

23-01-2025

Omlægning af bilafgifter skal sikre flere elbiler på vejene

Den grønne omstilling kan kun gå for langsomt, og det samme gælder salget af elbiler. Til trods for, at 2024 var et rekordår for nysalg af elbiler, er det fortsat kun hver tiende bil på vejene, som er en elbil.

Derfor foreslår Radikale Venstre at fjerne registreringsafgiften for elbiler, afskaffe rabat til plug-in hybrider og indrette fremtidens afgifter, så de understøtter omstillingen af bilparken. Vi vil sikre færre biler på vejene, mindre trængsel & støj og renere luft. Det er både økonomisk ansvarligt og klimapolitisk snusfornuftigt.

Radikale Venstre vil fastholde lav afgift på elbiler

Den grønne omstilling kan kun gå for langsomt, og det samme gælder salget af elbiler. Nysalget af elbiler rundede 51,5 pct. i 2024 og det er et vidnesbyrd om, at politik virker. Og når politik virker efter hensigten, kræver det en stabil hånd på rettet, så vi bliver på den rette vejbane og ikke tager den forkerte afkørsel. For selv om over halvdelen af alle nye biler er elbiler, er vi stadig kun lige i begyndelsen af omstillingen af den danske bilpark. Til trods for, at 2024 var et rekordår for nysalg af elbiler, er det fortsat kun hver tiende bil på vejene, som er en elbil. Derfor foreslår Radikale Venstre at omlægge afgifterne på motorkøretøjer, så afgiften både på kort og længere sigt understøtter omstilling af bilparken og bidrager til en adfærd, der sikrer mindre trængsel, renere luft, mindre støjforurening og et bedre klima. Det er både økonomisk ansvarligt og klimapolitisk snusfornuftigt.

Historisk set har afgifter på transportområdet, herunder registreringsafgiften, indbragt staten et betydeligt milliardbeløb til finansiering af velfærdsstaten. Men de seneste år er statens indtægter fra registreringsafgiften faldet markant. Det er godt for klimaet, fordi det betyder, at stadig flere elbiler triller ud fra bilforhandlerne, men dårligt for statens finanser, fordi et historisk indtjeningsgrundlag fra benzin- og dieselaftgifter står til at forsvinde.

I 2024 kunne registreringsafgiften fejre 100 år. Selvom loven dengang var tiltænkt en udløbsdato, lever registreringsafgiften stadig i bedste velgående og er blevet mere kompliceret end nogensinde før.

Nu står vi ved en skillevej. De næste 15-20 år skal hele den danske bilpark skiftes ud og allerede i 2028 kan der være 1.000.000 elbiler på vejene. Elbiler som hidtil har været stort set fritaget for at betale registreringsafgift. Skal vi bare fortsætte som vi har gjort de seneste 100 år og sikre statens provenu ved at genindføre registreringsafgiften for elbiler, eller skal vi benytte dette politiske vindue til at gentænke afgiftssystemet, så vi understøtter den grønne omstilling af bilparken, håndterer trængsel uden at bygge flere motorveje, reducerer støjgener og sikrer renere luft i byerne?

For Radikale Venstre er det ikke et svært valg. Fremtidens bilafgifter skal i højere grad beskatte ejerskabet og brugen af bilen i stedet for værdien af bilen. Det vil give de rigtige incitamenter til at lade bilen stå, når cykel og bus er et alternativ, herunder på de tidspunkter i løbet af dagen, hvor trængslen er størst.

I 2025 fik vi den første vejafgift for den tunge transport og samtidigt testes en kilometerbaseret vejafgift for privatbilister. Når en ny bil ruller ud fra bilhandleren for første gang, vil den være på vejene de næste 15-20 år. Derfor vil de biler, der sælges i dag, med stor sandsynlighed køre på vejene i både 2030 og frem til 2040. Når vi i dag pålægger nye biler en registreringsafgift, som øger omkostningen ved at købe en ny bil, risikerer man at dobbeltbeskatte de biler, som også er på vejen efter 2030, hvis der indføres en kilometerbaseret vejafgift samtidig. Samtidig står transportsektoren overfor at indfase registreringsafgiften på nulemissionsbiler fra 2026. Det risikerer at bremse elektrificering af bilparken.

Derfor vil Radikale Venstre omlægge afgifterne på motorkøretøjer, så afgiften både på kort og længere sigt understøtter omstilling af bilparken og understøtter en adfærd, der sikrer mindre trængsel, renere luft og et bedre klima samtidigt med, at staten sikres et varigt provenu fra afgifterne svarende nogenlunde til det nuværende provenu fra den samlede bilbeskatning. Afgiftsomlægningen skal indfases i to trin med et bærende princip om at beskatte ejerskab og brugen af elbilen, i stedet for at beskatte værdien af elbilen når den triller ud fra forhandlerens parkeringsplads. Vi vil sikre at elbiler ikke stiger i pris med en provenuneutral omlægning af bilafgifterne og indfase en kilometerbaseret vejafgift på alle biler. Men produktionen og brugen af biler er også forbundet med en lang række eksternaliteter som afhænger af bilens størrelse og derfor skal vejafgiften og den årlige ejerafgift differentieres og bl.a. fastsættes ud fra objektive, konstaterbare kriterier, f.eks. bilens vægt.

Radikale Venstre foreslår:

- 1) *Afskaf afgiftsrabatten til plug-in hybridbiler:* Det stigende salg af rene elbiler viser, at elbilen er et reelt alternativ til benzin- og dieselbilen, og samtidigt er der stor usikkerhed om klimaaftrykket fra plug-in hybridbilerne. Derfor vil Radikale Venstre afskaffe rabatten til plug-in hybridbiler allerede fra 2026, så endnu flere kommer over i en ren elbil, når benzin- eller dieselbilen skiftes ud. Det betyder, at indfasningsprocenten hæves til 100 pct. i 2026 og

bundfradraget helt fjernes fra 2026, således at plug-in hybridbiler beskattes på lige fod med øvrige biler med en forbrændingsmotor.

- 2) *Udfasning af registreringsafgiften som vi kender den på rene elbiler.* Elbiler må ikke blive dyrere, for ellers risikerer vi, at den positive udvikling går i stå. Derfor vil vi udfase registreringsafgiften som vi kender den i dag for rene elbiler – herunder også varebiler. Samtidigt fastholdes registreringsafgiften på fossile biler og plug-in hybridbiler. Det skal sende et klart signal til forbrugeren og sikre, at det billigste bilvalg også er det grønneste.
- 3) *Højere og differentieret årlig ejeravgift for alle biler:* For at finansiere udfasning af registreringsafgift og samtidigt fremme de mest energieffektive biler hæves den løbende ejeravgift og differentieres på baggrund af bilens vægt og drivmiddel. Den løbende ejeravgift skal være det bærende element i beskatningen, indtil der også indføres en kilometerbaseret vejafgift.
- 4) *Kilometerbaseret vejafgift for alle biler:* Fremtidens afgiftssystem skal passe til fremtidens biler. Derfor er endemålet for Radikale Venstre at inkludere al vejtransport, også privatbilisme, i en national kilometerbaseret vejafgift fra 2030. Udover at sikre transportsektorens grønne omstilling, skal en kilometerbaseret vejafgift skabe en bedre balance mellem privat- og offentlig transport, sikre færre biler på vejene og bekæmpe trængsel, mindske luftforurening og reducere klimabelastningen fra transportsektoren.
- 5) *Hæv dieselaafgiften:* Danmark har fortsat lavere afgift på diesel end vores nabolande. Det driver grænsehandel med den billigere diesel i Danmark og mindsker bl.a. klimaeffekten af de højere afgifter hos vores nabolande. Radikale Venstre vil øge dieselaafgiften med yderligere 0,5 kr. pr. liter for at styrke den grønne omstilling af bilparken.