

deller i 2003, og endelig forventes BMW at komme med modeller i 2005.

Da VW markedsførte deres Lupo model, som kun anvender 3 l brændstof til 100 km kørsel, så var det de danske afgiftsregler, der måtte ændres hurtigt for at åbne det danske marked for denne miljøforbedring. Imidlertid er Lupo'en en traditionel forbrændingsmotor. De nye hybridbiler bygger på en helt ny teknologi, der afviger betydeligt fra »normale« biler. Det kan afstedkomme problemer i forhold til de danske afgiftsregler. F.eks. det forhold at hybridbilerne er en blanding af elbil og bil med forbrændingsmotor.

### Svar (2/3 01)

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Spørgsmålet om en evt. ændring af den danske bilbeskatning, herunder at indføre særlige afgiftsregler for hybridbiler, har tidligere været rejst af Folketingets Skatteudvalg (Spørgsmål nr. 225 alm. del-bilag 677).

Kendetegnet ved hybridbiler er, at de ved at kombinere f.eks. en konventionel forbrændingsmotor med en el-motor, kan udnytte brændstoffet bedre end konventionelle biler med den følge, at emissionen af miljøskadelige stoffer er noget lavere end de gældende normer samt at der opnås en bedre brændstoføkonomi. F.eks. kan den af Toyota udviklede Prius køre knap 20 km per liter benzin. På den anden side betyder den ekstra motor og batterier, at hybridbiler er noget tungere end konventionelle biler hvilket indebærer at denne teknologi ikke er anvendelig til meget små biler. Den ekstra vægt betyder derudover, at det primært er ved bykørsel at der opnås en miljømæssig gevinst. Hybridbilen slår nemlig benzinen motoren til ved hastigheder over 50 km/t. Ved højere hastigheder vil den ekstra vægt fra batterier og el-motor ikke blive opvejet af den bedre udnyttelse af brændstoffet. Der kan således ikke siges at være en signifikant gevinst hvis bilen primært benyttes til kørsel over længere strækninger.

Som følge af de relativt høje omkostninger der er forbundet med udvikling af ny teknologi, er prisen bilproducenterne forlanger for disse hybridbiler, ofte betydeligt højere end for konventionelle biler. Dertil kommer, at de producenter der på nuværende tidspunkt udbyder en hybridbil har bebudet, at en sådan bil, i Danmark, vil have en merpris i forhold til tilsvarende konventionelle biler, der ligger væsentligt hø-

jere end den merpris der tages f.eks. i lande som Sverige. Det skyldes, at producenterne ikke er interesseret i at udbyde hybridbilerne på det danske marked med den »danskerrabat« bilproducenterne ellers giver til øvrige biler der udbydes på det danske marked.

I det danske afgiftssystem får hybridbiler, ligesom andre personbiler, nedslag i registreringsafgiften, hvis de kan køre mindst 25 km per liter benzin eller 32,1 km per liter diesel, efter EU-brændstofnorm. Fradraget er netop gennemført af hensyn til de højere udviklingsomkostninger, der må antages at være for særlige brændstoføkonomiske biler. De eksisterende hybridbiler kører i dag ca. 20 km per liter brændstof og opnår derfor – på samme måde som andre biler med tilsvarende brændstoføkonomi – ikke afgiftslempelse.

Derudover giver det danske afgiftssystem, i henseende til de løbende afgifter, en betydelig afgiftsfordel for biler med et lavt brændstofforbrug. Det forhold, at en hybridbil ved en given årskørsel kun behøver ca. den halve mængde brændstof, giver en væsentlig besparelse i brændstofafgift, moms af brændstofafgift og grøn ejerafgift, der beregnes på grundlag af brændstofforbruget per km. Således vil en hybridbil, der kører mindst 20 km per liter benzin, kun betale 500 kr årligt i grøn ejerafgift, hvormod en bil med en brændstoføkonomi omkring 12 km per liter benzin, betaler 3.840 kr årligt i grøn ejerafgift. Samlet set vil man ved en årskørsel på 20.000 km opnå en besparelse på ca. 6.600 kr årligt eller ca. 66.000 kr igennem hele bilens levetid.

Der eksisterer i dag indenfor det samlede afgiftssystem således væsentlige økonomiske incitamentter til at vælge en bil med et særligt lavt brændstofforbrug, som f.eks. en hybridbil.

En særlig lempelse af afgifterne for hybridbiler, dvs. biler der anvender en særlig teknologi, kan resultere i en forvridding af markedet for personbiler, som følge af påvirkninger af forbrugernes adfærd. Sådanne adfærdsvirkninger kan underminere det i dag relativt stabile afgiftsgrundlag og derved mindske statens indtægter. Ligeledes kan der opstå forvriddinger i forhold til udviklingen af andre mulige miljøvenlige teknologier.

Det skal dog nævnes, at der efter beslutning i Folketinget (V80, 1999/2000) er nedsat en arbejdsgruppe som har fået til opgave, indenfor en provenuneutral ramme, at undersøge muligheden for en *generel* omlægning af beregningen af