



SKATTEMINISTERIET

**Notat**

19. februar 2010  
J.nr. 2010-518-0102

**BILAG 1**

**Svar på samrådsspørgsmål F, G og H til åbent samråd i EPU**

stillet efter ønske fra Margrethe Vestager (RV)

**Samrådsspørgsmål F**

”Ministeren bedes redegøre for regeringens ambitioner for så vidt angår elbiler i Danmark.”

**Svar:**

Regeringens vision er, at Danmark skal være 100% uafhængig af fossile brændsler på langt sigt.

På kort og mellemlangt sigt, har vi ambitiøse mål for udviklingen i energiforbruget og for at øge andelen af vedvarende energi. Danmark skal i 2020 være blandt de tre mest energieffektive land i OECD, og Danmark skal være blandt de tre lande i verden, der løfter sin vedvarende energi-andel mest frem mod 2020.

Regeringen ønsker samtidig at reducere det nuværende energiforbrug uden at lægge låg på den økonomiske vækst. I 2020 skal energiforbruget være faldet 4 pct. i forhold til 2006.

Det er i EU's klima og energipakke fra december 2008 besluttet, at de ikke kvotebelagte sektorer skal reducere deres CO<sub>2</sub>-udledning med 20 pct. i 2020 i forhold til 2005-niveau, og at 10 pct. af energiforbruget i transportsektoren i 2020 skal udgøres af vedvarende energi.

Elbiler og andre nye alternative bilteknologier vil yde afgørende bidrag til, at vi kan nå at opfylde disse målsætninger.

Elbilers kørsel er i princippet CO2-fri, fordi deres energiforbrug er kvo-  
teomfattet. Og elmotoren er mere energieffektiv end forbrændingsmoto-  
ren. Elbiler har desuden den fordel frem for konventionelle biler, at de  
bruger el, hvor der er en højere andel af VE end i benzin og diesel.

Vi tror på, at elbiler kan bidrage til at løse transportsektorens problemer  
med udledning af CO2, og håber på at teknologien vil modnes og bil-  
liggøres i den nærmeste fremtid, så de hurtigt kan udbredes og blive et  
aktiv i klimainsatsen i transportsektoren.

I forbindelse med energiaftalen fra februar 2008 blev elbiler sikret at  
den afgiftsfritagelse, der nu har været gældende siden 1984, blev for-  
længet frem til udgangen af 2012. Samtidig blev brintbiler ligeledes  
afgiftsfritaget.

Regeringen har allerede i forbindelse med vores transportudspil fra  
december 2008 sagt, at elbiler i perioden 2013-15 afgiftsmæssigt be-  
gunstiges med en markant lavere registreringsafgift end andre biler.

Nu har vi med arbejdsprogrammet Danmark 2020 annonceret, at vi  
vil forlænge afgiftsfritagelsen for elbiler frem til og med 2015.

Det er værd, at understrege, at satsningen på elbiler skal være en  
kommerciel succes på længere sigt. Elbiler skal ikke permanent  
statsstøttes. De skal bidrage til grøn vækst, ikke begrænse den.

Derfor vil afgiften gradvist blive normaliseret, indtil den når et tek-  
nologineutralt niveau i forhold til den enkelte elbils lave miljøbelast-  
ning.

## **[Samrådsspørgsmål G**

” Ministeren bedes redegøre for regeringens planer for afgifter på elbiler”

### **Svar:]**

Elbiler og brintbiler er helt fritaget for registreringsafgift og grøn  
ejerafgift frem til og med 2015.

Efter 2015 vil afgiften gradvist blive normaliseret, således at der  
gælder samme afgiftsregler for elbiler som for andre biler, og hvor  
elbilen begunstiges i forhold til den lave miljøbelastning.

Indpasningen af elbiler i bilbeskatningen efter 2015 hænger sammen  
med omlægningen fra registreringsafgift til kørselsafgifter.

Regeringen har nedsat et udvalg, der skal udarbejde forslag til en grøn omlægning af bilbeskatningen, der bl.a. via indførelse af grønne kørselsafgifter skal mindske miljøbelastningen fra transporten. Dette arbejde er i gang, men er i sagens natur ikke færdigt.

De centrale elementer i indretning af grønne kørselsafgifter skal være trængsel, CO2 og miljø samt adgang til kollektiv transport. Det vil betyde at elbiler og andre nye teknologier automatisk godskrives deres klima- og miljømæssige fordele. Regeringens mål er, at det nye system for bilbeskatning skal være neutralt i forhold til valg mellem forskellige teknologier, der kan bidrage til at opnå de ønskede miljømål.

Med afgiftsfritagelsen indtil og med 2015 har markedsaktørerne visshed om elbilernes fremtidige afgiftsmæssige behandling. Det betyder, at de har den nødvendige sikkerhed før de kaster sig ud i større investeringer i nye bilm modeller, infrastruktur og computersystemer.

Men regeringen kan ikke med afgiftsfritagelsen alene løse alle problemer. Markedsaktørerne har også en stor opgave foran sig.

Elbiler og en række andre alternative teknologier er endnu ikke udviklet i tilstrækkelig grad til, at de udgør et reelt alternativ til konventionelle biler. Derfor findes bilerne stort set ikke på markedet.

Disse nye teknologiers udbredelse afhænger i dag ikke bare af, om de er afgiftsfritagne eller ej, men også om at teknologierne modnes og billiggøres. En udbredelse af elbiler mv. vil således blandt andet afhænge af den teknologiske udvikling. Hertil kommer, at en vis international udbredelse af teknologierne er nødvendig for, at bilerne kan masseproduceres og priserne kan blive konkurrencedygtige. En international udbredelse kan vi desværre ikke sikre gennem bilafgifterne i Danmark.

## **Samrådsspørgsmål H**

”Ministeren bedes redegøre for samarbejdet i regeringen om at skabe grundlag for markedsaktørernes introduktion af elbiler på det danske marked.”

### **Svar:**

Jeg kan forsikre spørgeren om, at samarbejdet i regeringen om skabe grundlag for markedsaktørernes introduktion af elbiler på det danske marked er grundigt, tillidsfuldt, konstruktivt og målrettet.

Det er et større puslespil at få alle brikker og hensyn til at passe sammen, men spørgeren kan være helt tryk ved at resultatet bliver tilfredsstillende.