

København den 13. oktober 2025

Til Transportudvalget

Biltrafikken er gennem mange år eksploderet - især på grund af massive afgiftslettelser.

Denne udvikling vil fortsætte, hvis Folketinget ikke indfører højere bilafgifter. Prognoserne viser omkring 3,8 millioner biler i 2035, hvis politikken ikke ændres. Det er op mod 1 million flere end i dag.

Vi mener derfor at bilbeskatningen må genoprettes både af hensyn til miljø, trængsel, parkeringsbelastning og samfundsøkonomi. Det bør f.eks. være slut med, at de fleste elbiler ikke betaler registreringsafgift og derfor end ikke bidrager til at betale de omkostninger, som de påfører samfundet.

De indtægter, som samfundet har mistet i registreringsafgift, forventes i 2025 at blive ca. 19 mia. kr. sammenlignet med 2007. Hvis man sammenligner afgiftsbeløbet for perioden fra 2008 og frem til 2025 med afgiftsbeløbet i 2007, har samfundet - i løbende priser - fået reduceret indtægten fra registreringsafgiften med 167,7 mia. kr. i nævnte periode.

Dette afgiftstab er opstået på grund af generel nedsættelse af registreringsafgiften siden 2007 samt afgiftsfritagelsen for næsten alle elbiler.

Dette afgiftstab har endda fundet sted samtidig med, at der er sket en kraftig forøgelse af bilsalget og størrelsen af bilerne, og i en periode (bortset fra enkelte år), hvor mange borgere er blevet meget rigere.

Baggrund

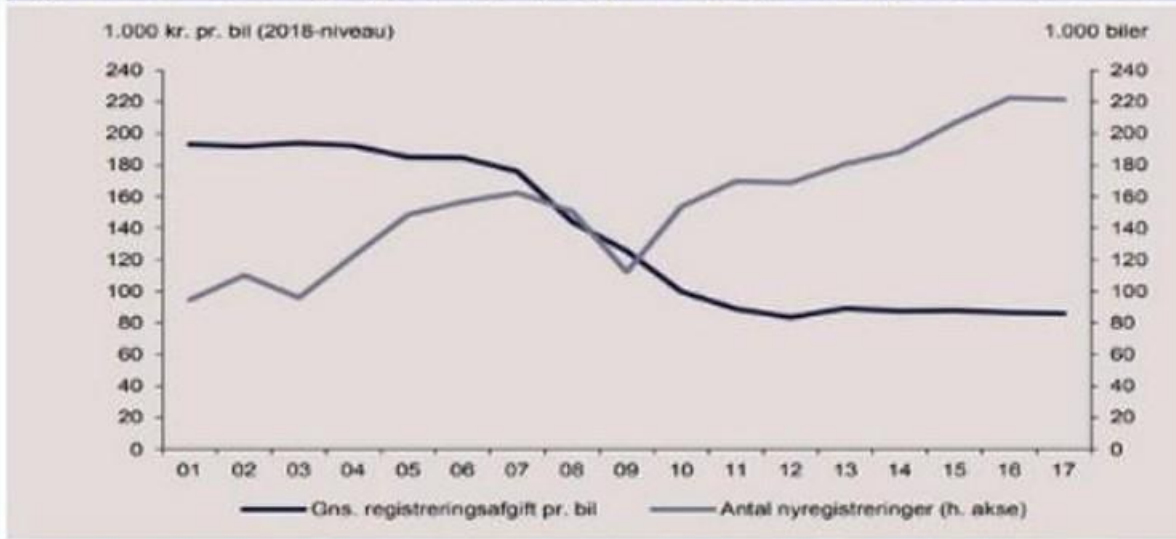
Lovgiverne har af gode grunde indført afgifter på biltrafikken for at reducere de belastninger, som biltrafikken medfører.

Registreringsafgiften har gennem årtier fået folk til at købe færre og mindre biler. Men især fra 2007 og fremefter er registreringsafgiften blevet kraftigt nedsat.

Registreringsafgiften er nedsat for alle biler uanset drivmiddel i flere omgange siden 2007, og på elbiler skal der i 2025 kun betales registreringsafgift for biler til en pris på over 419.000 kr. inkl. moms. Den afgift, der skal betales for dyrere biler, er tilmed lille.

Fra 2007 til 2017 blev registreringsafgiften pr. bil mere end halveret, hvilket betød en kraftig stigning i bilsalget.

Figur 3.2. Gennemsnitlig registreringsafgift og antal nyregistrerede personbiler, 2001-2017



Anm.: Der foreligger ikke data for registreringsafgiften knyttet til nyregistrerede personbiler i hele den betragtede periode i Det Digitale Motorregister. Derfor er anvendt skøn for den gennemsnitlige registreringsafgift, hvor det er forudsat, at provenuandelen fra nyregistrerede personbiler udgør 92,5 pct. af det samlede registreringsafgiftsprovenu. Den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil i opgjort i 2018-niveau med afsæt i udviklingen i BNP i løbende priser.
Kilde: Danmarks Statistik og Økonomisk Redegørelse, maj 2018.

Citroën blev så begejstret over de generelle afgiftssænkninger i 2007 og med virkning alle år fremover, at de indrykkede store takkeannoncer til regeringen i dagspressen



Lov nr. 541 af 6 juni 2007 vedtaget den 1. juni 2007

Afgiftssænkninger og indførelse af nye beregningssystemer i 2007 var så omfattende, at de - ifølge vurderinger fra CONCITO - ville påføre samfundet et provenutab på omkring 10 milliarder kroner **årligt** fremover.

Flere nedsættelser af registreringsafgiften

I forbindelse med finanslovaftalerne for 2016 og 2017 samt 2018 blev bilafgifterne nedsat i 3 omgang.

Her information om disse ændringer: <https://www.noah.dk/nyheder/afgiftslettelser-luksusbiler-giver-provenutab-paa-ca-26-mia-kr-frem-til-2025>

Endnu flere afgiftslettelser, især på elbiler og plug-in hybridbiler

I 2020 gennemførte A, SF, RV og Enhedslisten en lovændring der betød kraftige reduktioner i registreringsafgifterne på el-biler. Dette har givet et yderligere stort fald i provenuet.

Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20201/lovforslag/1129/index.htm>

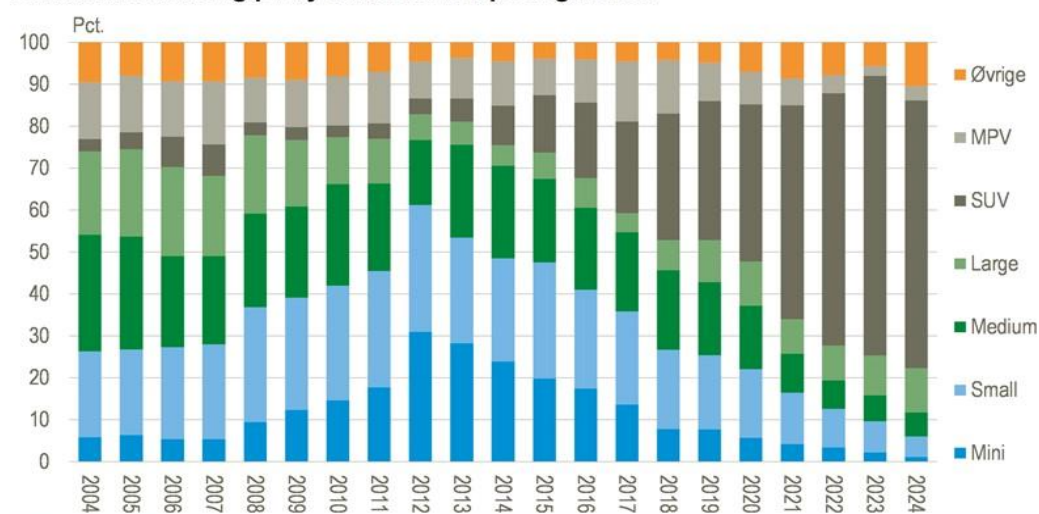
Mange har nok bemærket, at der år for år bliver flere og flere store biler.

Det skyldes sænkning af bilafgifterne. Her syn for sagn hvad angår udviklingen i denne graf fra Danmarks Statistik

64 pct. af familiernes bilforbrug gik til SUV'er i 2024

63,9 pct. af de penge, familierne brugte på nye biler i 2024, gik til segmentet SUV (↓ se segmentoversigt), mens 21,1 pct. gik til segmenterne *small*, *medium* og *large*. Det er en betydelig fremgang siden 2018 for SUV'erne, der dengang udgjorde 30,1 pct. af familiernes køb. Omvendt er de tre øvrige segmenter gået tilbage fra 45,2 pct. i 2018. Elbilernes andel af familiernes forbrug på nye SUV'er steg fra 49,0 pct. i 2023 til 55,3 pct. i 2024.

Familiernes forbrug på nye biler fordelt på segmenter



Kilde: www.statistikbanken.dk/bil50

Elbiler

Priserne på elbiler fra fabrikkerne er faldet så kraftigt, at de allerfleste elbiler nu er så billige, at de ikke betale nogen registreringsafgift.

Afgiftsfritagelsen har betydet et meget stort bilsalg især af store biler. Se graf fra Danmarks Statistik nedenfor. Det mådehold og den omtanke, som en relativ høj progressiv registreringsafgift medfører, er helt fjernet for elbilernes vedkommende.

Der er i den nugældende lovgivning ikke lagt op til nogen større ændring af de yderst favorable afgiftsregler for elbiler.

Nedenstående tabel fra Concito viser, at begunstigelsen ikke ændrer sig væsentligt ved den besluttede såkaldte "indfasning" af en registreringsafgift på elbiler.

For de fleste elbiler er der ikke planlagt nogen store ændringer frem mod 2030. Kun de allerdyreste stiger mere.

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	317.514	335.213
400.000	400.000	430.525	461.135	494.809	525.514	555.213
500.000	511.512	559.525	601.135	641.809	681.514	720.213
600.000	611.512	667.025	716.715	764.309	811.514	857.713

Kilde. Concito. Søren Have. Klimamonitor 8. januar 2025.

”Aftalen fra 2020 har konkret betydet, at til og med 2024 betaler elbiler først afgift, når de koster over 436.000 kroner (inkl. moms), og at selv ret dyre elbiler er sluppet rigtigt billigt (fx cirka 61.000 kroner i afgift på en bil til cirka 600.000 kroner inkl. moms)”.

”Det koster CO2 at bygge en elbil, og jo større elbil, jo mere CO2. Derfor skal de store elbiler betale større afgifter – i den grønne omstilling navn, skriver Søren Have, der er programchef for fremtidens mobilitet i Concito”

[Kilde: Klimamonitor. Concito, Søren Have.](#)

Concito har beregnet det beløb, som samfundet har mistet ved alle elbilbegunstigelser

»Det er ikke holdbart«: Elbilister har fået en skattelettelse på 145 milliarder

Dette afgiftstab, som Concito har beregnet, er for de seneste 10 år.

"Ifølge Mogens Fosgerau giver elbiler næsten lige så høje omkostninger for samfundet som benzin- og dieslbiler"

<https://politiken.dk/klima/art10561065/Elbilister-har-f%C3%A5et-en-skattelettelse-p%C3%A5-145-milliarder?shareTo-ken=NIQbedAE7NbW>

Elbiler undergraver brug af kollektive transportmidler og aktiv trafik

I artiklen "The effect of battery-electric vehicle ownership on transport demand and substitution between modes" (link nedenfor) beskrives hvordan ejerskab af en elbil i Norge er forbundet med flere ture og flere kilometers kørsel og mindre brug af alternativerne, kollektiv trafik og gang/cykling, når man sammenligner med husstande, hvor der alene er fossilbiler. De fundne forskelle er på 10-30% i op- eller nedadgående retning, altså ganske markante.

Artiklen noterer, at udgifterne til brændstof (strøm) er betydeligt mindre i en elbil end i den tilsvarende type personbil (i et eksempel er benzinbilen over 5 gange så dyr at køre i som elbilen).

Faktisk er resultaterne ikke overraskende. For der er tale om, at man har favoriseret en bestemt type biler. At afgiftsletterer betyder, at salget af denne type biler stiger, er helt som man kunne forvente. Og tilbøjeligheden til at køre længere er der heller ikke noget mærkeligt i, givet at udgiften pr. kilometer er markant mindre. Det er også almindeligt kendt, at der er en balance imel-

lem de forskellige transportformer. Bliver der lagt begrænsninger for brug af bil (fx. pris på parkering eller bompenge) stiger tilbøjeligheden til at gøre noget andet, det være sig at betjene sig af kollektiv trafik, cykling eller gang. Og gør man det omvendte - ja så sker der det stik modsatte.

Det nye er, at der er sat tal på effekterne, så vi bevæger os fra det spekulative til det faktisk observerede. Og det er altid godt.

Nogle udbydere tilbyder et abonnement, hvor man for en fast månedspris kan lade sin elbil alt det, man vil. Det er yderst problematisk, for mer-prisen pr. kilometer er dermed 0 kr., og det vil jo kun opmuntre til, at man tilbagelægger mange flere kilometer i sin elbil, end man ellers ville.

Uanset hvad er det billigere at køre i en elbil end i en fossilbil, og derfor må man, i takt med at bilparken bliver mindre fossil, alt andet lige forvente mere bilkørsel.

Flere – bl.a. trafikingeniøren og -eksperten [Svend Tøfting](#) - har længe skrevet om, at elbiler giver endnu en anledning til at indføre kørselsafgifter.

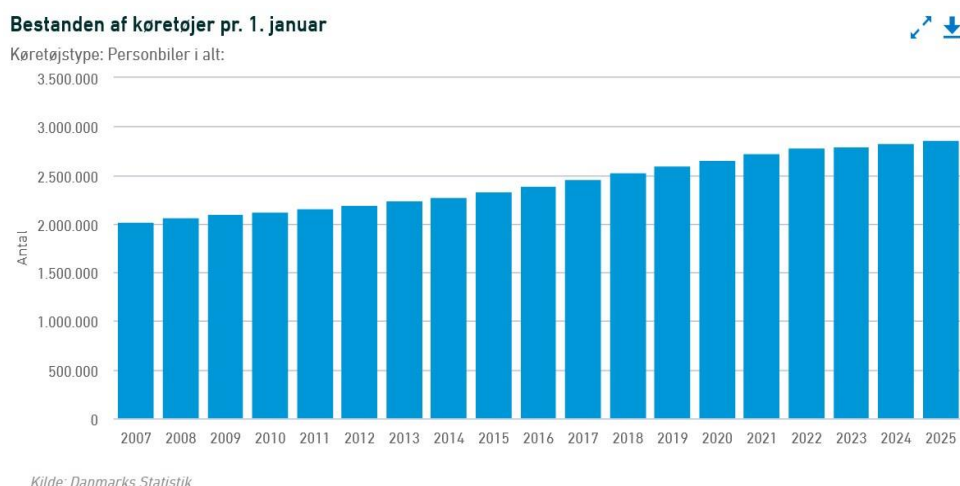
Der er stor lobbyaktivitet fra bilbranchen og Forenede Dansk Motorejere (FDM) for helt at afskaffe registreringsafgiften for alle biler. Nogle partier er på samme linje.

Effekten af en sådan politik kan klart aflæses gennem erfaringerne med de generelle afgiftssænkninger og afgiftsfritagelsen for elbiler. Resultatet er stort salg af især store tunge, høje, motorstærke, brede elbiler, som lægger yderligere pres på vejene, p-pladserne og miljøet.

Kilde: "The effect of battery-electric vehicle ownership on transport demand and substitution between modes", Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 199, September 2025, 104614, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425002423?via%3Dihub>

Energistyrelsens prognose viser eksplosion i bilantallet til omkring 3,8 mio. i 2035 hvis den nuværende trafikpolitik fortsætter

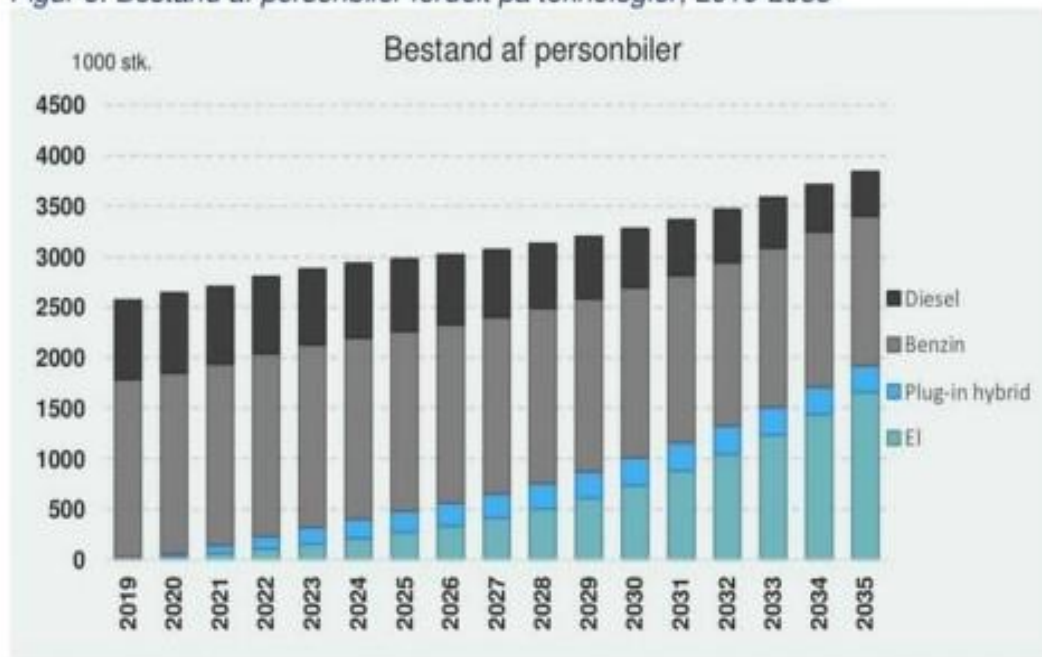
Pr. 1. januar 2025 var bestanden af personbiler 844.891 større end i 2007.



Den store stigning har udløst trængsel, vejudvidelser, bygning af et utal parkeringspladser. Udrykningskøretøjer og busser er mange steder stærkt generet af de mange biler.

Energistyrelsen har udarbejdet denne prognose vedr. bilbestand og drivmiddelbrug frem mod 2035:

Figur 5: Bestand af personbiler fordelt på teknologier, 2019-2035



Kilde: Klimastatus og -fremskrivning 2023, (KF23): Transport.

Vismand anbefaler højere afgifter på elbiler

Vismand anbefaler afgiftshop efter elbilsboom

Det store salg af elbiler har betydet, at professor og miljøøkonomisk vismand Lars Gårn Hansen anbefaler, at politikerne hæver afgifterne på elbilerne tidligere end aftalt.

"Det gør det muligt, at man hurtigere end planlagt vender tilbage til ensartede afgifter på el- og fossilbiler," siger han. Elbiler har været begunstiget af lav registreringsafgift i en årrække i Danmark. Senest blev afgifterne sænket i 2020, hvor politikerne samtidig aftalte en politisk ambition om, at danskerne i 2030 skal eje én million elbiler. Det mål ser ud til at kunne nås lettere end ventet, efter at bilkøberne især som følge af teknologisk udvikling og markante prisfald på elbilmarkedet, har taget de elektriske modeller langt hurtigere til sig end ventet. På den baggrund bør politikere skrue afgiftsniveauet i vejret, mener vismanden.

"Når det viser sig, at man kan nå målet ved brug af mindre skatterabatter, end man troede, tilsiger det, at man retter instrumentet til," siger Lars Gårn Hansen.

Underbeskattede elbiler: "Argumentet lyder, at den aktuelle afgiftsrabat til elbiler er en samfundsøkonomisk dyr måde at sikre CO2-reduktioner. Det skyldes blandt andet, at rabatten betyder, at elbilerne er kraftigt underbeskattede."

Elbiler skaber samme problemer på vejene som fossilmodellerne, når man ser på trængsel, uheld og vejslid, men er pålagt en langt lavere afgift. Det gør afgiftsrabatten til en samfundsøkonomisk dyr metode til at opnå CO2-reduktioner, lyder det. "Samfundsøkonomisk er det svært ved at se, hvorfor det skulle være et selvstændigt mål at få flere elbiler".

Kilde Altinget: <https://www.altinget.dk/transport/artikel/vismand-anbefaler-afgiftshop-efter-elbilsboom>

Elbilers klimaeffekt. Glem ikke det globale klimaaftryk

”Elbiler udleder ikke CO₂, når de kører. Der udledes dog stadig CO₂ ved brugen af elbiler, hvis den anvendte el produceres ved brug af fossile brændsler. Derudover udledes CO₂ i produktionen af elbiler, men da elbilerne ikke produceres i Danmark, tæller disse udledninger ikke med i Danmarks CO₂-udledning, men derimod i andre landes CO₂-udledning, da landene i deres rapportering til FN under Parisaftalen skal rapportere territoriale udledninger.”

Kilde. Klimarådet: https://klimaraadet.dk/sites/default/files/imorted-file/baggrundsnotat_-_hvor_klimavenlige_er_elbiler_sammenlignet_med_benzin-_og_dieselbiler_0.pdf

Som påpeget af vismanden Lars Gårn Hansen er afgiftsrabatten til elbiler en samfundsøkonomisk dyr måde at sikre CO₂-reduktioner. Elbiler skaber også samme problemer på vejene som fossilmodellerne, når man ser på trængsel, uheld og vejslid, men er pålagt en langt lavere afgift.

Beregninger fra Skatteministeriet viser, at uligheden stiger, og statskassen mister milliarder af kroner, hvis ikke der som planlagt kommer flere afgifter på dyre elbiler fra årsskiftet.

Her står det sort på hvidt: At fjerne registreringsafgift på elbiler helt betyder ikke en døjt for klimaet

Søren Have, Concito. »Tidligere har der været et klimaargument for at støtte, at danskerne opgraderer bilklasse for at få en elbil med tilstrækkelig rækkevidde, men i dag kan man sagtens købe sådan en bil til under 300.000 kroner.

<https://politiken.dk/klima/art10544058/At-fjerne-registreringsafgift-p%C3%A5-elbiler-helt-betyder-ikke-end%C3%B8jt-for-klimaet>

1 million elbiler, inden 2030, vil have udledt ca. 25 mio. tons CO₂e (Volvo CS 40 som eksempel) ved produktion af bil og batteri, når de står hos forhandleren og ikke har kørt en eneste kilometer.

Derfor er det en dårlig målsætning, som er en dyr unødvendig støtte til bilbranchen. Det bedste er at satse kraftigt på cykler, elektriske kollektive transportmidler og så bruge den eksisterende bilpark så skånsomt som muligt ved at køre langsommere og mindre. Og så gradvis overgå til elbiler til erstatning for fossile biler. Ikke til at udvide bilparken, som det ofte sker nu.

"Politisk har man sagt, at bilerne skal bidrage mere til CO₂-reduktionen, end det er omkostningseffekt fornuftigt. Det giver dyre reduktioner, der kunne opnås billigere i andre dele af økonomien," siger Lars Gårn Hansen.

Kan du komme på et godt argument for at fastholde ambitionen om en million elbiler i 2030?

"Det kan ikke handle om de offentlige finanser, samfundsøkonomien eller miljøet, så det har jeg svært ved."

Vismanden Lars Gårn Hansen. Altinget 7. december 2021. <https://www.altinget.dk/klima/artikel/vismaend-skaeve-bilafgifter-koster-danskerne-milliarder-hvert-aar>

Fra vugge til grav (LCA-analyse)

Nedenstående figur viser, at elbiler er ikke klimaneutrale - selv ikke med el fra vindenergi

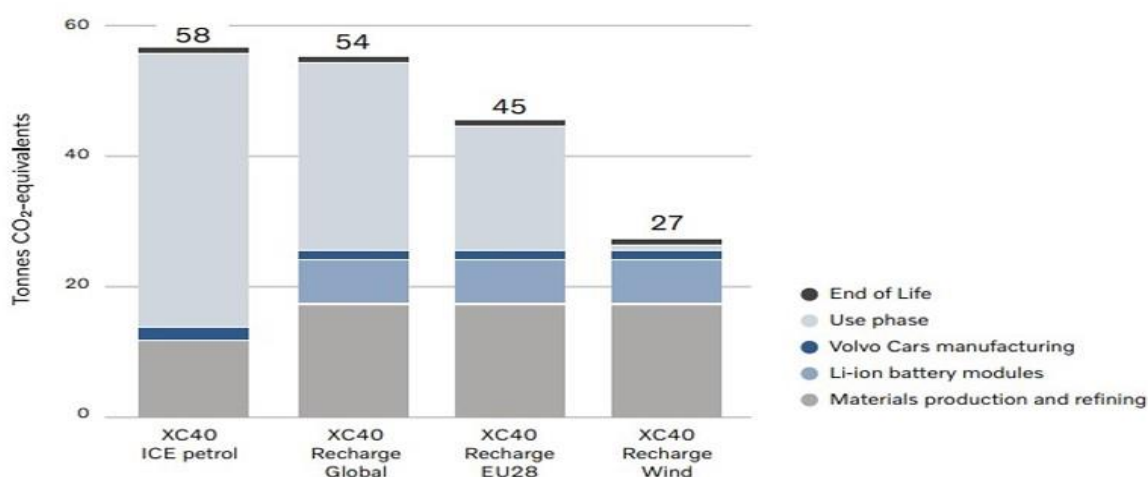


Figure i. Carbon Footprint for XC40 ICE and XC40 Recharge, with different electricity-mixes in the use phase used for the XC40 Recharge. Results are shown in tonne CO₂-equivalents per functional unit (200 000 km lifetime range).

Ifølge en LCA-analysen fra Volvo er klimaaftrykket ved produktion af en XC40 Recharge ca. 25 ton CO₂e. (17 ton fra materialer, 7 ton fra Li-ion batteriet og 1,4 ton fra ”samling” på bilfabrikken). Det er vel at mærke ikke en stor bil. Dette klimaaftryk pr. bil er det aftryk, som bilen har medført, når den står hos forhandleren.

Mere om klima, miljø og personbiler:

<https://www.noah.dk/sites/default/files/2022-12/Blind%20satsning%20p%C3%A5%20messer%20af%20elbiler%20er%20en%20milj%C3%B8m%C3%A6ssig%20arealm%C3%A6ssig%20og%20klimam%C3%A6ssig%20blindgyde%20%20der%20alene%20er%20til%20fordel%20for%20bilbranchen.pdf>

<https://www.noah.dk/sites/default/files/2024-03/Klimaraadet-overser-laekage-ved-ensidig-satsning-paa-privatbiler.pdf>

Her en oversigt fra Skatteministeriet over de ændringer der er sket i reglerne vedrørende registreringsafgiften frem til 2025

Ved ”skalaknæk” i tabellen nedenfor forstås det beløb, hvor afgiftssatser ændres.

Det bemærkes, at det afgiftsfri grundbeløb og ”skalaknækkene” reguleres efter personskattelovens paragraf 20. Reguleringen reguleres ”årligt på grundlag af indkomstudviklingen på arbejdsmarkedet” Det betyder at registreringsafgiften bliver mindre år for år i takt med at folk bliver rigere og rigere. Ikke nogen miljøvenlig ordning.

Se om denne reguleringsmekanisme her:

<https://skm.dk/tal-og-metode/satser/regulering-af-beloebsgraenser/beloebsgraenser-i-skattelovgivning-der-reguleres-efter-personskattelovens-20-2024-2025>

Tabel 8.6. Udvalgte forbrugsafgifter (biler), 2008-2025

Kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Skattekø for registreringsafgift på 105 pct./180 pct. ¹⁾	76.400	79.000	79.000	79.000	79.000	79.000	80.500	81.700 ²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skattekø for registreringsafgift på 105 pct./150 pct. ³⁾	-	-	-	-	-	-	-	81.700 ³⁾	82.800/ 104.300 ⁴⁾	106.600 ⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Skattekø for registreringsafgift på 85 pct./150 pct. ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	185.100 ⁶⁾	189.200	193.400	197.700	202.200	204.600	210.600	218.100	226.500
Skattekø for registreringsafgift på 25 pct./85 pct.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63.600 ⁷⁾	65.000	65.800	67.800	70.200	72.900
Indførselsprocent i registreringsafgiften for elbiler	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	20	20	20	40	40	40	40	40
Indførselsprocent i registreringsafgiften for plug-in hybridbiler	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	20	20	20	45	50	55	60	65
Særligt bundfradrag i registreringsafgiften for elbiler	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000	10.000	10.000	40.000	40.000	170.000	167.500	165.000	165.500 ¹⁰⁾	165.500
Særligt bundfradrag i registreringsafgiften for plug-in hybridbiler	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000	10.000	10.000	40.000	40.000	50.000	48.750	47.500	46.250	45.000
Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g/l) ¹¹⁾	3,92	3,99	3,88	3,95	4,02/ 3,99 ¹²⁾	4,06	4,13	4,21	4,24	4,27	4,29	4,34	4,38	4,42	4,44	4,5	4,85	3,58

Anm.: Særlige ikoner og øre er opgjort i årets priser. Det gælder også for skattekø for registreringsafgiften.

1) Nedsættelsen af registreringsafgiften fra 180 pct. til 150 pct. trådte i kraft pr. 20. november 2015.

2) Forhøjelsen af skattekø trådte i kraft pr. 22. november 2016.

3) Nedsættelsen af registreringsafgiften fra 105 til 85 pct. trådte i kraft pr. 3. oktober 2017.

4) Forhøjelse af grundbeløb trådte i kraft pr. 19. november 2015.

5) Forhøjelse af grundbeløb trådte i kraft pr. 20. november 2015.

6) Forhøjelse af grundbeløb trådte i kraft pr. 22. november 2016.

7) Forhøjelse af grundbeløb trådte i kraft pr. 2. oktober 2017.

8) Afgiften trådte i kraft pr. 3. oktober 2017.

9) Afgiften trådte i kraft pr. 18. december 2020.

10) Bundfradraget udgjorde 162.500 kr. i januar 2024.

11) Det er satsen for blyfri benzin uden tilsætning af biobrændstoffer, der fremgår (og der er afrundet til nærmeste hele øre). I 2022 er satsen for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer ca. 7½ øre lavere, mens satsen for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer er ca. 15½ øre lavere.

12) Afgiftsreduktionen trådte i kraft pr. 1. april 2022.

Kilde: Skatteministeriet og Danmarks Statistik.

Kilde: Skatteministeriet. Skatteøkonomisk redegørelse 2025. (side 231)

Sammenligning mellem hovedpunkterne i beregning af registreringsafgiften i 2007 og 2025. Der er sket en voldsom reduktion af beskatningen.

Pr. 1. januar 2007 blev personbiler beskattet sådan:

Op til en bilpris på 65.900 kr. inkl. moms blev der betalt 105 % i registreringsafgift. Det beløb der lå over 65.900 kr. blev beskattet med 180 %.

I 2025 er beskatningen for personbiler i hovedtræk sådan:

”Fossilbiler”

Hovedregel: Der betales en afgift på 25 % op til en bilpris på 72.900 kr.

Der betales 85 % i afgift mellem 72.900 kr. og 226.500 kr. Der betales 150 % i afgift for en pris over 226.500 kr. Der gives et fradrag i registreringsafgiften på 24.300 kr. (2025) når afgiften er beregnet efter nævnte regler.

Elbiler: Kun biler dyrere end 419.000 kr. inkl. moms betaler i 2025 registreringsafgift.

Her links til Motorstyrelsen og Skatteministeriet med alle reglerne:

<https://motorst.dk/borger/motoraftgifter/registreringsafgift/betaling-af-og-satser-for-registreringsafgift>

https://skm.dk/tal-og-metode/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/gaeldende-satser-for-registreringsafgiften?fbclid=IwY2xjawM03fRleHRuA2F1bQIxMABicmlkETB4MDBKOW5UM252WHIWb1hJAR7_EvxTYua0kU7O4yu4T9l7IZtOmU-15R0lygTeTK5XSWv7sVXIbZoCzdM2oA_aem_Y-Kixiqu1gdtW8DZcpclQ

Den økonomiske effekt af afgiftslettelserne kan aflæses i denne oversigt over indtægt til samfundet fra registreringsafgiften i løbende priser.

2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	2014	2015
24,3 mia.		19,1 mia.		11,8 mia.		13,5 mia.		13,6 mia.		13,0 mia.		15,2 mia.	15,9 mia.	17,9 mia.
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025					
19,4 mia.	19,9 mia.	20,6 mia.	20,3 mia.	18,6 mia.	16,3 mia.	11,5 mia.	10,7 mia.	7,1 mia.	Forventet indtægt på 5,3 mia. ifølge Finansministeriet. Kilde: Altinget 4. sep. 2025.					

Kilde: Danmarks Statistik

Med udgangspunkt i afgiftsbeløbet på 24,3 mia. kr. i 2007 har samfundet - i løbende priser - siden da mistet registreringsafgifter på 167,7 mia. kr. Samtidig med et langt større og mere luksusbetonet bilsalg.

Her særskilt skøn over den manglende registreringsafgift på de fleste elbiler

I Skatteøkonomisk redegørelse 2023 var denne oversigt over den besparelser i registreringsafgiften (alt andet lige) som købere af elbiler og hybridbiler har haft i årene 2020 (1,6 mia.), 2021 (17,7 mia.), 2022 (16,6 mia.) og 2023 (18,8 mia.) I alt 54,7 mia. Der er endnu ikke tal for 2024 og frem til nu, hvor elbilsalget har været endnu større. Det er en opgørelse over ”den umiddelbare provenuvirkning og ikke udtryk for et reelt afgiftstab, men afspejler i stedet den compensation skatteyderen, alt andet lige, opnår som følge af en ordning”. Der er altså ikke skønnet effekten af en adfærdsændring.

2020 2021 2022 2023

1.2 Ordninger vedrørende miljø-, energi og bilafgifter	7.600	22.470	21.570	23.710
Afgiftsfritagelse af elafgift for eget forbrug af el fra solceller mv.	330	325	245	140
Afgiftsfritagelse af vedvarende energi fra biomasse ²⁾	4.000	4.250	4.400	4.500
Fradrag i registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr (ophørt)	1.600	-	-	-
Indfasning af nul- og lavemissionsbiler i registreringsafgiften ³⁾	1.600	17.700	16.600	18.800
Fritagelse for privatanvendelsestillæg for ældre varebiler	20	15	10	10
Lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer ⁴⁾	40	180	295	255

Kilde: Skatteministeriet. Skatteøkonomisk redegørelse 2023. <https://skm.dk/aktuelt/publikationer/rapporter/skatteøkonomisk-redegørelse-2023>

En vision:

Uddrag af udsagn fra transportforsker Harry Lahrman i Politiken den 14. september 2020;

For Lahrman bør målet være, hvis vi både skal nå vores mål for miljø, trængsel og trafiksikkerhed, at komme tilbage til det bilejerskab, vi havde før 2007, hvor Danmark var unik i, at vi havde høj velfærd og levestandard, men langt lavere bilejerskab end vores nabolande.

»Siden 2007, hvor politikerne for alvor satte afgifter ned, og de billige mikrobiler kom, har vi set en stor stigning i antallet af tobilsfamilier, og det er en af de store udfordringer i forhold til at få folk til at tage offentlig transport og hoppe på cyklen. Når der står en bil i carporten, så kniber det nok mere med at komme op på cyklen.

Des flere biler, der er pr. tusind danskere, des sværere er det at nå de øvrige mål, vi har med trafikken – altså at sænke CO₂-udslippet, bekæmpe støj, trafikdrab, trængsel og omkostninger ved den tabte tid, når vi sidder i kø«, siger trafikforsker Harry Lahrman fra Aalborg Universitet.

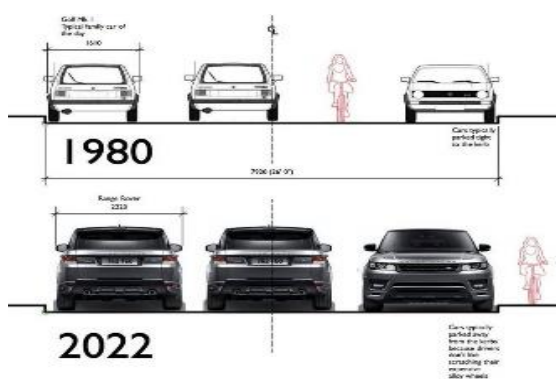
»Derfor har Bilkommissionen haft et forkert fokus, for vi skal ikke kigge på, hvor mange elbiler vi vil have i 2030, men *hvor* få benzin- og dieslbiler vi vil have. For dybest set kan hele øvelsen ende i, at de elbiler, der bliver købt, bliver bil nr. 2, og så har folk dieslbilen ved siden af«, siger han.

Kilde: <https://politiken.dk/danmark/forbrug/art7917789/Danske-familier-k%C3%B8ber-deres-anden-tredje-og-fjerde-bil>

Konklusion

Vi vil opfordre Folketinget til som minimum at lytte til vismanden Lars Gårn Hansen og hurtigt vende tilbage til ensartede afgifter på el- og fossilbiler.

Det er dog ikke tilstrækkeligt til at dæmpe den forøgelse af de trafikale belastninger, som især har fundet sted siden 2007.



Der skal også langt mere til for at undgå den forventede yderligere kraftige stigning i bilantallet. Prognoserne - baseret på fortsættelse af den nuværende transportpolitik – viser en kraftig vækst i bilantallet og derved de trafikale belastninger.

Vi mener, at man skal arbejde for at retablere et beskatningsniveau som f.eks. var gældende i 2007. Den kan sammensættes på forskellig måde, men det er afgørende, at der kommer en markant progressiv registreringsafgift for at reducere bilsalget og størrelsen af de købte biler.

Biler belaster især bymiljøet selvom de ikke kører. De fylder f.eks. meget og afskærer muligheden for at bruge pladsen til andre formål. Derfor er det ikke nok med afgifter på kørsel.

Som supplement bør der snarest indføres roadpricing for at styre trafikbelastningen yderligere. En massiv udbygning af den kollektive trafik er også nødvendig. Dertil kommer, at også cykeltrafikken skal have langt bedre betingelser.

Derved kunne trængslen reduceres, støjen begrænses, ulykkestallene minimeres og samfundet kunne spare store milliardbeløb ved at undlade at bygge de bebudede store arealkrævende, klimabelastende og miljøbelastende vej- og broanlæg.

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig trafik
Stuðiestræde 24, 2.
1455 Kbh.K
<https://baeredygtigtrafik.dk/>
Poul Kattler

NOAH-Trafik
Stuðiestræde 24, 2.
1455 Kbh. K
<https://noah.dk/transport>
Bente Hessellund Andersen
Ivan Lund Pedersen