

# Oversigt over faktaark

---

Nr.	Faktaark
1	Eksempler på bilpriser med kommissionens afgiftsmodeller
2	Hovedresultater ved kommissionens skitser til afgiftsmodeller
3	Prissammenligning elbiler/konventionelle biler
4	Skøn for prisudvikling på biler på tværs af drivmidler
5	Fordeling af bilparken på indkomstdeciler
6	Afgiftsprovenu fra to sammenlignelige biler
7	Udvikling i afgiftsprovenuet fra personbilområdet
8	Usikkerhedsspænd i grundforløb
9	Udvikling i CO <sub>2</sub> -udledning (grundforløb)
10	Nyregistreringer fordelt på drivmidler i grundforløbet

## Faktaark 1 – Priseksempler på udvalgte populære biler

---

Der er nedenfor vist priseksempler på udvalgte populære modeller i 2020 beregnet på kommissionens fire afgiftsmodeller. Beregningerne er foretaget i Skatteministeriets bilmodellen, som er baseret data for bilsalget i 2019. Herfra er det den mest solgte variant af de populære modeller i 2020, som er vist i tabellerne nedenfor.

Det skal bemærkes, at der kan være store variationer i prisændringerne blandt varianterne inden for samme model.

Prisændringerne er beregnet i forhold til gældende 2021-regler, hvoraf el- og plug-in hybridbiler betaler 65 pct. af den samlede afgift, samtidig med at de modtager et fradrag i afgiften for batterikapacitet.

## Model 1

Tabel 1

Prisændring i 2021 inkl. registrerings- udlignings- og ejerafgifter og brændstofomkostninger for udvalgte populære biler i 2020 ved 15 års ejerskab ved gældende og nye regler

Segment	Mærke	Model	Type	Pris ved ejerskab over 15 år (før) <sup>1)</sup>	Pris ved ejerskab over 15 år (efter) <sup>1)</sup>	Forskel i alt over 15 år	Forskel pr. år over levetiden
Mikro	CITROËN	C1	Benzin	198.300	205.400	7.100	500
Mikro	TOYOTA	AYGO	Benzin	204.300	209.100	4.700	300
Mikro	HYUNDAI	I10	Benzin	234.300	229.700	-4.600	-300
Mikro	VOLKSWAGEN	E-up	EI	275.800	254.900	-20.900	-1.400
Lille	PEUGEOT	208	Benzin	271.700	260.800	-10.900	-700
Lille	CITROËN	C3	Benzin	258.200	248.700	-9.600	-600
Lille	TOYOTA	YARIS	Benzin-hybrid	280.200	300.300	20.100	1.300
Lille	HYUNDAI	KONA	EI	390.100	390.100	-	-
Mellem	NISSAN	QASHQAI	Benzin	423.600	424.000	400	-
Mellem	SKODA	OCTAVIA	Benzin	418.600	422.200	3.600	200
Mellem	VOLKSWAGEN	GOLF	Benzin	437.900	434.200	-3.700	-200
Mellem	NISSAN	LEAF	EI	349.400	331.800	-17.600	-1.200
Stor	BMW	3-Serie	Benzin	697.100	699.300	2.200	100
Stor	MERCEDES-BENZ	C-Klasse	Diesel	655.200	673.300	18.100	1.200
Stor	VOLKSWAGEN	PASSAT	Benzin	516.700	526.400	9.700	600
Stor	TESLA	MODEL 3	EI	728.000	631.300	-96.700	-6.400
Premium	MERCEDES-BENZ	E-Klasse	Diesel	745.300	763.600	18.300	1.200
Premium	AUDI	A6 AVANT	Diesel	754.700	772.900	18.100	1.200
Premium	BMW	5-Serie	Diesel	712.900	730.600	17.700	1.200
Premium	TESLA	MODEL S	EI	1.211.700	956.600	-255.100	-17.000
Premium	TESLA	MODEL X	EI	1.397.000	1.075.300	-321.600	-21.400
Sport	FORD	MUSTANG	Benzin	1.158.900	1.185.400	26.400	1.800
Sport	BMW	Z4	Benzin	1.217.900	1.211.900	-6.000	-400
Stor	MITSUBISHI	OUTLANDER	Plug-in hybrid	562.100	482.800	-79.300	-5.300
Stor	TOYOTA	RAV4	Benzin-hybrid	519.800	541.700	21.900	1.500
Luksus	PORCHE	TAYCAN	EI	2.767.600	2.048.400	-719.200	-47.900
Luksus	PORCHE	PANAMERA	Benzin	3.747.100	3.757.900	10.800	700

Anm.: 1) Prisen er inklusiv nutidsværdien af ejer- og udligningsafgift og brændstofomkostninger samt tilskud og vejafgift. Prisen før er beregnet på baggrund af 2021-regler, hvor el- og plug-in hybridbiler betaler 65 pct. i afgift, samtidig med at der gives fradrag for batterikapacitet.

Kilde: Skatteministeriets bilmodel.

## Model 2

Tabel 2

Prisændring i 2021 inkl. registrerings- udlignings- og ejerafgifter og brændstofomkostninger for udvalgte populære biler i 2020 ved 15 års ejerskab ved gældende og nye regler

Segment	Mærke	Model	Type	Pris ved ejerskab over 15 år (før) <sup>1)</sup>	Pris ved ejerskab over 15 år (efter) <sup>1)</sup>	Forskel i alt over 15 år	Forskel pr. år over levetiden
Mikro	CITROËN	C1	Benzin	198.300	205.400	7.100	500
Mikro	TOYOTA	AYGO	Benzin	204.300	209.100	4.700	300
Mikro	HYUNDAI	I10	Benzin	234.300	229.700	-4.600	-300
Mikro	VOLKSWAGEN	E-up	EI	275.800	254.900	-20.900	-1.400
Lille	PEUGEOT	208	Benzin	271.700	260.800	-10.900	-700
Lille	CITROËN	C3	Benzin	258.200	248.700	-9.600	-600
Lille	TOYOTA	YARIS	Benzin-hybrid	280.200	300.300	20.100	1.300
Lille	HYUNDAI	KONA	EI	390.100	370.500	-19.500	-1.300
Mellem	NISSAN	QASHQAI	Benzin	423.600	424.000	400	-
Mellem	SKODA	OCTAVIA	Benzin	418.600	422.200	3.600	200
Mellem	VOLKSWAGEN	GOLF	Benzin	437.900	434.200	-3.700	-200
Mellem	NISSAN	LEAF	EI	349.400	329.200	-20.200	-1.300
Stor	BMW	3-Serie	Benzin	697.100	699.300	2.200	100
Stor	MERCEDES-BENZ	C-Klasse	Diesel	655.200	673.300	18.100	1.200
Stor	VOLKSWAGEN	PASSAT	Benzin	516.700	526.400	9.700	600
Stor	TESLA	MODEL 3	EI	728.000	594.700	-133.300	-8.900
Premium	MERCEDES-BENZ	E-Klasse	Diesel	745.300	763.600	18.300	1.200
Premium	AUDI	A6 AVANT	Diesel	754.700	772.900	18.100	1.200
Premium	BMW	5-Serie	Diesel	712.900	730.600	17.700	1.200
Premium	TESLA	MODEL S	EI	1.211.700	897.600	-314.100	-20.900
Premium	TESLA	MODEL X	EI	1.397.000	1.008.900	-388.000	-25.900
Sport	FORD	MUSTANG	Benzin	1.158.900	1.185.400	26.400	1.800
Sport	BMW	Z4	Benzin	1.217.900	1.211.900	-6.000	-400
Stor	MITSUBISHI	OUTLANDER	Plug-in hybrid	562.100	434.300	-127.800	-8.500
Stor	TOYOTA	RAV4	Benzin-hybrid	519.800	541.700	21.900	1.500
Luksus	PORCHE	TAYCAN	EI	2.767.600	1.912.900	-854.700	-57.000
Luksus	PORCHE	PANAMERA	Benzin	3.747.100	3.757.900	10.800	700

Anm.: 1) Prisen er inklusiv nutidsværdien af ejer- og udligningsafgift og brændstofomkostninger samt tilskud og vejafgift. Prisen før er beregnet på baggrund af 2021-regler, hvor el- og plug-in hybridbiler betaler 65 pct. i afgift, samtidig med at der gives fradrag for batterikapacitet.

Kilde: Skatteministeriets bilmodel.

## Model 3

Tabel 4

Prisændring i 2021 inkl. registrerings- udlignings- og ejerafgifter og brændstofomkostninger for udvalgte populære biler i 2020 ved 15 års ejerskab ved gældende og nye regler

Segment	Mærke	Model	Type	Pris ved ejerskab over 15 år (før) <sup>1)</sup>	Pris ved ejerskab over 15 år (efter) <sup>1)</sup>	Forskel i alt over 15 år	Forskel pr. år over levetiden
Mikro	CITROËN	C1	Benzin	198.300	213.300	15.000	1.000
Mikro	TOYOTA	AYGO	Benzin	204.300	217.200	12.900	900
Mikro	HYUNDAI	I10	Benzin	234.300	242.300	8.000	500
Mikro	VOLKSWAGEN	E-up	EI	275.800	254.900	-20.900	-1.400
Lille	PEUGEOT	208	Benzin	271.700	274.900	3.100	200
Lille	CITROËN	C3	Benzin	258.200	261.100	2.800	200
Lille	TOYOTA	YARIS	Benzin-hybrid	280.200	314.300	34.100	2.300
Lille	HYUNDAI	KONA	EI	390.100	369.800	-20.200	-1.400
Mellem	NISSAN	QASHQAI	Benzin	423.600	450.600	26.900	1.800
Mellem	SKODA	OCTAVIA	Benzin	418.600	448.000	29.300	2.000
Mellem	VOLKSWAGEN	GOLF	Benzin	437.900	460.900	23.000	1.500
Mellem	NISSAN	LEAF	EI	349.400	329.200	-20.200	-1.300
Stor	BMW	3-Serie	Benzin	697.100	746.800	49.700	3.300
Stor	MERCEDES-BENZ	C-Klasse	Diesel	655.200	718.600	63.400	4.200
Stor	VOLKSWAGEN	PASSAT	Benzin	516.700	560.100	43.400	2.900
Stor	TESLA	MODEL 3	EI	728.000	588.300	-139.700	-9.300
Premium	MERCEDES-BENZ	E-Klasse	Diesel	745.300	815.900	70.600	4.700
Premium	AUDI	A6 AVANT	Diesel	754.700	826.100	71.400	4.800
Premium	BMW	5-Serie	Diesel	712.900	780.500	67.600	4.500
Premium	TESLA	MODEL S	EI	1.211.700	891.200	-320.500	-21.400
Premium	TESLA	MODEL X	EI	1.397.000	1.002.500	-394.400	-26.300
Sport	FORD	MUSTANG	Benzin	1.158.900	1.275.700	116.800	7.800
Sport	BMW	Z4	Benzin	1.217.900	1.301.500	83.500	5.600
Stor	MITSUBISHI	OUTLANDER	Plug-in hybrid	562.100	443.900	-118.200	-7.900
Stor	TOYOTA	RAV4	Benzin-hybrid	519.800	573.600	53.800	3.600
Luksus	PORCHE	TAYCAN	EI	2.767.600	1.906.500	-861.100	-57.400
Luksus	PORCHE	PANAMERA	Benzin	3.747.100	4.053.700	306.700	20.400

Anm.: 1) Prisen er inklusiv nutidsværdien af ejer- og udligningsafgift og brændstofomkostninger samt tilskud og vejafgift. Prisen før er beregnet på baggrund af 2021-regler, hvor el- og plug-in hybridbiler betaler 65 pct. i afgift, samtidig med at der gives fradrag for batterikapacitet.

Kilde: Skatteministeriets bilmodel.

## Model 4

Tabel 5

Prisændring i 2021 inkl. registrerings- udlignings- og ejerafgifter og brændstofomkostninger for udvalgte populære biler i 2020 ved 15 års ejerskab ved gældende og nye regler

Segment	Mærke	Model	Type	Pris ved ejerskab over 15 år (før) <sup>1)</sup>	Pris ved ejerskab over 15 år (efter) <sup>1)</sup>	Forskel i alt over 15 år	Forskel pr. år over levetiden
Mikro	CITROËN	C1	Benzin	198.300	267.600	69.300	4.600
Mikro	TOYOTA	AYGO	Benzin	204.300	271.800	67.500	4.500
Mikro	HYUNDAI	I10	Benzin	234.300	305.400	71.100	4.700
Mikro	VOLKSWAGEN	E-up	EI	275.800	254.900	-20.900	-1.400
Lille	PEUGEOT	208	Benzin	271.700	338.000	66.300	4.400
Lille	CITROËN	C3	Benzin	258.200	322.700	64.400	4.300
Lille	TOYOTA	YARIS	Benzin-hybrid	280.200	368.200	88.000	5.900
Lille	HYUNDAI	KONA	EI	390.100	388.600	-1.400	-100
Mellem	NISSAN	QASHQAI	Benzin	423.600	527.400	103.800	6.900
Mellem	SKODA	OCTAVIA	Benzin	418.600	516.900	98.300	6.600
Mellem	VOLKSWAGEN	GOLF	Benzin	437.900	531.200	93.300	6.200
Mellem	NISSAN	LEAF	EI	349.400	334.700	-14.700	-1.000
Stor	BMW	3-Serie	Benzin	697.100	827.600	130.500	8.700
Stor	MERCEDES-BENZ	C-Klasse	Diesel	655.200	789.500	134.300	9.000
Stor	VOLKSWAGEN	PASSAT	Benzin	516.700	635.800	119.100	7.900
Stor	TESLA	MODEL 3	EI	728.000	612.800	-115.200	-7.700
Premium	MERCEDES-BENZ	E-Klasse	Diesel	745.300	885.100	139.800	9.300
Premium	AUDI	A6 AVANT	Diesel	754.700	897.000	142.300	9.500
Premium	BMW	5-Serie	Diesel	712.900	851.400	138.500	9.200
Premium	TESLA	MODEL S	EI	1.211.700	915.700	-296.000	-19.700
Premium	TESLA	MODEL X	EI	1.397.000	1.027.000	-369.900	-24.700
Sport	FORD	MUSTANG	Benzin	1.158.900	1.458.800	299.900	20.000
Sport	BMW	Z4	Benzin	1.217.900	1.407.100	189.100	12.600
Stor	MITSUBISHI	OUTLANDER	Plug-in hybrid	562.100	482.800	-79.300	-5.300
Stor	TOYOTA	RAV4	Benzin-hybrid	519.800	634.100	114.300	7.600
Luksus	PORCHE	TAYCAN	EI	2.767.600	1.931.000	-836.600	-55.800
Luksus	PORCHE	PANAMERA	Benzin	3.747.100	4.207.700	460.700	30.700

Anm.: 1) Prisen er inklusiv nutidsværdien af ejer- og udligningsafgift og brændstofomkostninger samt tilskud og vejafgift. Prisen før er beregnet på baggrund af 2021-regler, hvor el- og plug-in hybridbiler betaler 65 pct. i afgift, samtidig med at der gives fradrag for batterikapacitet.

Kilde: Skatteministeriets bilmodel.

## Faktaark 2 - Hovedresultater ved kommissionens skitser til afgiftsmodeller

Kommissionen har udarbejdet fire grundmodeller, som på forskellig vis afvejer hensynene til fremme af nul- og lavemissionsbiler, opretholdelse af provenu, fordeling, samfundsøkonomi og CO<sub>2</sub>-reduktioner.

Vægtningen af de forskellige hensyn er afgørende for, hvor stor bestanden af nul- og lavemissionsbiler skønnes at blive i 2030. Kommissionen skitserer fire afgiftsmodeller, som skønnes at dække et spænd fra ca. ½- 1 mio. nul- og lavemissionsbiler i 2030.

De overordnede konsekvenser som følge af afgiftsømlæggingerne er vist i *tabel 1*.

**Tabel 1**  
**Sammenligning af effekter af afgiftsmodeller i 2030**

	<b>Model 1</b>	<b>Model 2</b>	<b>Model 3</b>	<b>Model 4</b>
Antal nul- og lavemissionsbiler i bestand	500.000	600.000	750.000	1.000.000
Ændring i antal nul- og lavemissionsbiler i bestand ift. grundforløb	100.000	200.000	350.000	600.000
Andel nul- og lavemissionsbiler i nysalget (pct.)	39	41	50	62
Ændring i andel nul- og lavemissionsbiler i nysalget ift. grundforløb (pct.-point)	1	3	12	24
CO <sub>2</sub> -reduktion ift. grundforløb (mio. ton)	0,2	0,3	0,9	1,5
Provenuændring efter tilbageløb og adfærd inkl. finansieringstiltag ift. grundforløb (mia. kr., 2020-niveau)	2,7	2,3	2,9	4,0
Samfundsøkonomi ekskl. CO <sub>2</sub> (mia. kr.)*	-0,0	-0,3	-2,4	-5,7
Skyggepris (kr. pr. ton CO <sub>2</sub> )*	200	2.000	3.400	3.800
<i>Årlig afgiftsændring</i>				
Gennemsnitlig konventionel bil	400	400	2.300	5.900
Gennemsnitlig elbil	-2.000	-2.300	-2.000	-1.500

Anm.: I grundforløbet er antallet af nul- og lavemissionsbiler i bestanden ca. 400.000 og andelen af nul- og lavemissionsbiler i nysalget ca. 38 pct. i 2030.

\* Samfundsøkonomi og skyggepris er opgjort over levetiden for nyregistreringsårgangen 2030.

Kilde: Egne beregninger.

## Faktaark 3 - Prissammenligninger: Elbiler og konventionelle biler

---

Bilindustrien er i gang med en stor og målrettet grøn omstilling af produktionen, men det er en omstilling, der kommer til at tage mange år at gennemføre. Da nul- og lavemissionsbilerne fortsat er under udvikling, er produktionsomkostningerne fortsat højere og produktionskapaciteten lavere end for konventionelle biler.

De højere produktionsomkostninger for nul- og lavemissionsbilerne betyder, at anskaffelsesprisen fortsat er højere for elbiler end for konventionelle biler. Eksempelvis var føravgiftsprisen på en eldrevet Hyundai Kona ca. 2½ gange højere end føravgiftsprisen på en konventionel Hyundai Kona i det danske nysalg i 2019, jf. tabel 1.

Til gengæld har nul- og lavemissionsbiler markant lavere omkostninger til drivmiddel og vedligehold end konventionelle biler. I købsbeslutningen bør der derfor tages højde for en række andre omkostninger ud over købsprisen, og kommissionen har således arbejdet med et totalomkostningsbegreb for bilkøb, -ejerskab og -forbrug i sine analyser.

**Tabel 1**  
**Sammenligning af anskaffelsespriser i 2019**

Segment	Mikro	Lille	Mellem	Stor	Premium
<i>Konventionelle biler</i>	<i>VW Up!</i>	<i>Hyundai Kona</i>	<i>Nissan Qashqai</i>	<i>Audi A5</i>	<i>Audi A7</i>
Føravgiftspris (kr.)	76.500	120.300	159.300	248.400	471.400
Købspris inkl. afgift (kr.)	115.900	211.500	283.300	499.800	1.063.300
<i>Elbiler</i>	<i>VW e-Up!</i>	<i>Hyundai Kona</i>	<i>Nissan Leaf</i>	<i>Tesla 3</i>	<i>Tesla S</i>
Føravgiftspris (kr.)	200.500	311.700	281.600	468.500	708.600
Købspris inkl. afgift (kr.)	200.500	311.700	281.600	484.300	803.600

Anm.: Baseret på gennemsnit af de solgte bilmodeller i Danmark i 2019.  
Kilde: DMR og egne beregninger.



## Faktaark 4 - Skøn for prisudviklingen på tværs af drivmiddeltyper

Priserne på nul- og lavemissionsbiler kan opdeles i forskellige elementer:

- **Produktionsprisen** afspejler udelukkende omkostningerne forbundet med selve produktionen af bilerne, dvs. stål, elektronik, drivlinje, arbejds løn mv. Produktionsprisen vil således i høj grad være påvirket af den teknologiske udvikling, fx i form af lavere batteripriser og stordriftsfordele.
- **Førafgiftsprisen** (bruttoafgiftspligtig værdi) afspejler ud over produktionsprisen (inkl. moms) omkostninger hos importør og forhandler samt avance hos både producent, bilimportør og bilforhandler, dvs. omkostninger ved alle led i forsyningskæden. Førafgiftsprisen vil således i mindre grad end produktionsprisen være påvirket af den teknologiske udvikling.

De forskellige elementer i bilpriserne forventes at udvikle sig forskelligt. Derfor har kommissionen foretaget en dekomponering af priserne på de solgte biler i Danmark i 2019, så de enkelte elementer kan fremskrives hver for sig.

Batteriprisen skønnes at falde med i gennemsnit 5 pct. årligt frem mod 2030 (størst fald i begyndelsen af perioden), mens bidraget fra udviklingen i produktionsplatform mv., forudsættes at udgøre i gennemsnit ca. 3¼ pct. årligt frem mod 2030 for elbiler og ca. ½ pct. årligt for plug-in-hybridbiler (med størst fald i begyndelsen af perioden). Priserne på konventionelle biler forudsættes at vokse med 1,8 pct. årligt. Det resulterer i et årligt prisfald på ca. 3 pct. for elbiler og ca. 1½ pct. for plug-in-hybridbiler frem mod 2030 målt ift. konventionelle biler, jf. tabel 1.

**Tabel 1**  
Forudsat prisudvikling fordelt på komponenter

Pct.	2020	2025	2030	Gns. 2019-30
<b>Elbiler</b>				
Batteripris	-7	-5	-3	-5
Bidrag fra produktionsplatform	-5	-3	-2	-3¼
Øvrig prisudvikling	1,8	1,8	1,8	1,8
<i>Førafgiftspris relativt til konventionelle biler</i>				-3
<b>Plug-in-hybridbiler</b>				
Batteripris	-7	-5	-3	-5
Bidrag fra produktionsplatform	-1	-½	-½	-½
Øvrig prisudvikling	1,8	1,8	1,8	1,8
<i>Førafgiftspris relativt til konventionelle biler</i>				-1½

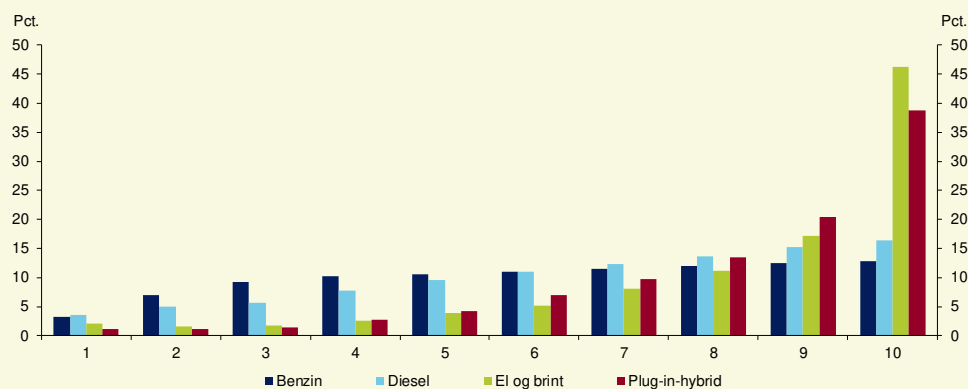
Kilde: Egne beregninger

## Faktaark 5 – Fordeling af bilparken på indkomstdeciler

I 2019 kostede ca. 50 pct. af de nye biler, danskerne købte, under 250.000 kr. inkl. moms og registreringsafgift. Elbiler er på nuværende tidspunkt relativt dyre biler, og introduktionen af elbilmodeller er i væsentligt omfang sket i de dyrere segmenter. Ca. 2/3 af husholdningerne, der ejer eller leaser elbiler, har også en anden bil. Det vurderes derfor i høj grad at være velstillede husholdninger i de øvre indkomstdeciler med mere end én bil i husstanden, der ejer eller leaser elbiler.

I 2018 ejede eller leasede husholdningerne i 10. indkomstdecil omtrent halvdelen af elbilerne, *jf. figur 1*. Omvendt er bestanden af benzin- og dieslbiler relativt ligeligt fordelt på tværs af indkomstdeciler, når der ses bort fra 1. og 2. decil.

**Figur 1**  
**Fordeling af bilparken på indkomstdeciler og drivmidler i 2018**



Anm.: Beregningerne er foretaget på baggrund af 2018-bestanden, da der ikke er nyere indkomstdata. Fordelingen efter indkomstdeciler er foretaget på baggrund Danmarks Statistiks definition af den disponible indkomst. Bestanden er opgjort som anvendelse person- og godstransport for person- og varebiler.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af lovmodellen.

## Faktaark 6 – Afgiftsprovener fra sammenlignelige biler

Den samlede beskatning over en bils levetid er væsentlig højere for konventionelle biler end for nulmissionsbiler. Det skyldes, at både registreringsafgiften, ejerafgiften og brændstofafgifterne er højere for de konventionelle biler, end de er for nulmissionsbilerne, jf. tabel 1.

I tabel 1 er pris og afgiftsbetaling på en Renault Zoe (elbil) sammenholdt med priser og afgiftsbetalinger på tre konventionelle biler.

- En sammenlignelig bil (Renault Clio),
- En bil med omtrent samme købspris efter moms og registreringsafgift (Peugeot 308)
- En bil med omtrent samme pris *før* registreringsafgift (Audi A4 Avant).

Som det fremgår, er det samlede afgiftsindhold (og dermed provener til staten) fra elbilen væsentligt mindre end for de viste konventionelle biler. Ved gældende regler vil dette også være tilfældet i 2030, hvor elbiler er fuldt indfasede i registreringsafgiften. Det skyldes dels de lavere ejer- og brændstofafgifter, dels de store fradrag i registreringsafgiften for energieffektivitet.

En øget udbredelse af elbiler med det nuværende afgiftssystem udhuler derfor det statslige provener fra bilområdet frem mod 2030.

**Tabel 1**

**Eksempler på samlet beskatning over levetiden af tre benzinbiler og en elbil købt i 2020**

	Renault Zoe (el)	Renault Clio	Peugeot 308	Audi A4 Avant
Pris før afgift og moms	184.736	67.021	109.034	186.818
Moms på køb af bil	46.184	16.755	27.259	46.704
Registreringsafgift	0	51.234	93.697	207.493
Købspris inkl. moms og afgift	230.920	135.010	229.990	441.015
Ejerafgift	9.900	17.400	17.400	26.700
Brændstofafgift*	42.048	74.131	74.131	87.682
<b>Afgifter i alt</b>	<b>98.132</b>	<b>159.520</b>	<b>212.487</b>	<b>368.579</b>
<b>Pris inkl. moms og afgifter i alt over levetid</b>	<b>282.868</b>	<b>226.541</b>	<b>321.521</b>	<b>555.397</b>

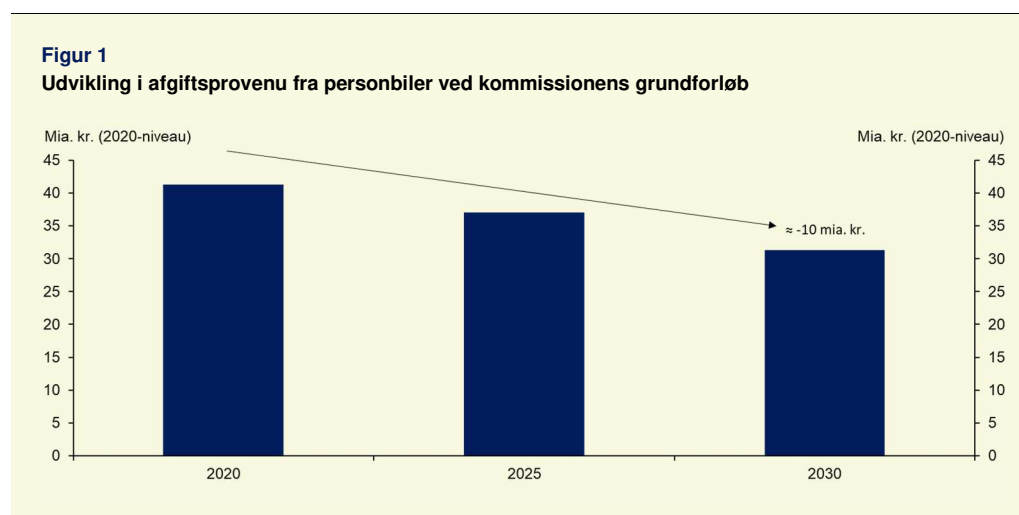
Anm.: Der er i beregningerne set bort fra motoransvarsforsikringsafgiften. Der er antaget en levetid på 15 år samt et årligt kørselsomfang på 16.000 km for alle biler.

\* Hertil kommer moms af brændstofafgifterne. Udgifter til ejerafgift og brændstofafgifter er ikke tilbagediskonterede. Udgifter til brændstof er opgjort ved at tage brændstofforbruget, der er lagt til grund for opgørelsen af registrerings- og ejerafgift, divideret med en realitetsfaktor på 1,44. Ved beregningen for brændstofafgiften for en Renault Zoe er der taget udgangspunkt i en elafgift på 89,2 øre/kWh i alle årene.

Kilde: DMR og egne beregninger

## Faktaark 7 – Udvikling i afgiftsprovenuet fra personbilområdet

Kommissionens fremskrivning af bilparken frem mod 2030 (grundforløbet) skønnes at indebære et fald i provenuet fra bilrelaterede afgifter i størrelsesordenen 10 mia. kr. i forhold til 2020, *jf. figur 1*. På længere sigt vil provenuet falde yderligere i takt med, at en endnu højere andel af bilsalget og bilbestanden udgøres af nul- og lavemissionsbiler.



Kilde: Skatteministeriet og Finansministeriet.

I hovedparten af kommissionens skitserede afgiftsmodeller er afgiftsomlægningerne omtrent provenuneutrale eller svagt overfinansierede på sigt. Derudover foreslår kommissionen afgiftstiltag på tung transport og flyrejser, der samlet set i hovedparten af kommissionens afgiftsmodeller medfører et merprovenu inden for transportområdet i størrelsesordenen 2-4 mia. kr. i 2030, *jf. tabel 1*.

**Tabel 1**  
Provenueffekter af kommissionens afgiftsmodeller i 2030

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
<b>Mia. kr. (2020-niveau)</b>				
Provenuændring inkl. finansieringstiltag ift. grundforløb	2,7	2,3	2,9	4,0

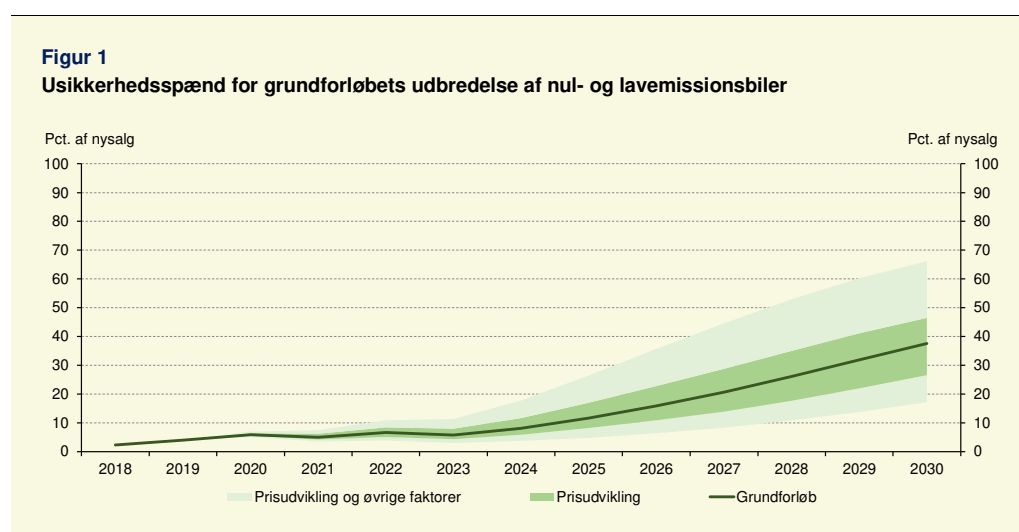
Kilde: Egne beregninger.

## Faktaark 8 - Usikkerhedsspænd i grundforløbets udbredelse af nul- og

I kommissionens grundforløb skønnes nul- og lavemissionsbiler at udgøre ca. 38 pct. af nysalget i 2030, *jf. figur 1*. Udviklingen er dog behæftet med væsentlig usikkerhed og afhænger af flere forhold, herunder særligt den relative prisudvikling for nul- og lavemissionsbiler i forhold til konventionelle biler, udbuddet af forskellige bilvarianter og -modeller, bilernes rækkevidde, opladningstid, opladningsmuligheder, køberpræferencer mv.

Figur 1 afspejler usikkerheden knyttet til den forudsatte udbredelse af nul- og lavemissionsbiler. Det smalle usikkerhedsspænd (mørkegrønt) viser fremskrivningens følsomhed over for ændringer i prisudviklingen på nul- og lavemissionsbiler relativt til konventionelle biler. I grundforløbet forudsættes prisen før afgift på hhv. el- og plugin hybridbiler at falde med i gennemsnit 3 pct. og 1½ pct. årligt frem mod 2030 relativt til konventionelle biler. I et optimistisk scenarie, hvor prisen viser sig at være større (hhv. 4 pct. og 2 pct.) eller i et pessimistisk scenarie, hvor prisen viser sig at være mindre (hhv. 2 pct. og 1 pct.) end skønnet, giver det anledning til en hurtigere eller langsommere udbredelse af nul- og lavemissionsbiler.

Tages der, ud over prisudviklingen, højde for usikkerheden knyttet til de øvrige faktorer, som har betydning for forbrugernes valg af bil, forventes nul- og lavemissionsbiler at udgøre mellem ca. 17 og 65 pct. af nysalget i 2030, svarende til det brede usikkerhedsspænd (lysegrønt) i figur 1.



Anm.: Det smalle usikkerhedsspænd afspejler alene forskellige forudsætninger for prisudviklingen på nul- og lavemissionsbiler, mens det brede spænd afspejler en kombination af forudsætninger for prisudviklingen og øvrige faktorer i bilvalgsmodellen.

Kilde: Energistyrelsen.

## Faktaark 9 - Udvikling i CO<sub>2</sub>-udledning

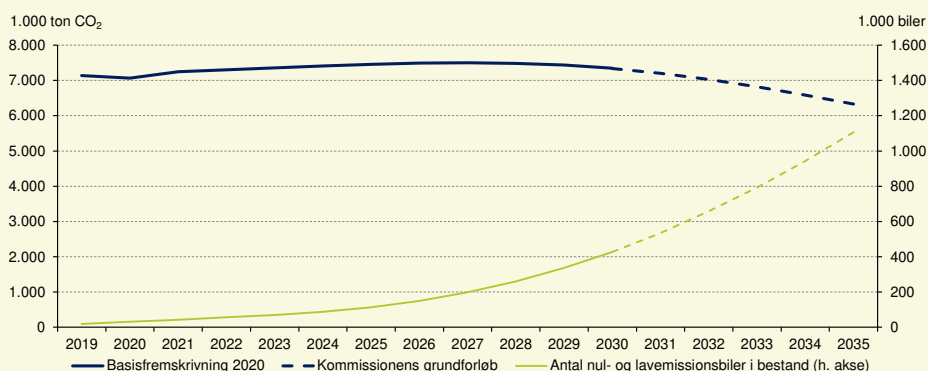
Transportsektoren står i dag for ca. en fjerdedel af de samlede danske udledninger af drivhusgasser. Heraf står personbiler for omkring halvdelen med en udledning på ca. 7 mio. tons CO<sub>2</sub>, hvilket svarer til knap 13 pct. af de samlede danske udledninger. Benzin og diesel udgør de primære drivmidler til personbiler, mens nul- og lavemissionsmidler blot udgør ca. 1 pct. af bestanden.

Udledningen af CO<sub>2</sub> fra personbiler forventes at stige svagt de kommende år på trods af, at nye konventionelle biler forventes at blive mere energieffektive. Det skyldes, at der forventes øget økonomisk aktivitet og et deraf følgende øget transportomfang, der primært kan henføres til, at der forventes flere biler på vejene. Frem mod 2030 forventes drivhusgasudledningerne fra personbiler derved at stige svagt til ca. 7,3 mio. ton. Udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledningerne frem mod 2030 skal endvidere ses i lyset af, at gennemsnitslevetiden for en bil i Danmark er ca. 15 år, hvorfor bilparken kun udskiftes langsomt. Det betyder, at langt størstedelen af de biler, der bliver købt i dag, fortsat vil være i brug i 2030.

En omstilling af nye personbiler vil således i de første år have en begrænset effekt på CO<sub>2</sub>-udledningen, idet nul- og lavemissionsbiler vil udgøre en relativt lille del af den samlede bilpark. Fra midten af 2020'erne forventes en større indfasning af nul- og lavemissionsbiler i takt med, at særligt elbilerne forventes at blive mere konkurrencedygtige, hvorved CO<sub>2</sub>-udledningen fra personbiler vil falde.

CO<sub>2</sub>-reduktionen skønnes således at stige betydeligt efter 2030 i takt med, at bilparken bliver udskiftet. Der forventes dog fortsat en betydelig udledning af CO<sub>2</sub> fra personbiler i både 2030 og 2035 som følge af et stadig betydeligt antal personbiler, som anvender fossile brændstoffer.

**Figur 1**  
Skønnet CO<sub>2</sub>-udledning fra personbiler og antal nul- og lavemissionsbiler uden nye tiltag



Anm.: De stiplede linjer indikerer, at usikkerheden ved fremskrivningerne er stigende ud i tid.

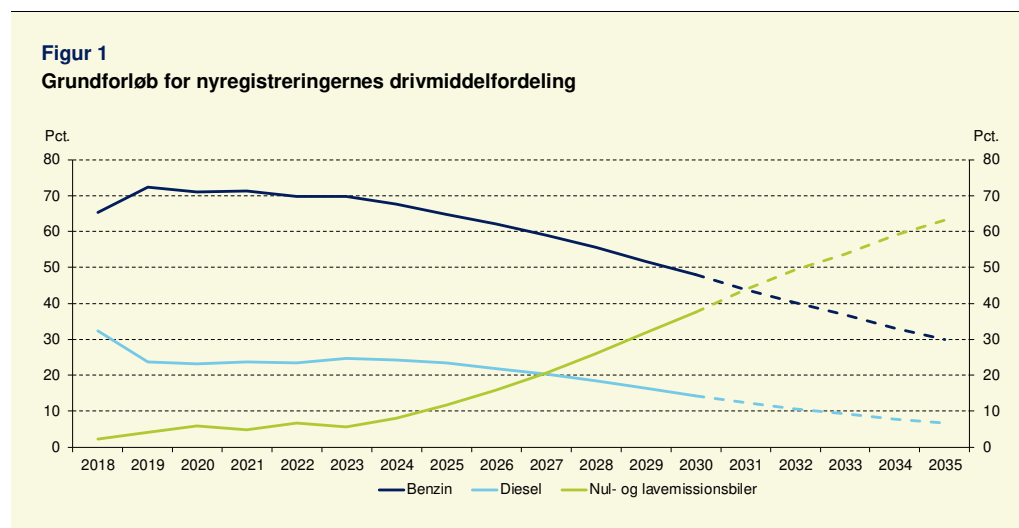
Kilde: Basisfremskrivning 2020 og egne beregninger.

## Faktaark 10 - Nyregistreringer fordelt på drivmidler i grundforløbet

Kommissionens grundforløb for udviklingen i bilparken er baseret på Energistyrelsens bilvalgmodel, som ligger til grund for Basisfremskrivning 2020. Her modelleres forbrugernes nytte ved bilkøb og -forbrug på baggrund af fire karakteristika, navnlig købspris, driftsomkostninger, rækkevidde og tank-/ladeinfrastruktur.

Herudover indgår en række andre faktorer med indflydelse på forbrugernes valg af bil sammenfattet i en særskilt variabel. Den afspejler bl.a. variation i køberpræferencer, teknologisikkerhed, markedsindtrængning (diffusion), udvalget af bilmodeller (sortiment) og oplevet mulighed for substitution mellem teknologier, opladningshastighed mv.

På baggrund af den forventede udvikling i de nævnte faktorer, og under gældende rammevilkår, skønnes nul- og lavemissionsbiler at udgøre ca. 38 pct. af nysalget i 2030, *jf. figur 1*. Udviklingen fortsætter efter 2030, og andelen af nul- og lavemissionsbiler i nyregistreringerne vil ifølge fremskrivningen nå op på omkring 60 pct. i 2035. Det bemærkes, at fremskrivningen er behæftet med væsentlig usikkerhed, ligesom ændringer i afgiftssystemet kan påvirke udbredelsen.



Anm.: De stiplede linjer afspejler, at usikkerheden ved fremskrivningen er voksende ud i tid.

Kilde: Energistyrelsen.