


Skatteministeriet

1. december 2015
J.nr. 15-1604999

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema vedrørende L 61 - lovforslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love. (*Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.*).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Organisation

Advokatrådet

Bemærkninger

Advokatrådet finder det problematisk, at afskaffelsen af § 4, stk. 10, sker uden overgangsbestemmelse, da der er mange forhandlere og importører, der på tidspunktet for indgåelsen af den politiske aftale om afskaffelsen af § 4, stk. 10, har indgået aftaler med leasingselskaber om salg af køretøjer og tilbagekøb – op til 12 måneder senere – i overensstemmelse med den skematiske nedskrivning. Advokatrådet påpeger, at virksomhederne juridisk og økonomisk har forpligtet sig ud i fremtiden i tillid til den skematiske nedskrivning.

Advokatrådet mener, at den manglende overgangsbestemmelse må anses for at være en retssikkerhedsmæssig mangel.

Kommentarer

Ved beregningen af registreringsafgiften for brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år fastsættes værdigrundlaget for registreringsafgiften skematisk efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10.

Ved den skematiske fastsættelse af afgiften tages der ikke udgangspunkt i den almindelige handelspris, men derimod i køretøjets nypris og et skematisk beregnet værdifald. Baggrunden herfor er, at køretøjer, der er under 1 år gamle, som udgangspunkt har en ensartet afskrivningsprofil og dermed også en ensartet nedskrivningsprofil for værdien af registreringsafgiften.

Den skematiske nedskrivning af værdigrundlaget for registreringsafgiften for 0 – 1 årige køretøjer indebærer en særlig begunstigelse ved afgiftsberigtigelsen af blandt andet de såkaldte ”valutaudlejningsbiler”. En valutaudlejningsbil er et køretøj, der udelukkende anvendes til udlejning til valutaudlændinge, dvs. fysiske eller juridiske personer, der ikke er hjemmehørende her i landet, og som derfor er afgiftsfritaget efter de særlige regler herom.

Hvis disse biler videresælges og afgiftsberigtiges inden for et år, vil særegnen om en skematisk fastsættelse af registreringsafgiften finde anvendelse. Nyprisen for disse køretøjer vil imidlertid ofte være beregnet på grundlag af en særlig rabatpris (flåde-rabat) til de udlejningsselskaber, som anskaffer nye biler til brug som valutaudlejningsbiler. Da netop nyprisen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>lægges til grund for den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften, bliver den afgiftspligtige værdi lavere end markedsprisen for det brugte køretøj.</p> <p>Afskaffelsen af den skematiske nedskrivning af værdigrundlaget for registreringsafgiften for 0 – 1 årige køretøjer indgår i finansieringen af indfasningen af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer, og plug-in hybridbiler samt finansieringen af den fortsatte afgiftsfritagelse og efterfølgende indfasning af brændselscelledrevne køretøjer.</p> <p>Der er ikke foreslået nogen overgangsregel. Dette skal ses i sammenhæng med, at der er tale om biler, der ikke er afgiftsberigtiget endnu eller kun delvist afgiftsberigtiget. Ændringen af reglen vil derfor alene få virkning fremadrettet. Når afskaffelsen af reglen medfører en højere registreringsafgift på bilerne, skyldes det, at reglen som oftest benyttes af flådeejere, der har købt køretøjerne til en lavere pris end den, der typisk gælder for almindelige forbrugere.</p> <p>Endvidere bidrager denne del af forslaget med finansiering fra 1. januar 2016. En overgangsregel vedrørende dette element vil betyde, at forslaget ikke er fuldt finansieret i 2016.</p> <p>En fremadrettet ændring af en skat eller en afgift, der enten får begunstigede eller skærpene indflydelse på en kontrakt mellem to parter, er et kontraktretligt anliggende mellem disse parter, som der sædvanligvis ikke tages højde for ved ændringen af</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>AutoBranchen Danmark</i></p>	<p>Autobranchen Danmark anfører, at det er positivt, at der skabes en ramme, hvor biler beskattes efter samme overordnede model uanset drivmiddel. Der bør dog ved samme lejlighed gennemføres en afgiftsomlægning, som tager udgangspunkt i bilens tekniske karakteristika i stedet for den værdibaserede afgiftsmodel. Den løsning, som er skitseret i lovforslaget, er blot en lappeløsning, som er uhensigtsmæssig for branchen.</p> <p>Autobranchen Danmark mener, at lovforslagets finansieringselementer indebærer en dobbeltfinansiering af området, da forhøjelsen af udligningsafgiften for diesel, som blev vedtaget i 2013, fortsat er gældende.</p> <p>For så vidt angår fradraget for radioudstyr bemærker AutoBranchen Danmark, at bilradioer er standardudstyr i alle biler i Danmark netop på grund af fradraget i registreringsafgiften, men at det ikke er korrekt, at bilradioen ikke er sikkerhedsudstyr.</p> <p>Autobranchen Danmark foreslår en overgangsordning for ophævelsen af særreglen for valutabiler, da bilforhandlere, som har indgået aftaler før 1. januar 2016, vil blive ramt hårdt, hvis disse biler ikke kan afgiftsberigtiges på de vilkår, der var gældende, da forhandlerne påtog sig købsfor-</p>	<p>den pågældende skatte- eller afgiftslov.</p> <p>For så vidt angår en omlægning af den værdibaserede afgift til en afgift baseret på bilernes tekniske karakteristika, er der tale om en gennemgribende og kompliceret øvelse, som bl.a. vil skabe store prisændringer på konkrete biler. En omlægning af bilafgifterne hører under alle omstændigheder ikke til i forbindelse med at finde en langsigtet løsning for elbiler.</p> <p>Der er ikke tale om dobbeltfinansiering, da forhøjelsen af udligningsafgiften var en del af skattereformen i 2012, og provenuet dermed bidrog til en nedsættelse af skatten på arbejde og andre lempelser i skattereformen.</p> <p>Lovforslaget er justeret i overensstemmelse med bemærkningerne om, at bilradioer fortsat må betragtes som sikkerhedsudstyr. Bilradioer er imidlertid i dag en integreret del af selve bilen, som vanskeligt kan fravælges. Skulle dette alligevel ske, kan der uden betaling af registreringsafgift eftermonteres en radio.</p> <p>Reglen om skematisk nedskrivning af registreringsafgiften har vist sig at have den uhensigtsmæssige konsekvens, at registreringsafgiften for disse næsten nye køretøjer i praksis blive noget lavere, end hvis bilen var blevet værdisat efter de almindelige regler.</p>

Organisation

Bemærkninger

pligtelsen.

Autobranchen Danmark mener, at plug-in-hybridbiler bør sidestilles med elbilerne, sådan de fx alene skal betale 20 pct. af den fulde registreringsafgift i 2016, så teknologien kan nå at blive konkurrencedygtig med benzin- og diesebilerne.

Autobranchen Danmark foreslår, at der indføres en årlig evaluering af salget af elbiler, så der løbende kan holdes øje med, om salget følger forventningerne.

Lovforslagets forventning til salget af elbiler deles ikke af Autobranchen Danmark.

Falder salget af elbiler og hybridbiler markant, som følge af de store afgiftsforhøjelser på disse biltyper, vil lovforslaget indebære en samlet afgiftsstigning, da indtægtssiden i lovforslaget findes ved at pålægge traditionelle benzin- og diesebiler øgede afgifter, mens det forventede provenutab knytter sig til et usikkert og noget tvivlsomt skøn over det fremtidige salg af elbiler.

Kommentarer

Reglen blev gennemført for at gøre administrationen af registreringsafgiften mere enkel for denne ret ensartede gruppe af biler. Det var ikke hensigten, at disse biler derved skulle beskattes lempeligere end andre tilsvarende biler. I øvrigt henvises til kommentaren til Advokatrådet.

Det følger af lovforslaget, at det (blandt andet) er formålet at ligestille plug-in hybridbiler og elbiler i afgiftsmæssig sammenhæng.

Den del af plug-in hybridbilernes energiforbrug, der udgøres af elektricitet, medregnes herefter ved opgørelsen af bilens brændstofforbrug på samme måde som for elbilerne.

Den merafgift i forhold til registreringsafgiften, som denne justering medfører for plugin-hybridbiler, indføres desuden efter lovforslaget over en 5-årig periode (2016-2020) på så vidt muligt samme måde som for eldrevne køretøjer.

Med finansieringen af indfasningen via reduktionen af radiofradraget og afskaffelsen af særreglen om skematisk værdiansættelse af brugte biler og motorcykler, der er under 1 år gamle, skønnes indfasningen at være fuldt finansieret i 2016, mens der fortsat skønnes at være et finansieringsbehov på 100 mio. kr. i 2017, 150 mio. kr. i 2018 og 175 mio. kr. i 2019.

Finansieringsbehovet for 2017 til 2019 er teknisk set tilvejebragt i lovforslaget ved at afskaffe radiofradraget fuldt ud fra 2017 og ved at udvi-

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Autobranchen Danmark mener, at finansieringen er i strid med regeringens skatte- og byrdestop, som godt nok rummer mulighed for, at der kan gennemføres en provenuneutral omlægning af bilafgifterne, som bl.a. skal rumme en langsigtet holdbar beskattning af elbiler mv. Autobranchen Danmark mener ikke, at skatte- og byrdestoppet rummer mulighed for en overfinansieret omlægning af bilafgifterne.</p>	<p>de tillægget i den grønne ejerafgift for manglende partikelfilter til også at omfatte ældre dieselvarebiler fra den 1. januar 2017.</p> <p>Aftaleparterne er dog enige om, at finansieringen for 2017 til 2019 først aftales i 2016 og skal tilvejebringes indenfor bilområdet.</p> <p>Der er stor usikkerhed knyttet til salget af ældre køretøjer frem mod 2020. Aftaleparterne er derfor enige om, at hvis forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperioden, så vil aftaleparterne drøfte indfasningsordningerne på ny. Det gælder også finansieringen.</p> <p>Aftalen vurderes ikke at være i strid med skattestoppet, da regeringsgrundlaget netop giver mulighed for at finansiere en indfasning af elbilerne indenfor bilområdet på trods af skattestoppet.</p>
<p><i>Bech-Bruun på vegne af Tesla</i></p>	<p>Bech-Bruun anfører, at loftet på 800.000 kroner har en meget voldsom påvirkning af prisen for og dermed salget af Teslas biler i Danmark.</p> <p>Bech-Bruun anfører, at loftet synes indført alene for at ramme Teslas køretøjer, og loftet har karakter af en handelshindring og er en diskriminerende foranstaltning. Bech-Bruun mener ikke, at det fremgår af lovforslaget, at Skatteministeriet har forholdt sig til, om loftet er i strid med TEUF artikel 34 og artikel 110, stk. 2. Loftet indebærer statsstøtte til fordel for øvrige producenter af elbi-</p>	<p>Loftet på 800.000 kr. udgør en generel begrænsning af de afgiftsrabatter, der gives til el- og brændselscelledrevne køretøjer, samt plug-in hybridbiler under indfasningsperioden.</p> <p>Loftet gælder for alle køretøjer, der omfattes af indfasningsordningerne uanset oprindelse, bilmærke, type, model osv.</p> <p>Loftet vil alene omfatte de dyreste elbiler, men der vil fortsat for disse biler blive givet en betydelig afgiftsrabat gennem indfasningsperioden, idet afgiftsrabatten med loftet udgør</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ler.</p> <p>Bech-Bruun anfører, at lovforslaget ikke giver nogen begrundelse for indførelsen af loftet, ligesom størrelsen af loftet heller ikke er begrundet.</p> <p>Det vil være i strid med stand-still forpligtelsen efter TEUF artikel 108, stk. 3, hvis den danske stat må indføre registreringsafgiften for elbiler allerede den 1. januar 2016 uden en godkendelse fra Kommissionen.</p>	<p>640.000 kr. i år 1, 480.000 kr. i år 2, 280.000 kr. i år 3 og 80.000 kr. i år 4, for hver elbil, der indregistreres. Herudover gives der et bundfradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr. i 2016 og 2017.</p> <p>Det er Skatteministeriets vurdering, at artikel 34 og artikel 110 TEUF ikke er til hinder for, at der indføres en generel maksimumgrænse for afgifts-rabatten pr. køretøj.</p> <p>I forhold til den statsstøtteretlige vurdering af lovforslaget, herunder af loftet, henvises der til lovforslagets afsnit 10.2.</p> <p>Det følger af artikel 108, stk. 3 TEUF, at en medlemsstat ikke må indføre nye støtteordninger eller ændre en allerede eksisterende støtteordning, før Kommissionen har truffet endelig afgørelse om, at den påtænkte støtteordning eller ændringen (fortsat) udgør statsstøtte, som er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107 TEUF ("<i>standstill forpligtelsen</i>").</p> <p>De gældende fritagelser for registreringsafgift, grøn ejerafgift og vægtafgift for eldrevne køretøjer finder anvendelse for eldrevne køretøjer, der anmeldes til registrering senest den 31. december 2015.</p> <p>Efter gældende regler pålægges eldrevne køretøjer, der anmeldes til registrering efter den 31. december 2015, fuld registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 4 for personbiler, § 5 for varebiler og § 5 a for busser og autocampere. Desuden på-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Bech- Bruun anfører, at der bør redegøres for, hvilke analyseforudsætninger, der ligger bag beregninger, der fører til en reduktion af CO₂-udledningen på 340.000 tons over bilernes levetid, samtidig med at det estimeres, at det højere elbforbrug fra elbiler vil øge CO₂-udledningen fra elproduktion med omkring 60.000 tons CO₂, det vil sige en netto-reduktion med 280.000 tons CO₂ i bilernes levetid.</p> <p>Nærmere bør der redegøres for følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hvad anser regeringen for at være bilers gennemsnitlige levetid – og skelner regeringen hér imellem levetiden for fossile biler og elbiler? 2. Hvor meget forventer regeringen, at energibehovet vil stige, hvis regeringens forventninger til det øgede salg af elbiler måtte 	<p>lægges efter gældende regler grøn ejer, afgift for eldrevne personbiler og varebiler fra den 1. januar 2016. Endeligt pålægges vægtafgift for øvrige eldrevne køretøjer fra den 1. januar 2016.</p> <p>Denne overgang til normalbeskatning efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og vægtafgiftsloven som følge af afgifts-fritagelsernes udløb udgør ikke statsstøtte. Der er således ikke tale om indførelse af en ny støtteforanstaltning eller ændring af en eksisterende støtteforanstaltning i art. 108, stk. 3s forstand. Følgelig vurderes standstill forpligtelsen ikke at være relevant i forhold til denne overgang.</p> <p>Ved opgørelsen af CO₂-effekterne af indfasningen af elbilerne er der taget udgangspunkt i, at en elbil og den konventionelle bil, som elbilen erstatter, har en levetid på 15 år og kører 16.000 km årligt.</p> <p>Ved opgørelsen af CO₂-udledningen for de konventionelle biler er det forudsat, at de udleder gennemsnitligt ca. 104 g CO₂ pr. kilometer i 2016 ved anvendelsen af 100 pct. fossilt brændstof. Dette er korrigeret for biobrændstofindhold. CO₂-udledningen forventes at falde frem mod 2021 bl.a. som følge af skærpede EU-krav til nye bilers CO₂-udledning. Den forudsatte udledning skal ses i forhold til, at nye personbiler i Danmark udledte ca. 110 g CO₂ pr. kilometer i 2014, jf. foreløbige tal fra European Environment Agency.</p> <p>For elbilerne er det forudsat, at en</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>blive indfriet?</p> <p>3. Hvorfor forventer regeringen, at 65 pct. af det øgede behov vil blive dækket af importeret el, mens kun 35 pct. vil blive dækket af dansk produceret el? Er det ikke rimeligt at antage, at elnettet vil blive udbygget, hvis behovet for el stiger på vedvarende vis som følge af et øget antal el-biler i Danmark? Har regeringen taget højde for, at el-biler netop har mulighed for at lagre vedvarende energi i batterierne og dermed sikre en optimal udnyttelse af fx vindenergi om natten, hvilket kan betyde en mere optimal brug af vedvarende energi – og dermed mindske behovet for en udbygning af el-nettet?</p> <p>4. Hvad begrundes regeringens antagelse om, at dansk produceret el kun vil bestå af 60 pct. vedvarende energi i en el-bils levetid? Hvordan harmonerer dette med energiaftalen fra 2012 og målet om, at dansk elproduktion skal være fossilfri i 2035? Der henvises til de officielle 2014 tal fra Energistyrelsen og analyseforudsætningerne fra Energinet.dk samt til fremskrivninger foretaget af Danske Energi, baseret på 2012 Energiaftalen og Energinet.dk's analyseforudsætninger.</p> <p>5. I hvilket omfang har regeringen taget højde for ovenstående fremskrivninger i lovforslagets vurdering af de miljømæssige konsekvenser ved ordningen?</p> <p>Bech-Bruun opfordrer yderligere til en nærmere redegørelse for målingerne af bilernes CO₂-udledning ver-</p>	<p>elbil har et energiforbrug svarende til ca. 140 Wh pr. kilometer. Ved det forudsatte elbilsalg skønnes elbilernes samlede elforbrug hermed at udgøre omkring 540 mio. kWh over deres levetid.</p> <p>Ved opgørelsen af den isolerede CO₂-udledning fra øget elproduktion i Danmark er der taget udgangspunkt i CO₂-indholdet i det marginale elforbrug og ikke i det gennemsnitlige elforbrug, idet flere elbiler giver anledning til et merforbrug af el. De tal fra Energistyrelsen, der henvises til i høringssvaret, er tal for CO₂-indholdet i det gennemsnitlige elforbrug.</p> <p>Den forudsatte andel importeret el på 65 pct. er baseret på analyser af det nordiske el-marked.</p> <p>I forhold til forudsætningen om at danskproduceret el består af 60 pct. VE, så er denne usikker. På kort sigt vil den marginale elproduktion i Danmark være tæt på 100 pct. fossil baseret. På lidt længere sigt vil andelen afhænge af, hvornår det markeds-mæssigt kan betale sig at udbygge med VE.</p> <p>Der er hermed redegjort for de analyseforudsætninger, der ligger bag beregningerne af CO₂-effekten.</p> <p>Såvel benzindrevne, dieseldrevne som natur- og biogasdrevne biler indplaceres i brændstofforbrugsafgif-</p>

Organisation

Bemærkninger

sus deres energiforbrug og nærmere:

1. Hvorfor elbiler og fossile biler måles efter deres energiforbrug, mens natur- og biogasdrevne biler måles efter deres CO₂-udledning.
2. Hvorfor der i relation til § 3, stk. 3, anvendes en faktor på 26,5 mens der i relation til § 3, stk. 7, anvendes en fast faktor på 24.

Bech-Bruun anfører, at der ligeledes bør redegøres for, hvorfor elbiler og fossile biler begge skal måles efter deres energieffektivitet, når dette ikke siger noget om den underliggende CO₂-udledning.

Afslutningsvist anfører Bech-Bruun, at der bør redegøres nærmere for det anslåede nedslag for energieffektivitet for køretøjet i eksempel 2 i lovforslaget, og hvorfor elbilers forbrug af Wh pr. kilometer omregnes til benzinforbrug, når natur- og biogasdrevne biler måles med udgangspunkt i dieselforbrug.

Dette høringssvar er et supplement til høringssvaret afgivet af DEA.

Kommentarer

ten med udgangspunkt i CO₂-udledningen. For dieseldrevne og benzindrevne biler er CO₂-udledningen indarbejdet i satstabelerne, mens det for de natur- og biogasdrevne omregnes, så satstabelen for diesel kan anvendes direkte.

Efter lovforslaget omregnes de el-drevne og delvist el-drevne bilers energiforbrug til benzinforbrug. Det skyldes, at det er fravalgt at anvende CO₂ i omregningen, fordi CO₂-udledningen fra elektricitetsproduktion er stærkt varierende både inden for døgnet og over længere tidsintervaller.

Med hensyn til omregningsfaktorerne bemærkes, at der ved forbrænding af en liter diesel udledes 2650 gram CO₂, mens der ved forbrænding af en liter benzin udledes 2400 gram CO₂.

Hovedreglen i både vægtafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven er, at der for køretøjer, der ikke anvender benzin som drivmiddel, opkræves en udligningsafgift, som udligner forskellen i afgiften på benzin og diesel. Natur- og biogas er, lige som diesel, relativt lavt beskattede brændstoffer, og køretøjer, der anvender natur- og biogas, er pålagt udligningsafgift. Elektricitet er ligesom benzin et relativt højt beskattet brændstof, og bør derfor ikke pålægges udligningsafgift.

For ikke at pålægge elbilerne udligningsafgift omregnes elbilernes elforbrug derfor til et benzinforbrug og ikke til et dieselforbrug.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>CLEVER</p>	<p>CLEVER anfører, at det er vanskeligt at tilslutte sig, at elbiler står over for et gennembrud. Når man ser på salgstallene for elbiler, er det reelt kun elbiler i luksussegmentet, der står over for et gennembrud hos private forbrugere. Andelen af elbiler i lille- og mellemklassen, der købes af private forbrugere er meget lav.</p> <p>CLEVER anbefaler, at der fortsat gives mulighed for, at momsregistrerede virksomheder kan få godtgørelse ned til den lave processats for elektricitet, der er anvendt til opladning af registrerede elbiler m.v.</p> <p>CLEVER foreslår, at Regeringen og forligsparterne, som led i aftalen, afholder et statusmøde en gang om året fra aftalens ikrafttræden med henblik på at iværksætte nye initiativer, der kan understøtte elbilmarkedet, såfremt udviklingen ikke følger de forudsætninger om antal elbiler, der er lagt til grund for aftalen.</p>	<p>Der er stor usikkerhed knyttet til salget af eldrevne køretøjer frem mod 2020. Aftaleparterne er derfor enige om, at hvis forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperioden, så vil aftaleparterne drøfte indfasningsordningerne på ny. Udviklingen i Norge gennem de senere år og i et vist omfang i Danmark gennem de seneste 2 år viser, at salget af elbiler kan stige meget hurtigt.</p> <p>Aftaleparterne har inden fremsættelsen af lovforslaget indgået en aftale om, at den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet, der er anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler, forlænges indtil den 31. december 2016.</p> <p>Denne ændring er indarbejdet i det fremsatte lovforslag.</p> <p>I forhold til et fremtidigt behov for nye initiativer henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p>
<p>Dansk bilbrancheråd</p>	<p>Dansk bilbrancheråd mener, at der endnu engang er tale om en lappeløsning på registreringsafgiftsområdet for køretøjer. Bilbranchen trænger til en fuldstændig sanering og omlægning af afgiftssystemet.</p> <p>Dansk bilbrancheråd mener desuden, at det er uhensigtsmæssigt, at Folketinget diskriminerer visse brændselsformer fremfor at lade markedet og</p>	<p>I forhold til en omlægning af afgiftssystemet henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>I forhold til diskriminering af visse brændselsformer henvises til kommentaren til Autobranchen Dan-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>de almene markeds kræfter styre udbud og efterspørgsel. Denne forfordeling er med til at skævvride markedet.</p>	<p>mark.</p>
<p><i>Dansk Elbil Support</i></p>	<p>Dansk Elbil Support mener, at lovforslaget er problematisk i forhold til overholdelsen af de grundlæggende regler om varers frie bevægelighed ved så eksplicit at lægge afgifter på elbilers værdi, hvilket er uden fortilfælde i EU.</p> <p>Dansk Elbil Support anser desuden lovforslaget for at være problematisk i forhold til overholdelsen af de fælles regler for ens måling af forbruget i alle biltyper, da regeringen i det foreliggende lovforslag opfinder nye og uigennemskuelige udregninger for bilers forbrug.</p> <p>Dansk Elbil Support mener, at værdien af en elbils batteri bør tages ud af afgiftsberegningen, og opfordrer til, at der tages stilling til, om der skal svares afgift af batterierne.</p> <p>Dansk Elbil Support tilslutter sig derudover fuldt ud høringssvaret fra Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance.</p>	<p>Det er Skatteministeriets vurdering, at artikel 34 og artikel 110 ikke er til hinder for, at der indføres registreringsafgift, grøn ejerafgift og vægtafgift for elbiler efter samme principper som for tilsvarende benzin- og dieselbiler.</p> <p>Desuden har lovforslaget til formål at sikre, at overgangen til registreringsafgiften for eldrevne køretøjer m.v. bliver forholdsvis lempelig, da afgiften indføres gradvist over en 5-årig periode.</p> <p>I forhold til overholdelse af de fælles regler for måling af forbrug henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører.</p> <p>Det følger af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, 1. pkt., at værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, medregnes til den afgiftspligtige værdi ved beregningen af registreringsafgiften. Et eldrevet køretøjs batteri vil således efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, 1. pkt., skulle medregnes i køretøjets samlede afgiftspligtige værdi til brug for beregningen af registreringsafgiften. Dette følger således allerede af de gældende</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance (DE/DEA)</i></p>	<p>DE/DEA anerkender, at der nu kommer klarhed om afgifterne på elbiler, men DE/DEA er bekymrede for, at indfasningen sker for hurtigt. Lovforslaget er desuden ikke ambitiøst nok i forhold til at opnå miljø- og klimamålsætninger.</p> <p>Der bør redegøres for, hvorledes regeringen vil leve op til stand still forpligtelsen med den påtænkte håndtering af en eventuel forsinket godkendelse fra kommissionen.</p> <p>Lovforslaget synes at mangle en vel-dokumenteret begrundelse for de forudsætninger, der ligger bag aftalen, hhv. om prisudviklingen og salg af eldrevne køretøjer i 2016-20.</p>	<p>regler.</p> <p>Modellen i lovforslaget balancerer mellem to hensyn. På den ene side vil en langsom overgang til fuld registreringsafgift for elbiler medføre risiko for et stort statsligt provenutab og dermed et stort finansieringsbehov. På den anden side vil en hurtig overgang svække udbredelsen af elbiler i Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bech-Bruun om statsstøtte og stand still forpligtelsen ovenfor.</p> <p>Dertil bemærkes, at der taget højde for stand still forpligtelsen, idet indfasningsordningerne ikke vil blive sat i kraft, før EU-Kommissionen enten har bekræftet, at ordningerne ikke udgør statsstøtte eller har truffet en endelig afgørelse om, at der er tale om lovlig statsstøtte. Gældende regler, dvs. afgiftsfrihed i 2015 og almindelig registreringsafgift mv. fra årsskiftet, vil gælde, indtil de nye regler kan sættes i kraft med virkning tilbage til 1. januar 2016 (når der foreligger en godkendelse fra EU-Kommissionen).</p> <p>Der er stor usikkerhed knyttet til såvel prisudviklingen som salget af eldrevne køretøjer frem mod 2020. Udviklingen i Norge gennem de senere år og i et vist omfang i Danmark gennem de seneste 2 år viser, at salget af elbiler kan stige meget hurtigt.</p> <p>Med den forudsatte prisudvikling er der foretaget et skøn for salget af el-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>I forhold til beregningen af rabatten fra Wh/km til km/l er det uklart, hvorfor elbilernes og plug-in-hybridbilernes forbrug af Wh/km omregnes til benzinforbrug målt i km/l. Der bør desuden tages højde for forskelligt CO₂-indhold pr. energienhed, som er tilfældet for gasbiler.</p> <p>DE/DEA anbefaler, at elafgiften ved al opladning af batterier til eldrevne køretøjer fortsat refunderes, så afgiften svarer til processtrøm for momsregistrerede virksomheder.</p> <p>Der bør indføres særlige bestemmelser om el til elbusser, så det sikres, at elbusser ikke betaler mere i afgift end sammenlignelige kollektive transportformer pr. energienhed.</p> <p>I forhold til loftet på 800.000 kr. anbefaler DE/DEA, at dette fjernes, da loftet reelt kun har den virkning, at salget af større elbiler stoppes.</p> <p>Der er væsentlig større CO₂ besparelser ved elbiler, end det fremgår af lovforslaget. DE/DEA anfører, at</p>	<p>biler frem mod 2020. Dette skøn er naturligvis behæftet med stor usikkerhed. Derfor fremgår det også af lovforslaget, at aftaleparterne er enige om, at såfremt forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperioden, vil aftaleparterne drøfte indfasningen.</p> <p>I forhold til omregning af elforbrug til brændstofeffektivitet henvises til kommentaren til Bech-Bruun.</p> <p>I forhold til indregningen af CO₂, skal det bemærkes, at det fremgår direkte af den politiske aftale, at omregning sker på baggrund af energindholdet i 1 kWh. Denne omregning er aftalt, fordi det er en entydig omregningsparameter. Modsat varierer CO₂ udledningen fra elektricitetsproduktion stærkt inden for døgnet og over tid.</p> <p>I forhold til bemærkningerne om en forlængelse af den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler henvises til kommentaren til CLEVER.</p> <p>I forhold til bemærkningerne om loftet på 800.000 kr. for indfasningsordningerne for elbiler m.v. og om opgørelsen af CO₂-effekterne som følge af indfasningen af elbilerne henvises til kommentaren til Bech-Bruun.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der bør redegøres nærmere for beregningerne af CO₂-reduktion fra el-biler.</p> <p>DE/DEA savner en forklaring på, hvorfor hele den varige provenuevinst ikke er udnyttet, og hvad gevinsten skal anvendes til, set i lyset af, at omlægningen skal være provenuneutral.</p> <p>DE/DEA anbefaler endeligt, at el-drevne køretøjer tænkes ind ved en eventuel omlægning af den generelle bilbeskatning, således at den relative prisforskel mellem el-drevne køretøjer og fossile biler ikke skærpes yderligere.</p>	<p>I forhold til bemærkningen om provenuet og omlægning af bilafgifterne henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p>
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Dansk Erhverv mener, at det er vanskeligt på grundlag af de aktuelle salgstal at bedømme, hvorvidt el-drevne køretøjer m.v. er konkurrencedygtige med konventionelle biler, men salgstallene synes at indikere, at elbiler m.v., fortsat ikke er en naturlig del af overvejelserne hos de private bilkøbere, når der overvejes køb af ny bil.</p> <p>Myndighederne bør derfor følge markedet og der ud fra vurdere, om senere justeringer af lovgivningen på området skulle være nødvendige.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at en stor del af de privatsolgte biler på området indgår i flåden hos biludlejningselskaber og andre virksomheder. Da de pågældende køretøjer som hovedregel bl.a. har kortere rækkevidde, samt kræver en række følgeinvesteringer i ladeinfrastruktur m.v., må det for-</p>	<p>I forhold til bemærkningen om elbilers konkurrencedygtighed og behov for senere justeringer af lovgivningen henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark</p> <p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises til kommentaren til Advokatrådet.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ventes, at ændringerne medfører en relativt kraftig opbremsning i virksomhedernes investeringer på området.</p> <p>Lovforslaget får tilbagevirkende effekt for biludlejningsvirksomheder, der har indkøbt og udlejet biler til valutaudlændinge i tillid til ordningen. Dansk Erhverv foreslår på den baggrund, at ordningen kun omfatter biler indkøbt efter lovens ikrafttræden.</p>	
<p><i>Dansk Industri (DI) og Bilbranchen</i></p>	<p>DI/Bilbranchen anfører, at lovforslaget medfører en registreringsafgift, som er vanskelig at gennemskue, og som ikke skaber et reelt incitament til at købe en miljøvenlig og sikker bil.</p> <p>DI/Bilbranchen mener, at den bedste løsning vil være at gøre op med den værdibaserede afgift og omlægge den til en løbende teknisk baseret afgift. Dette vil fremme salget af sikre biler med en lav miljøpåvirkning samtidig med, at der for staten vil opnås et mere stabilt provenu.</p> <p>Der mangler oplysninger om retstilstanden, såfremt lovforslaget ikke træder i kraft 1. januar 2016 og de mulige scenarier som følge heraf.</p> <p>DI/Bilbranchen anfører, at ophævelsen af særreglen i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10 om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år får ikke kun betydning for såkaldte valutaudlejningsbiler. Ophævelsen rammer således i endnu højere grad andre køretøjer, såsom leasede biler på forholds-</p>	<p>I forhold til en omlægning af bilafgifterne henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>I forhold til retstilstanden, hvis lovforslaget ikke træder i kraft 1. januar 2016 henvises til kommentarerne til Bech- Bruun og DE/DEA.</p> <p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises til kommentaren til Advokatrådet.</p> <p>I øvrigt bemærkes, at den skematiske nedskrivning af registreringsafgiften giver en uhensigtsmæssig og ikke tiltænkt tendens til, at registreringsafgiften belaster leasingbiler betydeligt</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>mæssig afgift og importerede biler, der er under 1 år gamle. Generelt vil ophævelsen få alvorlig betydning for de berørte køretøjer og forårsage en skævvridning af konkurrencen i branchen.</p> <p>DI/Bilbranchen foreslår på denne baggrund, at der indføres en overgangsordning hvor reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, kan anvendes indtil den 31. december 2016 for brugte personbiler og motorcykler, der på registreringstidspunktet har en alder under 1 år, og hvorom der senest den 8. oktober 2015 er indgået skriftlig aftale om salg til et udlejningsselskab eller et leasingselskab.</p> <p>Det anslåede provenutab hviler på usikre antagelser om det fremtidige salg af elbiler. DI/Bilbranchen anser det for usandsynligt, at salget af elbiler i mini- og mellemklassen vil blive mere end tredoblet fra 2016 til 2019.</p> <p>DI/Bilbranchen anmoder Skatteministeriet om at tage stilling til, om ikke det forhold, at der ifølge aftaleteksten kan spares 30.000 kr. i afgift ved at indregistrere den samme bil d. 31. december 2016 i stedet for d. 1. januar 2017 snarere vil medføre en fremrykning af salget fra 2017 til 2016.</p> <p>Generelt stiller DI/Bilbranchen sig kritisk over for finansieringsbehovet, og at dette skulle vokse i løbet af perioden.</p>	<p>mindre end biler, der købes uden flådejer-rabat af almindelige bilkøbere.</p> <p>I forhold til det fremtidige salg af elbiler henvises til kommentaren til DE/DEA</p> <p>Det er korrekt, at indfasningen indebærer prisstigninger ved årsskiftet igennem indfasningsperioden, hvilket giver tilskyndelse til fremrykning af salget. En sådan fremrykning er medregnet i den skønnede udvikling over salget af elbiler frem mod 2020.</p> <p>I forhold til finansieringsbehovet henvises til kommentaren til Auto-Branchen Danmark og DE/DEA.</p>
<p>Danske Advokater</p>	<p>Danske Advokater påpeger, at ophævelsen af den skematiske værdiansættelse af</p>	<p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises til kommentaren til</p>

Organisation

Bemærkninger

telse af køretøjer i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, ikke alene omfatter valutaudlejningsbiler.

Danske Advokater mener, at ophævelsen også finder anvendelse for eksempelvis køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift og import af køretøjer under 12 måneder mv. Ophævelsen vil endvidere betyde, at leasingtagerne ikke får mulighed for at foretage korrektioner til leasingkontrakter, uden at dette i de fleste tilfælde vil føre til betaling af yderligere registreringsafgift.

Danske Advokater anfører, at der bør indføres en overgangsregel, da virksomhederne bør have rimelig tid til at indrette sig på de nye regler og ikke pålægges økonomiske belastninger på allerede indgåede aftaler.

Danske Advokater foreslår et mindre indgribende alternativ til ophævelsen af § 4, stk. 10, hvori det præciseres, at den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften ikke omfatter køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 15.

Danske Advokater anfører, at i forhold til radiofradraget kan det forvriddede konkurrencen, hvis en forhandler skal beregne registreringsafgift af salget af en bilradio ved samtidig salg af en ny bil, hvis bilen er monteret med en bilradio fra fabrikken, mens bilkøberen kan købe en tilsvarende radio hos en anden forhandler, uden at der skal betales registreringsafgift af radioen.

Begrebet ”*indrettet til*” er efter Danske

Kommentarer

Advokatrådet.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, 1. pkt., at værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, medregnes til den afgiftspligtige værdi ved beregningen af registreringsafgiften. Der er ikke foreslået ændringer af denne bestemmelse i forslaget.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Advokaters vurdering uklart, da der ikke foreligger nogen klar definition af, hvad der skal til for at et køretøj anses for at være indrettet til noget bestemt udstyr.</p> <p>Danske Advokater foreslår, at der samtidig med nedsættelsen af radiofradraget præciseres, at det udstyr, der er nødvendigt for bilens funktion, altid vil være omfattet af registreringsafgiften, uanset hvem der sælger det nødvendige udstyr til brugeren.</p>	
<p><i>Danske Biludlejere</i></p>	<p>Danske Biludlejere noterer sig, at valutaudlejningsbiler ikke efter den 1. januar 2016 vil kunne afgiftsberigtiges efter den oprindelige registreringsafgift.</p> <p>Afgiftsberigtigelsen vil fremover skulle baseres på en konkret vurdering. Grundet lovforslagets behov for finansiering er dette noget, som biludlejningsselskaberne fremadrettet må indrette sig på.</p> <p>Biler registreret i 2015 burde imidlertid kunne afgiftsberigtiges efter de nugældende regler ifølge Danske Biludlejere, ligesom det gælder for el-drevne biler indregistreret inden 1. januar 2016.</p> <p>Ligeledes anfører Danske Biludlejere, at de samme regler omkring indgåelse af bindende aftale inden den 8. oktober 2015 også bør gælde for valutaudlejningsbiler.</p>	<p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises til kommentaren til Advokatrådet.</p> <p>Når afskaffelsen af reglen medfører en højere registreringsafgift på bilerne, skyldes det, at de, der anvender reglen som oftest er flådeejere, der har købt køretøjerne til en lavere pris end den almindelige forbruger. Denne lavere pris danner samtidigt et maksimum for, hvor meget registreringsafgiften kan blive højere ved afskaffelse af reglen. Det skyldes, at der fortsat er en regel om, at der ikke kan betales afgift af en højere værdi end bilens værdi som ny.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De Danske Bilimportører mener, at lovforslaget er en dårlig løsning for</p>	<p>Vedr. omlægning af bilafgifterne henvises til kommentaren til Auto-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>integrering af elbiler mv. i det eksisterende afgiftssystem. Lovforslaget vil have som konsekvens, at de mest miljørigtige elbiler og plug-in hybridbiler på markedet vil blive væsentlig dyrere, og at alle de eksisterende problemer, som er forbundet med registreringsafgiftens værdibaserede beregningsprincip, vil blive yderligere forstærket.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at en samlet løsning kræver et opgør med det værdibaserede beregningsprincip og indførelsen af en ny bilafgift baseret på bilernes miljø- og sikkerhedsmæssige belastning.</p> <p>Beregningen af provenutabet og antagelserne om substitutionseffekter mellem elbiler og konventionelle biler er usikre, og finansieringen lider af, at primært nye biler skal bidrage.</p> <p>De Danske Bilimportører mener, at den gradvise indfasning er tilfældigt fastsat, og den forhindrer ikke betydelig prisstigninger. Det teknologiske prisfald, som er indregnet i prisseksemplerne i den politiske aftale, er hypotetiske.</p> <p>Modellen for beregning af et samlet brændstofforbrug for plug-in hybridbiler harmonerer ikke med NEDC.</p> <p>De Danske Bilimportører anfører, at de nødvendige data ikke er umiddelbart tilgængelige på COC-dokumentet. Dataene heri kræver yderligere beregning for at nå frem til de nødvendige tal, der skal indgå i beregningen af registreringsafgiften.</p>	<p>branchen Danmark.</p> <p>I forhold til provenutabet henvises til kommentaren til DE/DEA.</p> <p>I forhold til den gradvise indfasning henvises til kommentaren til DE/DEA.</p> <p>Når det gælder EU-normer, tages udgangspunkt i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.</p>

Organisation

Bemærkninger

Et nyt samlet forbrug bør være kompatibelt med NEDC, hvilket kræver beregning af et særskilt forbrug for forbrændingsmotoren i plug-in hybridbiler. De Danske Bilimportører foreslår, at man anvender den beregningsmodel, som man i forvejen anvender til beregningen af det standardiserede kombinerede forbrug. Helt specifikt anfægter De Danske Bilimportører at kombineret forbrug adderes med elforbrug (Wh/km) omregnet til km/liter (benzin). Den særlige indfasning af differencen mellem ny og gammel afgift på plug-in hybridbiler kræver desuden to parallelle beregningsmetoder i hele indfasningsperioden. Det er et paradoks at de mest effektive plug-in hybridbiler bliver ramt af den største afgiftsstigning.

De Danske Bilimportører mener, at lovforslaget ikke er klart, når det gælder beregningen af afgiftspligtig værdi af elbiler uden batteri, da der kan være betydelig administrativt besvær forbundet med separat værdiansættelse af batterier, ligesom det ikke er tydeliggjort, om der er afgiftsmæssige konsekvenser af udskiftning af et batteri i en elbil.

1. Afskaffelsen af radiofradraget kan potentielt fordyre installationen af radioer især i de mindste biler.
2. Vurderingen af de administrative byrder for erhvervslivet er misvisende. Flere forhold vil ikke blive opfanget af AMVAB-modellen. Ophævelsen af § 4, stk. 10, vil resultere i, at mange flere biler skal vurderes enten ved selv-

Kommentarer

Udgangspunktet for de målinger, der foretages efter denne forordning, er således netop NEDC (New European Driving Cycle), og dermed er opgørelserne af det samlede brændstofforbrug i overensstemmelse hermed.

I forhold til den afgiftspligtige værdi af elbiler uden batteri henvises til kommentaren til Dansk Elbil Support.

Med hensyn til fradraget for bilradioer henvises til kommentaren til Autobranchen.

Med hensyn til de administrative omkostninger for erhvervene henvises til den eksterne vurdering i lovforslagets punkt 7 foretaget af Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER).

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>anmeldelse eller vurdering og med tilhørende kontrol og usikkerhed. Det bemærkes, at selv med udgangspunkt i AMVAB-modellen, angår de administrative byrder ikke kun angivelse af Wh-forbrug og brændstofforbrug.</p> <p>Mere generelt er De Danske Bilimportører kritiske over for afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse. Der synes ikke at være indtruffet ændringer eller andre forhold, der bør føre til, at de grunde, hvorefter bestemmelsen i sin tid blev indført ikke længere er gældende. Ophævelsen vil medføre risiko for et voldsomt bureaukrati. De Danske Bilimportører bemærker, at der er et stærkt behov for en overgangsbestemmelse for så vidt angår ophævelsen af den skematiske beregningsregel, der kan sikre, at aftaler, som parterne har indrettet sig efter juridisk og økonomisk, kan gennemføres og afvikles i overensstemmelse med det lovgrundlag, der var gældende ved indgåelsen af aftalerne.</p>	<p>Når det gælder afviklingen af det skematiske værdifald for registreringsafgiften på 0 – 1 årige brugte biler, herunder behovet for en overgangsbestemmelse, henvises til kommentaren til Advokatrådet.</p>
<p><i>E.ON Danmark A/S (E.ON)</i></p>	<p>E.ON anfører, at lovforslaget indeholder en alvorlig ændring og mulig overset omfortolkning af Skatterådets tidligere præcisering af gældende lov om, at virksomheder, der har aktiviteter indenfor opladning af batterier til elbiler, også kan få godtgjort elafgiften af processtrøm anvendt til opladning.</p> <p>Dette skyldes, at det i lovforslaget foreslås, at strøm forbrugt i opladning til elbiler ikke bør anses som proces-</p>	<p>I forhold til bemærkningerne omkring en forlængelse af den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler henvises til kommentaren til CLEVER.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>FDM</p>	<p>energi i produktionen.</p> <p>FDM udtrykker indledningsvist tilfredshed med, at aftalen for første gang går væk fra en afgiftsmæssig særbehandling af enkelte teknologier.</p> <p>FDM mener også, at forslaget desværre illustrerer, hvorfor den nuværende værdibaserede registreringsafgift er et forældet og uholdbart afgiftssystem, og hvorfor der er behov for en langt mere grundlæggende reform af de danske bilafgifter.</p> <p>FDM anfører, at indfasningsordningerne for elbiler og i særdeleshed for plug-in-hybrider vil gøre disse køretøjer endnu mindre attraktive for de danske forbrugere. Konsekvensen kan meget vel blive, at salget af disse køretøjer hindres og dermed yderligere forsinker de danske forbrugeres optag af ny teknologi, der ellers vil være et vigtigt skridt i retningen af en af-karbonisering af peronbiltransporten.</p> <p>FDM anfører, at elbilsalget endnu ikke er modnet, og det holdes primært oppe af dels offentlige tilskud fra Energistyrelsens puljer til flåde-ejere i form af kommuner og virksomheder, og dels privates køb af én specifik elbilmodel – Tesla S.</p> <p>Der må forventes en markant opbremsning i salget af elbiler og plug-in-hybrider.</p> <p>Den foreslåede finansiering af det såkaldte provenutab findes ved at gøre alle nye biler endnu dyrere. FDM</p>	<p>Når det gælder en omlægning af bilafgifterne, henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>I forhold til salget af elbiler henvises til kommentarerne til AutoBranchen Danmark og DE/DEA.</p> <p>I forhold til bemærkningerne omkring fradraget for bilradioer henvises til kommentaren til Autobran-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>mener, at det endvidere er uheldigt at pålægge bilradioer Europas klart højeste registreringsafgift, da trafikradioer i praksis spiller en sikkerhedsmæssig rolle.</p> <p>FDM forventer, at bilafgifterne generelt nedsættes, hvis elbilsalget bliver mindre end skønnet fremover, eller at den resterende finansiering som i 2017-2019 udestår i det mindste sløjfes.</p> <p>FDM mener, at der er behov for en generel omlægning af de danske bilafgifter hen imod en teknisk baseret, løbende bilafgift på et lavere provenuniveau. Det har aftalen for beskatning af el- og hybridbiler ikke ændret på. Det vil tværtimod blot øge skadevirkningerne ved det nuværende afgiftssystem i de følgende år.</p>	<p>chen.</p> <p>I forhold til finansieringen af indfasningen henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p> <p>Når det gælder en omlægning af bilafgifterne, henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p>
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing påpeger, at en utilsigtet bivirkning af afskaffelsen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, vil være, at erhvervsdrivende og private, som leaser køretøjer til brug for deres virksomhed eller daglige transport til og fra arbejde, også vil blive ramt og ikke kun valutabiler.</p> <p>I henhold til ordningen om forholdsmæssig registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, påpeger Finans og Leasing, at det ifølge lovforslaget ikke længere vil være muligt at benytte registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, til nedskrivningen af restværdien, når der inden for det første år ændres i leasingaftalen.</p> <p>Hvis det fastholdes, at registrerings-</p>	<p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises til kommentaren til Advokatrådet.</p> <p>Med hensyn til for hvilke køretøjskategorier § 4, stk. 10, anvendes i dag, henvises til kommentaren til DI/Bilbranchen.</p>

Organisation

Bemærkninger

afgiftslovens § 4, stk. 10, skal ophæves for alle typer køretøjer, og ikke blot valutabilerne, som der ellers fokuseres på i lovforslagets bemærkninger, er det Finans og Leasing opfattelse, at den bebudede forenkling af administrationen af § 3 b bør gennemføres samtidig (dvs. fremskynedes), således at lovforslaget ikke får de nævnte utilsigtede virkninger for dansk erhvervsliv og private pendlere i form af øgede administrative byrder, hindring af mobiliteten på det danske arbejdsmarked og øgede omkostninger for dansk erhvervsliv.

Der bør indsættes en overgangsordning for afskaffelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, for køretøjer, hvor der er indgået bindende aftaler i tillid til, at bilen inden for det første leveår kan omregistreres på baggrund af matematisk nedskrivning af værdien.

Finans og Leasing mener, at det bør præciseres i lovforslagets bemærkninger, at en elbil, der er indregistreret i dag, kan omregistreres afgiftsfrit i fremtiden, uanset om den er ejet privat eller af et leasingselskab.

Det bør endvidere for klarhedens skyld fremgå af bemærkningerne, at de kunder, som har indgået aftale om køb af en elbil før dette lovforslag, kan transportere deres ordre til et leasingselskab, som derefter kan registrere bilen uden betaling af registreringsafgift, såfremt det sker inden 1. juli 2016.

Kommentarer

Der henvises til definitionen af begrebet slutbruger i bemærkningerne til lovforslagets overgangsbestemmelse i § 5.

Kunder, som har indgået en aftale om køb af en elbil (slutbruger) for Regeringen (V) sammen med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre indgik aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler mv., kan ikke efter den 9. oktober 2015 transportere deres ordre til et leasingselskab, som herefter kan indregistrere bilen uden afgift.

Der skal være identitet mellem den

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>slutbruger, der køber elbilen, og den slutbruger, der indregistrer elbilen, for at overgangsreglen om indregistrering inden den 1. juli 2016 kan benyttes.</p>
<p><i>Forbrugerrådet Tænk</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Forenede danske elbilister</i></p>	<p>Forenede danske elbilister mener, at lovforslaget diskriminerer elbiler, med det resultat, at elbilerne får ekstra afgifter sammenlignet med benzin og dieslbiler. Den afgiftsmæssige ligestilling med benzin- og dieslbiler sker for tidligt og vil stoppe det aktuelle opsving i elbilisme. Danmark bør vente med at tage stilling til, hvornår en fuldstændig ligestilling med benzin- og dieslbiler skal ske, til der opnås en vis volumen i markedet for elbiler på fx omkring 50.000 elbiler.</p> <p>Forenede danske elbilister anbefaler, at energiafgiften på 1 KWh til fremdrift af biler bør gøres ens, uanset om den leveres i form af diesel, benzin, brint eller el.</p> <p>Forenede danske elbilister anbefaler endvidere, at de officielle EU-normer for, hvor langt en bil kan køre, dvs. NEDC (New European Driving Cy-</p>	<p>Med hensyn til omregning af elforbrug henvises til kommentaren til Bech-Bruun.</p> <p>Lovforslaget har til formål at indpasse eldrevne og plug-in hybrid køretøjer i motorafgifterne. Ændringer i energifgifterne for diesel, benzin og elektricitet falder udenfor forslaget.</p> <p>Vedr. EU-normer henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>cle), bør anvendes, når energiforbruget beregnes og anvende disse normer i beregningen af beskatningen.</p> <p>Beregningen af registreringsafgiften med el som drivmiddel bør ifølge Forenede danske elbilister, sidestilles med metoderne for de andre drivmidler, og bør derfor inddrage et estimat for den reelle CO₂-udledning fra EL produktionen. Det bør ske efter samme målestok, som er brugt for de andre drivmidler. Altså at der skal gives samme nedslag i registreringsafgiften for at udlede mindre end 150 g CO₂/km, uafhængigt af drivmiddel.</p> <p>Forenede danske elbilister anbefaler endvidere, at der i lovforslagets CO₂-beregninger indregnes den samlede CO₂-udledning fra brændstofferne medtaget den CO₂, der udledes såvel ved produktion og transport af brændstoffet samt den CO₂, der udledes under fremdrift af bilen. Herunder bør indregnes en løbende justering i forhold til den del af elproduktionen, der produceres med vedvarende energikilder.</p> <p>Forenede danske elbilister anbefaler endelig, at der i grundlaget for afgiftsberegningen gives fradrag for elbilens fremdriftsbatteri i lighed med fradrag for sikkerhedsmæssige forbedringer som ABS, airbag mv. Begrundelsen er dels at prisen på batteri er relativ høj og at det ikke kan sidestilles med ”luksus” ekstraudstyr, men en nødvendighed for driften af bilen. Afgiftsreduktionen kunne fastsættes til et beløb pr. KWh i elbilens</p>	<p>Vedr. CO₂-udledning og omregning henvises til kommentar til DE/DEA.</p> <p>I forhold til fradrag for fremdriftsbatteri henvises til kommentaren til DE/DEA</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>FSR – danske revisorer (FSR)</i></p>	<p>fremdriftsbatteri.</p> <p>I forhold til ophævelsen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, bemærker FSR, at der indregistreres mange andre brugte køretøjer end valutaudlejningsbiler under denne bestemmelse. Det skematiske fradrag vil ikke længere kunne anvendes, hvis bestemmelsen ophæves, og ophævelsen rammer derfor et meget bredere grundlag end det er tiltænkt ifølge bemærkningerne.</p> <p>FSR foreslår, at reguleringen af ordningen for valutaudlejningsbiler sker ved en ophævelse af afgiftsfritagelsen i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 16, i stedet for en fuldstændig ophævelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10.</p> <p>Et alternativ kunne ifølge FSR være at fjerne registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, 3. pkt., om fradraget på 5.000 kr. for tidligere afgiftsfritagne køretøjer, således at bestemmelsen om kilometerfradraget fortsat bibeholdes. Kilometerfradraget giver maksimalt et fradrag i registreringsafgiften på 14 pct. ved en brugt bil på 11 måneder.</p> <p>FSR anfører, at det bør fremgå klart af lovforslaget, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ikke ændres som følge af ophævelse af bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, således at afgiftsgrundlaget ved indregistrering af tidligere valutabiler fortsat ikke kan være højere end den oprindeligt anførte afgiftspligtige værdi.</p>	<p>Med hensyn til spørgsmålet om, for hvilke køretøjskategorier § 4, stk. 10, anvendes i dag, henvises til kommentaren til DI og Bilbranchen.</p> <p>Det kan oplyses, at der ikke ved lovforslaget er foreslået ændringer af § 10, stk. 2.</p> <p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises til kommentaren til Advokatrådet.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>I forhold til afskaffelsen af godtgørelse for den elafgift, som virksomheden har forbrugt til lagring af batteri til eldrevne køretøjer, foreslår FSR en bagatelgrænse, som angiver, at det alene er biler, som jævnligt oplades i virksomheden, eller som jævnligt har adgang til opladning i virksomheden, som skal medregnes ved anvendelse af standardreglerne.</p>	<p>I forhold til bemærkningerne om en forlængelse af den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler henvises til kommentaren til CLEVER.</p>
<p><i>KPMG ACORTAX (KPMG)</i></p>	<p>KPMG bemærker, at indfasningen af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i specielt registreringsafgiftssystemet kan give udfordringer i forhold til EU-rettens beskyttelsesmekanismer samt reglerne om forbudet mod ulovlig statsstøtte mellem konkurrerende produkter.</p> <p>KPMG bemærker endvidere at lovforslaget indeholder elementer, der kan være særdeles bekymrende i forhold til overholdelsen af de frie varebevægelser.</p> <p>KPMG antager, at de eksisterende regler, som fastsat i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, har skulle tjene til opfyldelse af et eller flere specifikke formål. Det kunne bl.a. være en overholdelse af EU-Domstolens retspraksis, hvorefter der ved førstegangs indregistrering af importerede brugte biler i Danmark – end ikke i enkelte tilfælde – må betales mere i registreringsafgift end residualafgiften i tilsvarende biler, der er blevet indregistreret i Danmark som nye biler.</p> <p>Det virker derfor umiddelbart ejen-</p>	<p>Hvad angår den statsstøtteretlige vurdering og spørgsmålet om foreneligheden med EU-traktatens bestemmelser om varernes frie bevægelighed henvises til kommentaren til Bech Bruun og kommentaren til DE/DEA.</p> <p>Den skematiske nedskrivning af registreringsafgiften i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, blev gennemført for at forenkle afgiftsberigtigelsen af næsten nye og derfor meget ensartede biler.</p> <p>Med hensyn til den EU-retlige vurdering af afskaffelsen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, bemærkes, at de almindelige regler, som de biler, der i dag afgiftsberigtiges efter § 4, stk. 10, fremadrettet foreslås at skulle afgiftsberigtiges efter, er nøje afstemt med EU-retten, jf. lov nr. 265 af 23. april 2008, og forarbejderne hertil.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>dommeligt, at det er muligt uden videre at ophæve denne bestemmelse.</p> <p>KPMG finder det betænkeligt, at ministeriet ikke ved afskaffelsen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, har lagt op til overgangsregler for bindende aftaler, der er indgået senest den 8. oktober 2015.</p>	<p>Ved denne lovændring blev alle parametre i afgiftsberegningen for nye biler inddraget i afgiftsberegningen for brugte. Derved sikredes det, at man med udgangspunkt i den almindelige pris for en brugt bil her i landet kunne fastsætte en residual registreringsafgift i nøje overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Når det gælder ophævelsen af § 4, stk. 10, henvises endvidere til kommentaren til Advokatrådet.</p>
<p><i>Motorcykel Forhandler Foreningen</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Motorhistorisk samråd</i></p>	<p>Motorhistorisk samråd anfører, at lovforslagets finansieringsmuligheder i nogen grad, vil ramme ejere af historiske biler uforholdsmæssigt hårdt samtidig med, at deres bidrag til den samlede økonomi i forslaget er begrænset. Yderligere bør lovforslaget forholde sig til veteranstatus for denne type køretøjer.</p> <p>Motorhistorisk samråd foreslår, at el-drevne og brændselscelledrevne køretøjer sidestilles med andre veteran-køretøjer i lovteksten, når de opnår veteranstatus som følge af den løbende årgangsrænse. Dette både i forhold til registreringsafgifter, så vel som til de løbende afgifter.</p> <p>Motorhistorisk samråd foreslår, at veteran dieselvarebiler ældre end 30 år fritages for partikeludledningsafgiften.</p>	<p>For ældre biler og motorcykler i løbende registrering betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med ¼ af de almindelige satser, såfremt bilen eller motorcyklen har fået nummerplader på 1. gang for mere end 35 år siden. Det bekræftes, at dette også gælder elbiler mv.</p> <p>Hvis den del af lovforslagets tekniske finansiering, der vedrører partikeludledningstillæg for varebiler træder i kraft, vil biler, der er registreret 1. gang for mere end 35 år siden, også for dette tillæg, alene blive belastet med ¼ af satserne for øvrige biler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Partnerskabet for brint og brændselsceller</i></p>	<p>Partnerskabet for brint og brændselsceller anfører, at det er særdeles positivt at afgiftsfritagelsen for brintbiler foreslås forlænget til og med 2018, og at fritagelsen samtidig udvides til også at omfatte brændselscellebiler, der er drevet af andre drivmidler end brint. Samlet set finder Partnerskabet for brint og brændselsceller den foreslåede forlængelse både fornuftig, balanceret og udtryk for en meget positiv politisk prioritering af brændselscellebiler i fremtidens danske transportsystem. Prioriteringen vil sikre en mere klima- og miljøvenlig transport i Danmark i de kommende år.</p> <p>Partnerskabet for brint og brændselsceller mener, at brændselscelledrevne hybridbiler bør være omfattet af afgiftsfritagelsen, jf. aftalens bemærkninger om lige beskatning af teknologisk sammenlignelige køretøjer.</p> <p>Dette bør lovteknisk sikres således, at der ikke er mulighed for misbrug, fx gennem mindre ombygning af afgiftsbelagte biler, alene med henblik på at opnå afgiftsfritagelsen.</p>	<p>Ved et eldrevet køretøj forstås et egentligt eldrevet køretøj, dvs. et køretøj med et drivkraftssystem, som udelukkende består af elmotorer.</p> <p>Ved et plug-in-hybridkøretøj forstås et køretøj, som drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og som kan oplades ved hjælp af en ekstern strømforsyning.</p> <p>Ved et brændselscelledrevet køretøj forstås et egentligt brændselscelledrevet køretøj, dvs. et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.</p> <p>Ved en kombination af et brændselscelledrevet køretøj og et plug-in-hybridkøretøj forstås, et køretøj der drives af el i kombination af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller. Et sådan køretøj anses for at være et el-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Region Hovedstaden</i></p>	<p>Region Hovedstaden anser det som afgørende for en vellykket indfasning af elbilerne i afgiftssystemet, at konsekvenserne af loven følges tæt, og at der er vilje til om nødvendigt at justere loven, så intentionerne om fortsat stigende salg af elbiler kan realiseres.</p> <p>Region Hovedstaden anfører, at afskaffelsen af den delvise godtgørelse i elafgiften til momsregistrerede virksomheder for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler mv. medfører, at energi til elbiler dermed bliver beskattet væsentligt hårdere end brændstof til benzin og dieslbiler.</p>	<p>drevet køretøj.</p> <p>I forhold til en justering af loven henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark og DE/DEA.</p> <p>I forhold til bemærkningerne om en forlængelse af den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler henvises til kommentaren til CLEVER.</p> <p>Det bemærkes i øvrigt, at uanset om ordningen forlænges eller ej, er el som drivmiddel pålagt en lavere afgift end benzin og diesel pr. kørt kilometer.</p>