

  
Skatteministeriet

18. maj 2017  
J.nr. 2017 - 2152

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 210 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 7 af 16. maj 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær (DF).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

## Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for hensigtsmæssigheden i at ændre beregningsgrundlaget for grønejerafgift, udlignings- og registreringsafgift for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler til at blive beregnet ud fra energieffektiviteten fremfor CO<sub>2</sub>-udledningen, hvilket vil gøre disse miljøvenlige biler betydeligt dyrere.

## Svar

Jeg vil starte med at understrege, at der desværre er tale om en bunden opgave.

Gasbiler har indtil nu haft en særstilling ved, at de er blevet beskattet efter CO<sub>2</sub>-udledning, mens andre biler er blevet beskattet efter energieffektivitet. Efter der er indført afgifter på elbiler, som ikke udleder CO<sub>2</sub> ved kørsel, kan beskatning efter CO<sub>2</sub>-udledning ikke længere anses for en del af afgiftssystemets overordnede logik. Der er i stedet tale om en undtagelse, som vurderes at indeholde elementer af statsstøtte.

EU-Kommissionen er blevet opmærksom på sagen på baggrund af en klage. Efter nærmere drøftelser med EU-Kommissionen har vi måttet erkende, at særstillingen for gasbiler ikke kan opretholdes. I det omfang anvendelsen af naturgas og biogas til transport skal fremmes yderligere, vil det derfor skulle ske på anden måde end ved særordninger i forhold til bilafgifterne.

Jeg mener selvsagt, at det er hensigtsmæssigt, at de danske regler for gasbiler er i overensstemmelse med EU-retten.

Jeg anerkender samtidig, at højere afgifter på gasbiler alt andet lige må forventes at medføre, at der sælges færre af dem. Det har ikke været mit ønske at forringe vilkårene for gasbiler, men der er som nævnt tale om en bunden opgave.

For at afbøde en stor afgiftsstigning på én gang og for at give branchen tid til at tilpasse produktudbud m.v. vil jeg stille forslag om, at den nye beregningsmetode i forhold til registreringsafgiften indføres over en 5-årig periode, på samme måde som vi kender det fra f.eks. pluginhybridbilerne.

Med hensyn til at fremme gasbiler på anden måde end ved særordninger i forhold til bilafgifterne vil jeg nævne, at der allerede gives tilskud til anvendelse af biogas i transportsektoren.

Endelig vil jeg nævne, at gasbilers energieffektivitet må forventes at blive bedre, efterhånden som teknologien i gasbiler modnes og forfines, hvilket igen vil medføre lavere brændstofforbrug og dermed lavere afgifter.