

Spørgsmål om beregninger vedr. afgiftsfritagelsen for elbiler fra Copenhagen Economics

Der er spurgt til Copenhagen Economics provenuberegninger ved en forlængelse af afgiftsfritagelsen for elbiler i 2016.

Tesla Motors har bedt konsulentfirmaet Copenhagen Economics(CE) om at robustheds-tjekke Skatteministeriets (SKM) provenuberegninger ved at afgiftsfritage el- og brintbiler i 2016.

CE anfører, at SKM's estimat på 650 mio. kr. er overvurderet. Det kan henføres til tre elementer: 1) en del af elbilsalget erstatter ikke konventionelle biler, men andre former for forbrug 2) en elbil erstatter en konventionel bil med samme samlede brugeromkostninger, og 3) en del af stigningen i salget af elbiler i 2015 skyldes en pukkel af fremrykket forbrug, som ikke kan forventes i 2016. CE vurderer, at effekten af 1) og 2) reducerer provenuvirkningen med 300-375 mio. kr.

CE når således trods alt også frem til, at der er et anseeligt provenutab.

Grundlæggende skal det betones, at der er stor usikkerhed om udviklingen i antallet af nyregistrerede elbiler, og erfaringerne fra bl.a. Norge peger på, at udbredelsen (ved fortsat afgiftsfritagelse) potentielt kan blive større end forudsat af Skatteministeriet. Det vil i givet fald medføre en større provenuvirkning end Skatteministeriet når frem til.

Ad 1. En del af elbilsalget erstatter ikke konventionelle biler, men andre transportformer eller almindeligt forbrug.

Det har været overvejet at medtage sådan en effekt, men det er fravalgt, da den skønnes at være lille, særligt i lyset af den overordnede usikkerhed. Det vurderes ikke sandsynligt, at der skulle være tale om, at op mod 15 pct. af elbilerne er merforbrug af biler, når det tages i betragtning, at bilen er husholdningernes næststørste investeringsgode. For fx kommuner og virksomheder, der står for mere end 60 pct. af købet af nye elbiler, er det ligeledes relativt stor investering, og der er formentlig ikke mange af disse, som vil købe en (el)bil, hvis de ikke har behov for en bil.

Det skal samtidig bemærkes, at hvis en sådan effekt medregnes, vil det ved en indfasning af elbilernei afgiftssystemet betyde, at stigningen i salget af konventionelle biler vil være mindre end det fald i elbilsalget, som følger af afgiftsstigningerne. En effekt på 15

pct.skønnes at øge finansieringsbehovet med 20-30 mio. kr. årligt i en femårig indfasningsmodel, dvs. effekten er i givet fald begrænset.

Endelig skal bemærkes, at ved SKM's beregning af provenuvirkningen ved en indfasning er priserne på elbiler forudsat at falde med 4 pct. årligt. Det betyder med den anvendte metode, at den konventionelle bil, der forudsættes købt i stedet for en given elbil, falder i pris med 4 pct. om året, dvs. omkring 20 pct. over 5 år. Det reducerer gradvist provenuvirkningen ved et givet antal elbiler.

Ad 2. En elbil erstatter en konventionel bil med samme samlede brugeromkostninger.

SKM's skøn bygger på den forudsætning, at en elbil erstatter en konventionel bil til samme pris inkl. moms og registreringsafgift, som elbilen koster inkl. moms men ekskl. afgift. CE anfører, at der i stedet bør tages udgangspunkt i de samlede brugeromkostninger. Da en elbil er billigere i drift end en benzin- eller diesebil, primært pga. lavere brændstofudgifter, betyder det, at elbilen bør erstatte en billigere benzin-/diesebil, end SKM antager.

SKM anerkender, at anvendelse af brugeromkostningsofte er et relevant sammenligningsgrundlag for forskellige biler. Det forudsætter imidlertid, at de biler, der sammenlignes er tæt på at være perfekte substitutter. Det er endnu ikke tilfældet med konventionelle biler og elbiler, da der fortsat er barrierer/ulemper forbundet med køb af en elbil, som kort rækkevidde, lang opladningstid, mangel på offentlig ladeinfrastruktur, usikkerhed om batteriets levetid samt om afskrivningen på bilen. Disse "omkostninger" ved at købe en elbil indgår ikke i CE's brugerpris. Det betyder med andre ord i sig selv (og hvis der ses bort fra mere altruistiske hensyn), at folk vil betale mere for en benzinbil end for en ellers helt sammenlignelig elbil.

Hvis man i øvrigt, som CE anfører, lægger til grund, at en Tesla kan anses som et luksusforbrugsgode, som anvendes mere til fornøjelse end til transport, vil Tesla'en dog nok nærmere skulle sammenlignes med Porsche Panamera GTS til 2,7 mio. kr. end en bil til samme pris, hvilket vil øge den beregnede provenuvirkning.

Ad 3. Stigningen i elbilsalget i 2015 skyldes fremrykning pga. afgiftsfritagelsens ophør.

SKM skønner med betydelig usikkerhed, at der sælges 3.500 elbiler i 2016, hvis afgiftsfritagelsen fortsætter. Dette skøn er baseret på oplysninger om salg fra august 2013 frem til juli 2015. Dvs. at skønnet er baseret på oplysninger, som ligger før en sådan fremrykningseffekt, idet den må ventes at optræde med en vis styrke i andet halvår 2015.

Tages der alene udgangspunkt i elbilsalget i 2014, synes et salg på 3.500 elbiler i 2016 ikke usandsynligt. Fra 1. januar til 5. september 2014 blev der nyregistreret 843 elbiler. I samme periode i 2015 er der nyregistreret 1.743 elbiler. Det er en procentvis stigning på ca. 106 pct. I hele 2014 blev der nyregistreret 1.561 elbiler, og med en vækst på 106 pct. bliver det ca. 3.225 elbiler i 2015.

Erfaringer fra Norge viser, at salget kan udvikle sig relativt eksplosivt. I Norge har elbiler de sidste 10 år været kraftigt subsidieret bl.a. via fritagelser for bilafgifter, moms på køb af

bilen og andre fordele. Elbilerne fik dog først deres gennembrud i Norge i 2010, hvor der blev nyregistreret omkring 650 elbiler. Det steg til knap 2.000 elbiler i 2011. I perioden 2012-2014 har den gennemsnitlige årlige vækst udgjort godt 100 pct. om året, og i 2014 blev der nyregistreret godt 18.000 elbiler i Norge.

En eventuel fremrykningseffekt som følge af ophøret af afgiftsfritagelsen må som nævnt først og fremmest forventes at ske i 2. halvår 2015. Med en forlængelse af afgiftsfritagelsen i 2016, må der tilsvarende forventes en fremrykningseffekt i slutningen af 2016, på baggrund af en forventning om afgiftspålæggelse i 2017.

Leasingregler

Endelig anfører CE, at det er relevant, at se nærmere på konsekvenserne af, at mange konventionelle biler leases. Reglerne er imidlertid indrettet således, at leasing ikke har betydning for det samlede provenutab, men alene medfører en forskydning af provenu, jf. bl.a. svaret på spørgsmål 16.