurderer, hvad det ville betyde for de offentlige indtægter og udgifter, hvis denne model medfører, at antallet af elbiler når op på 1,6 mio. i stedet for den halve mio., som Klimarådet antager.

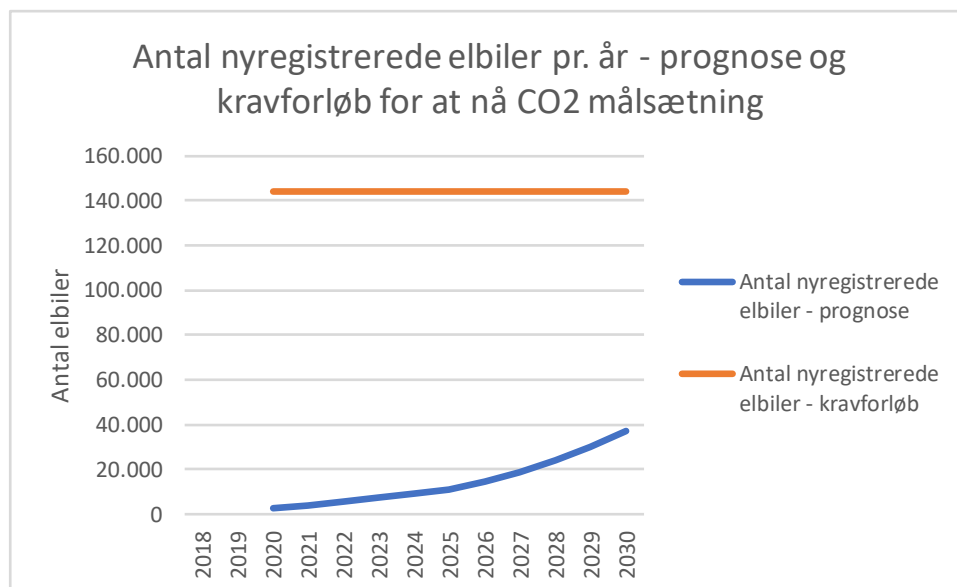
I det efterfølgende beskriver vi i kapitel 2, hvad udgiften bliver pr. elbil. I kapitel 3 beskriver vi, hvad det kommer til at koste i alt.

2 Der skal mange elbiler til at nå CO₂-målsætningerne

Der er langt fra det nuværende antal elbiler på de danske veje op til de 1,6 mio. elbiler, som ifølge IDA er nødvendige for, at CO₂-målsætningen kan nås. I 2020 vil der ifølge Energistyrelsens elbilprognose være godt 18.000 elbiler i Danmark.

Hvis antallet af elbiler skal være 1,6 mio. i 2030, så kan det nås med en jævn vækst på 144.000 nyregistrerede elbiler hvert år fra og med 2020 til og med 2030. Energistyrelsens elbilprognose tyder på en acceleration i antallet af nyregistrerede elbiler fra ca. 2.000 om året i 2020 til ca. 37.000 i 2030. Selv i 2030 er der dog langt fra prognosens tal til det krævede antal nyregistreringer for at nå 1,6 mio.

Man kan i princippet anvende indfasningstakten i Energistyrelsens prognose til at fastlægge udviklingen i for at nå frem til 1,6 mio. elbiler i 2030. I forhold til vores beregninger er det dog ikke afgørende for de samlede omkostninger. Derfor anvender vi en antagelse om 144.000 nyregistrerede elbiler om året.



Figur 1 Forventet stigning i antallet af elbiler og nødvendig stigning i antallet af elbiler. Kilde: COWI på baggrund af oplysninger fra Energistyrelsens elbilprognose og IDA (2019)

3 Behov for betydelige tilskud for at fremme salg af elbiler

Klimarådet (2018) har foreslået en betydelig støtte til køb af elbiler, som vil bidrage til at nå en tredjedel af det nødvendige antal elbiler. Støtten indebærer bl.a., at der gives et årligt tilskud på 50.000 kr. til køb af elbil og at de forskellige former for støtte til elbiler, der ligger i registreringsafgiften, fortsætter.

Klimarådet (2018) foreslår følgende for at få flere elbiler i bilparken.

- > Det nuværende batterifradrag på 1.700 kr. pr. kWh kapacitet gøres permanent.
- > Minimumsgrænsen i registreringsafgiften afskaffes.
- > Køb af elbil udløser et fast tilskud på mindst 50.000 kr. Dette tilskud nedtrappes gradvist i takt med salget af elbiler.

Klimarådets model indebærer, at det kun er for store elbiler og elbiler i luksusklassen, der er en netto-betaling af registreringsafgift. Rådet vurderer selv, at deres forslag vil medføre en stigning i antallet af elbiler på ca. 36.000 og koste statskassen ca. 2,7 mia. kr. i alt over perioden 2019-2025.

Vi har skønnet, hvad det ville koste, hvis Klimarådets model (rent hypotetisk) var nok til at sikre tilstrækkeligt med elbiler til at opnå kravforløbet. I regnestykket indgår følgende:

- > Klimarådets model
- > Afgifter på el, benzin og diesel som opgjort af Skatteministeriet³
- > Øvrige oplysninger om registreringsafgiften fra Registreringsafgiftsloven⁴
- > Antagelser om bilsalg baseret på Skatteministeriet (2018): Aktuelle skatte-tal 24. maj 2018
- > Data om følgende elbil-modeller: VW e-up (mikro), Renault Zoe (lille), Nissan Leaf (mellem), Tesla Model 3 (stor) og Kia e-niro (SUV) fra forhandler-nes hjemmesider og fra FDM
- > Data om modeller af konventionelle biler: VW up (mikro), Skoda Fabia (lille), Toyota Corolla (mellem), VW Passat (stor) og Nissan Qashqai (SUV) fra forhandlernes hjemmesider og fra FDM.

³ For diesel og benzin er det <https://skat.dk/SKAT.aspx?oid=2061405> og for el er det <https://skat.dk/skat.aspx?oid=2061620>.

⁴ <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser/registreringsafgiftsloven>.

Vi beregner fem udgifter ved at opfylde kravforløbet med Klimarådets model: tab af registreringsafgift, tilskud, tab af afgifter på brændstof, nettotab af energiafgift og nettotab af CO₂-afgift.

Registreringsafgift

Beregningen af tab af registreringsafgift omfatter tre trin.

For det første beregnes registreringsafgiften for de forskellige modeller af elbiler og almindelige biler. Beregningen baseres på Klimarådets model. Den offentlige udgift til tab af registreringsafgift pr. elbil antages at være lig forskellen i registreringsafgift mellem en elbil og en almindelig bil i samme størrelsesklasse.

For det andet vægtes tabet af registreringsafgift med de forskellige størrelsesklassers andel af bilsalget, så der fremkommer et gennemsnitligt tab af registreringsafgift pr. elbil.

For det tredje ganges tabet af registreringsafgift pr. elbil med antallet af elbiler i kravforløbet.

Tilskud

Beregningen af udgift til tilskud beregnes ved at gange antallet af elbiler i kravforløbet med tilskuddet pr. elbil.

Grøn ejerafgift

Beregningen af tabet af grøn ejerafgift foretages ud fra oplysninger om antal km/l for de udvalgte modeller, og en antagelse om en levetid for bilerne på 15 år⁵. Ejerafgiften pr. bil ganges herefter med det samlede antal elbiler.

Afgift på brændstof

Beregningen af tab af afgifter på brændstof gennemføres i tre trin.

For det første beregnes brændstofafgiften pr. år ud fra oplysninger om antal km/liter for almindelige biler og en antagelse om, at alle biler i gennemsnit kører 16.000 km pr. år, og at bilerne holder i 15 år.

For det andet beregnes elafgiften pr. år ud fra tilsvarende antagelser for elbilernes vedkommende. Det antages, at elafgiften svarer til afgiften for forbrugere og ikke at der ikke er tale om såkaldt processtrøm.

For det tredje beregnes tabet af energiafgifter som forskellen i energiafgift for elbiler og almindelige biler ganget med antallet af biler i kravforløbet.

CO₂-afgift

Beregningen af tabt CO₂-afgift gøres med udgangspunkt i CO₂-afgiften for benzin med indhold af 4,8 % biobrændstoffer kombineret med antagelser om antal km/l for de forskellige bilmodeller, årligt kilometerantal og levetid.

Resultater

Resultaterne tyder på, at støtten pr. elbil løber op i knap 175.000 kr. i gennemsnit, målt over bilens levetid – så længe tilskuddet på 50.000 gives. Et forbehold er dog, at Skatteministeriet forsøger at balancere energiafgifterne, så der ikke er for store ubalancer mellem el og brændstof. Derfor er det usikkert, hvor stor støtten via energiafgifterne vil være.

⁵ Dette svarer til den gennemsnitlige alder for danske biler jf. Danmarks Statistik. Her fastlægges også en årskørsel per bil på ca. 16.000 km

Tabel 1 Økonomisk støtte pr. bil, gennemsnit, kr.

	Almindelig bil	Elbil	Forskel
Registreringsafgift	100.822	13.407	87.415
Tilskud	0	-50.000	50.000
Grøn ejerafgift	27.921	9.900	18.021
Brændstofafgift	61.548	47.492	14.055
CO ₂ -afgift	5.205	0	5.205
I alt	195.496	20.800	174.696

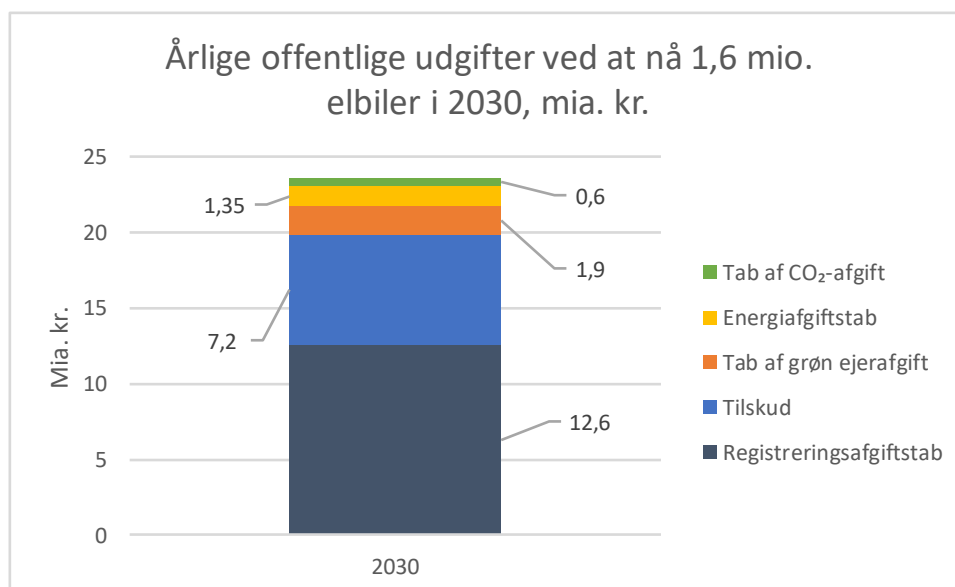
4 Det bliver dyrt for den offentlige sektor

Vi konkluderer, at det vil indebære store offentlige udgifter at nå CO₂-målsætningerne alene ved hjælp af udskiftning af benzin- og dieslbiler med elbiler, hvis udskiftningen skal drives af afgifts- og tilskudsordninger.

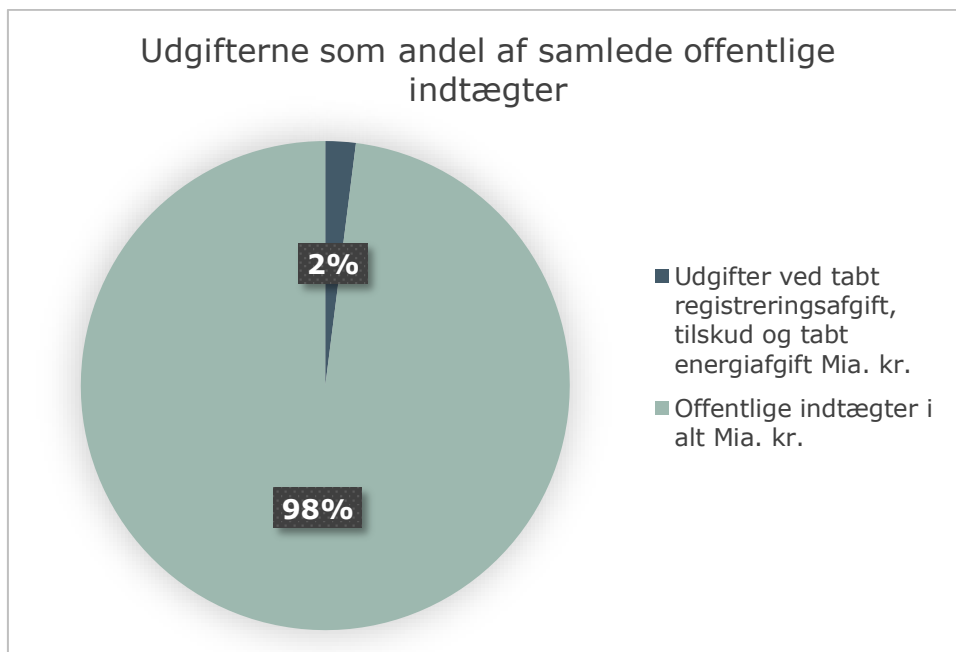
Argumentet er, at der er mange biler, der skal udskiftes, og udgiften pr. bil er høj, hvis det skal drives af afgifts- og tilskudsordninger. Vi vurderer, at i 2030 vil de **årlige** udgifter og tabte indtægter udgøre i størrelsesordenen ca. 24 mia. kr., se Figur 2.

Til sammenligning var de samlede offentlige indtægter på ca. 1.154 mia. kr. i 2018. Dvs. udgifterne og de tabte indtægter udgør ca. 2 % af de samlede offentlige indtægter, se Figur 3.

Ovennævnte resultat bygger på, at tilskuddet på 50.000 kr. pr. elbil ikke udfases. Hvis tilskuddet udfases, bliver den samlede udgift i stedet på ca. 16 mia. kr.



Figur 2 Årlige offentlige udgifter i 2030 ved at nå 1,6 mio. elbiler ved brug af Klimarådets model (dog uden udfasning af tilskud), mia. kr.



Figur 3 Udgifter ved markant støtte til indfasning af elbiler i forhold til de samlede offentlige indtægter

Pris per ton sparet
CO₂

Hver udskiftet bil vil blive anvendt i 15 år og derfor give anledning til en CO₂-besparelse for alle km kørt i disse 15 år. Det giver en samlet besparelse på ca. 35 tons CO₂ i bilens levetid. Det svarer til en statsfinansielle "Skyggepris" på 4.974 kr. per ton CO₂ sparet.