

ke af de hybridbiler, der er blevet præsenteret, har også mulighed for at fravælge eldelen og således alene køre på deres forbrændingsmotor, hvilket jeg mener man skal tage med i betragtning, når man kigger på en afgiftsfrigørelse eller ej vedrørende hybridbiler.

Det næste er, at det tilsyneladende er gået en række folketingsmedlemmer forbi, at vi i foråret gennemførte en omlægning af bilbeskatningen, der gør, at vi belønner biler, jo mere de reducerer deres CO<sub>2</sub>-udledning ved at kunne køre langt på en liter brændstof. Udgangspunktet – så at sige vores nulpunkt – er, at en benzinbil kan køre 16 km på en liter brændstof, en diesebil 18 km på en liter brændstof, og for hver ekstra kilometer pr. liter brændstof en bil kan køre, gives der et afgiftsnedslag på 4.000 kr. De her biler, som jo fra ordforernes side blev fremhævet, fordi de kunne køre særlig langt på en liter brændstof, vil så også få et særlig stort nedslag.

Det betyder, at hvis man gennemfører en realistisk sammenligning af en hybridbil og en tilsvarende bil med traditionel forbrændingsmotor – og det er vigtigt, at man sammenligner med en tilsvarende bil – så vil man faktisk opdage, at på grund af den afgiftsrabat, der nu er kommet, på grund af den mindre ejerafgift, der skal betales, og på grund af, at man ved en bedre brændstoføkonomi betaler mindre i registreringsafgift, kan man faktisk opnå en tilbagebetaling af den merpris, der stadig væk er, på lige under 2 år. Det er, når man kigger på nogle konkrete beregninger af, hvordan man sammenligner traditionelle biler med hybridbiler.

Derfor er der allerede i dag en klar afgiftsmæssig begunstiggelse af hybridbiler, i det omfang at de kører langt på en liter brændstof og dermed reducerer deres CO<sub>2</sub>-udledning. Jeg mener, det er ret væsentligt, at man holder fast i det, vi som politikere skal gøre, nemlig at sige: Hvad er det for en miljømæssig forbedring, vi vil understøtte? og så sørger for at holde understøttelsen ens, uanset hvilken teknologi miljøforbedringen kommer ved.

Det, vi har valgt at gøre fra regeringens side og i det forlig, vi fik gennemført med Dansk Folkeparti, er at sige, at vi belønner det, at man kan køre langt på literen, med den samme rabat, uanset hvilken teknologi der ligger til grund, nemlig med 4.000 kr. pr. ekstra kilometer på en liter brændstof. Det betyder, at når man får hybridbiler, der bliver mere effektive, så vil man faktisk også få en større afgiftsrabat. Hvis man

fik dieselmotorer, der blev mere effektive, ville man også få en yderligere afgiftsrabat. Det betyder, at vi fremmer en sund konkurrencemæssig udvikling af forskellige teknologier på det her område i stedet for at vælge én teknologi ud og sige, at det lige præcis er den, vi støtter af den ene eller den anden årsag.

Derfor er der allerede i dag – og man vil kunne se det ikke bare på personbilssiden, men måske mest af alt på varebilssiden – et marked for hybridbiler, som er spirende, og som jeg med den afgiftsoplægning, der bliver gennemført, tror på også vil vokse i de kommende år. Det var en lang forklaring på noget, der slet ikke er i lovforslaget, og som jeg heller ikke mener bør være i lovforslaget.

Kl. 15:03

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til skatteministeren. Der er et par korte bemærkninger.

Selv om det er rigtigt, at hybridbiler ikke er omtalt i det lange lovforslag, synes jeg, det er naturligt, da de har en vis tilknytning til emnet, at vi også tager de korte bemærkninger, selv om de måtte dreje sig om hybridbiler. Så den debat kører vi selvfølgelig, selv om det ikke står i lovforslaget.

Først er det hr. Frank Aaen.

Kl. 15:03

**Frank Aaen (EL):**

Ja, men det var nu ikke om det.

Jeg anerkender, at det langsigtede tab for det offentlige er begrænset med det her lovforslag. Kunne vi så oven i købet få tilført ti årsværk til at føre kontrol med de store selskaber, vil det jo være meget vanskeligt for mig ikke at støtte det.

Kl. 15:04

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Skatteministeren.

Kl. 15:04

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Jeg er helt tryk ved det, for SKAT har en fantastisk dygtig ledelse, som vil prioritere, hvor de ti årsværk, der bliver frigjort her, gør mest gavn med hensyn til at sikre, at danskerne betaler den rigtige skat – ikke for meget, men selvfølgelig heller ikke for lidt – og derfor overlader jeg tryk til SKAT's ledelse at vælge, hvor de frigjorte årsværk skal anvendes.

Kl. 15:04

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Frank Aaen for endnu en kort bemærkning.