



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-511-0012

Dato: 4. februar 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 42 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv., afgiftsfritagelse af brint- og elbiler og udvidelse af ordningen med registrerede virksomheder).

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 1 og 2 af 23. januar 2008 og spørgsmål nr. 3 og 4 af 25. januar 2008.

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

**Spørgsmål 1:**

Hvorledes vil afgiftsberegning blive foretaget for en plug-in hybridbil, dvs. en hybridbil, hvis batteri primært lades fra el-nettet, og hvor batterikapaciteten er så stor, at de første 50-100 kilometers kørsel efter en opladning vil ske på ren eldrift? Ved besvarelsen kan udgangspunkt tages i en enkelt biltype, f. eks. Toyota Prius størrelse med en benzinmotor med 1,5 liter slagvolumen og en batterikapacitet på 10 kwh. Det bemærkes, at særkendet ved en plug-in hybridbil er, at det primært er el-motoren, der driver bilen, mens brændselsmotoren først bringes i anvendelse, når batterikapaciteten nærmer sig nulpunktet. I disse situationer er brændselsmotorens rolle at lade batteriet. Dette er det omvendte af konceptet for de aktuelt kendte, massefabrikerede hybridbiler, hvor brændselsmotoren er den primære drivkraft.

**Svar:**

Både når det gælder anskaffelsesafgiften af biler (registreringsafgift) og den løbende afgift af biler (ejerafgiften) bygger differentieringen efter energiforbrug på de oplysninger, der er knyttet til EU-typegodkendelsen af køretøjet. Oplysningerne om energiforbruget bygger på harmoniserede målemetoder. Der er endnu ikke fastsat en harmoniseret målemetode for plug-in hybridbiler eller brintdrevne biler. Der kan således efter de gældende regler hverken fastsættes fradrag i registreringsafgiften eller satser efter ejerafgiften.

Konkret har Toyota adviseret plug-in udgaver af Toyota Prius i 2010. Inden da vil der med stor sandsynlighed foreligge en harmoniseret målemetode for energiforbruget for plug-in hybridbiler, således at plug-in hybridbiler kan indpasses i afgiftssystemet efter samme retningslinier som andre biler. Indtil da kan spørgsmålet ikke besvares.

**Spørgsmål 2:**

Hvorledes vil afgiften blive reduceret, hvis den i spørgsmål 1 omtalte plug-in hybridbil i stedet forsynes med et batteri på 20 kwh, hvorved aktionsradius på ren eldrift fordobles?

**Svar:**

Det afhænger af bilens brændstofforbrug samlet set for el- og andre drivmidler. Spørgsmålet kan dog ikke besvares, jf. svaret på spørgsmål 1.

**Spørgsmål 3:**

Ministeren bedes redegøre nærmere for udtalelserne i artiklen i Børsen den 23. januar 2008: "Miljøbiler sidder fast i danske lovhuller", hvor ministeren er citeret for følgende:

"En plug-in-hybridbil vil jo få en afgiftslettelse ved, at en stor del af kørslen foregår på el, og dermed beskattes den af lavere brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning. På den måde belønner vi jo igen bundlinjen for miljøet, og derfor er jeg som udgangspunkt ikke indstillet på særregler for denne type biler." Ministeren bedes herunder forklare, hvordan en sådan bil vil få en lavere afgiftslettelse, som tager hensyn til, at en stor del af kørslen foregår på el.

**Svar:**

Ved forårets omlægning af bilafgifterne blev registreringsafgiften omlagt, så bilernes CO<sub>2</sub>-udledning blev en betydende parameter i beregningen af afgiften. CO<sub>2</sub>-udledningen indgår derfor nu i de 3 væsentligste afgifter på biler. Brændstofafgifterne på benzin og diesel, ejerafgiften og registreringsafgiften.

Som det fremgår af svaret på spørgsmål 1, er der ganske rigtigt ikke lovgivet om afgifter af plug-in-hybridbiler. Om det kan kaldes et hul har jeg lidt svært ved at se, når der ikke findes biler, der kan falde ned i det.

Jeg mener grundlæggende, at de mange afgiftsincitamentter vi har, når det gælder biler og CO<sub>2</sub>, så vidt muligt skal holdes neutrale i forhold til hvilken teknologi, der er anvendt. Det mener jeg er vigtig at holde fast i, for når det gælder klimaet, gør det jo ingen forskel, hvilken slags bil CO<sub>2</sub>-udledningen kommer fra.

**Spørgsmål 4:**

Der anmodes om ministerens kommentar til, om det vil være teknisk muligt, at lave følgende regel omkring afgiftberegningen på en plug-in hybridbil:

"En plug-in hybridbil defineres med f.eks. et 30 kwh-batteri, som identisk med en "ren" el-bil som giver den 100 pct. afgiftsfrihed. Plug-in hybridbiler med lavere batterikapacitet gives en forholdsmæssigt reduceret afgiftsfrihed. Ved definitionen af toppunktet i skalaen tages udgangspunkt i, at designkriteriet for "rene" el-biler er, at de skal have en aktionsradius pr. opladning på 150-200 km, at energiforbruget er 5-6 km pr. kwh, og at den forventede batteripris ved massefabrikation ligger på omkring 500 USD pr. kwh. Dette tilsiger et batteri på 25-30 kwh til en pris på 75-80.000 DKK. Med dette udgangspunkt vil en plug-in hybridbil med et 10 kwh batteri skulle udsættes for en registreringsafgift på 2/3 af de gældende 180 pct. I forhold til aktuelt gældende lovgivning med 4.000 kr. afgiftsreduktion pr. 1 km forbedring af benzinøkonomien udover 16 km pr. liter svarer dette til et forlangende om en præstation fra en plug-in hybridbil på 28-30 km pr. liter. "

**Svar:**

Jeg vil ikke, jf. svaret på spørgsmål 1, på nuværende tidspunkt begynde at foregribe de definitioner og målemetoder, der til sin tid vil blive gennemført for plug-in hybridbil.