



Skatteministeriet

20. januar 2021
J.nr. 2021 - 752

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 129 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO₂-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 2 af 18. januar 2021.

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18. januar 2021 fra Elbilforeningen FDEL om en hurtigere udfasning af afgiftsfordelene for plug-in-hybrider, jf. L 129 - bilag 7.

Svar

Elbilforeningen FDEL bemærker i deres henvendelse, at de generelt er glade for forliget om bilafgifter m.v., og at det skaber ro om afgifterne og sikrer, at elbilsalget ikke igen går i stå.

De bemærker også, at de er kede af de afgiftsfordele, plug-in hybridbiler fortsat står til at få, og retter en kritik mod WLTP-standarden, som de mener, der ikke er retvisende for plug-in hybridbiler.

FDEL angiver en tabel over indfasningen af elbiler og plug-in hybridbiler, og her fremgår det, at indfasningsprocenten for elbiler udgør 40 pct. i 2021, 60 pct. i 2025 og 80 pct. i 2030, og at indfasningsprocenten for plug-in hybridbiler udgør 45 pct. i 2021, 65 pct. i 2025 og 80 pct. i 2030.

FDEL anbefaler derfor en hurtigere indfasning for plug-in hybridbiler, så indfasningsprocenten udgør 60 pct. i 2021 og 100 pct. fra 2025.

Hertil bemærkes:

Indledningsvist bemærkes, at den aftale indfasningsprofil for nulemissionsbiler udgør 40 pct. frem til og med 2025, og herefter stiger profilen gradvist til 80 pct. i 2030. Således er indfasningsprofilen for nulemissionsbiler (elbiler) mere lempelig end den i høringssvarets angivne profil.

I forhold til plug-in hybridbiler var disse type biler før omlægning af bilafgifterne omfattet af lempelser i registreringsafgiften. Med aftalen om grøn omstilling af vejtransporten ændres definitionen for, hvornår biler omfattes af lempeligere regler, så de målrettes de biler, der udleder under 50 g CO₂ pr. km (lavemissionsbiler). Derved bliver de plug-in hybridbiler, der udleder mindst 50 g CO₂ pr. km, betegnet som konventionelle biler i afgiftsmæssig henseende, og vil derfor stige i pris.

De afgiftsfordele, der gives til nul- og lavemissionsbiler, vil sikre en fremskyndelse af udbredelsen af grønne biler i fremtiden. Det forventes, at udbredelsen af nulemissionsbiler vil overstige udbredelsen af lavemissionsbiler over de kommende få år – bl.a. som følge af, at både indfasning og bundfradrag er mere lempelig for nulemissionsbiler end for lavemissionsbiler. Desuden vil den teknologiske udvikling spille en vigtig rolle og medvirke til, at nulemissionsbiler ikke alene vil udfase konventionelle biler, men også lavemissionsbiler, i takt med at nulemissionsbiler bliver et bedre alternativ for forbrugerne.

Endelig bemærkes, at med omstillingen til WLTP-standarden fra 1. januar 2021 bliver bilers opgjorte brændstofforbrug og CO₂-udslip betydelig mere retvisende for den reelle

kørsel, end den har været hidtil på baggrund af NEDC-standarden. Dog vil der fortsat kunne være afvigelser ift. reel kørsel, da de opgjorte værdier dannes pba. af konstruerede test. WLTP-standarden er fastsat i EU-regi og sikrer en ens standard for måling af køretøjer.