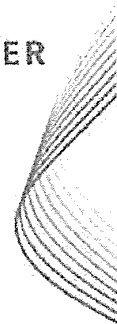




DANSKE
ADVOKATER



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
juraogsamfundsoekonomi@skm.dk; nk@skm.dk

12. november 2015

Høringsvar til udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl.

Arnstroegade 32
1420 København V

Telefon 33 47 70 00
mail@danskeadvokater.dk
www.danskeadvokater.dk

Dokumentnr. D 2015-038002

Skatteministeriet har den 23. oktober 2015 sendt udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (indfasning af el-drevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.) i høring.

Udkastet har været behandlet i Danmarks Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg.

Danske Advokater har følgende bemærkninger til udkastet:

1. Indledning

Hvorledes el- og brændselscelledrevne køretøjer skal afgiftspålægges i Danmark er et politisk spørgsmål, som Danske Advokater ikke har en holdning til. Det er imidlertid Danske Advokaters opfattelse, at langsigtet planlægning og forudsigelighed omkring afgiftsniveaet er en væsentlig forudsætning for at lykkes med udbredelsen af el- og brændselscellebiler, hvis det måtte være en politisk målsætning.

2. Skematisk værdiansættelse af køretøjer under 1 år

Som led i finansieringen af den politiske aftale om gradvis indfasning af el- og brændselscelledrevne køretøjer mv. i registreringsafgiftsloven afskaffes den skematiske værdiansættelse i forbindelse med beregning af registreringsafgiften for brugte køretøjer under 1 år.

Følgende fremgår af aftalen af 9. oktober 2015:

"Finansiering sker ved en afskaffelse af en særregel for beregning af registreringsafgiften for brugte biler under 1 år. Særreglen indebærer en begunstiggelse ved registrering af de såkaldte valutaudlejningsbiler."

Begrundelsen for afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse synes således alene at være, at de såkaldte "valutaudlejningsbiler" har været begunstiget afgiftsmæssigt ved registrering.

Danske Advokater skal indledningsvis henlede opmærksomheden på, at bestemmelserne om skematisk værdiansættelse i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, ikke alene omfatter valutaudlejningsbiler, men derimod også finder anvendelse for eksempelvis køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b og import af køretøjer under 12 måneder mv.

En afskaffelse af den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften for køretøjer under 1 år vil derfor efter Danske Advokaters vurdering føre til en forøget administrativ byrde for såvel vurderingsmyndigheden som autobranchen, idet en ophævelse af bestemmelsen vil kræve, at der skal foretages konkrete vurderinger af hvert enkelt køretøj, ligesom en ophævelse af bestemmelsen i sin helhed vil føre til, at eksempelvis leasingtagere af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift vil blive afskåret fra at få ændret deres leasingkontrakt uden risiko for opkrævning af yderligere registreringsafgift.

Baggrunden for at indføre den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften var netop at lette de administrative byrder for erhvervslivet, idet køretøjer, der er under 1 år gamle, som udgangspunkt har en ensartet afskrivnings- og nedskrivningsprofil for værdien af registreringsafgift.

Som anført i lovbemærkningerne er formålet med at ophæve bestemmelsen at lukke den utilsigtede virkning, der er for indregistrering af valutaudlejningsbiler til værdier, der ligger under markedsprisen.

Et mindre indgribende alternativ til ophævelse af § 4, stk. 10, kunne være at præcisere, at den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften ikke omfatter køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 15.

Det foreslås derfor, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, affattes således:

”For brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år, bortset fra biler omfattet af § 2, stk. 1, nr. 15, jf. stk. 8, kan afgiften fastsættes til den afgift, der ville have været gældende ved bilens eller motorcyklens afgiftsberigtigelse som ny, jf. § 9, stk. 2, med fradrag af 1 pct. pr. 1.000 km, som køretøjet har tilbagelagt efter registreringen eller ibrugtagningstidspunktet. Fradraget kan dog højst udgøre 2 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet i de første 3 måneder og højst 1 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet for de efterfølgende måneder. Køretøjets alder regnes fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, jf. stk. 8. Er der ikke anmeldt en pris for køretøjet efter § 9, stk. 1, fastsættes den afgiftspligtige værdi til den værdi, der ville have været gældende ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt, jf. § 10, stk. 2.”

3. Konsekvenser ved ophævelse af § 4, stk. 10, i sin helhed

Ud over at såvel den offentlige administration og autobranchen pålægges nogle administrative byrder ved ophævelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, vil ophævelse af bestemmelsen indebære, at en ændring i en leasingkontrakt for køretøjer under 12 måneder på forholdsmæssig registreringsafgift i mange tilfælde vil udløse yderligere registreringsafgift.

Opmærksomheden henledes på, at der efter gældende praksis ikke kan ske ændringer i leasingkontrakter, hvor køretøjet er indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift. Hvis der eksempelvis sker ændringer i en leasingtagers kørselsbehov,

således at der skal foretages ændringer i den indgåede leasingaftale, skal der ske afmeldelse i Motorregisteret, og der skal indgås en ny leasingaftale med beregning af ny registreringsafgift.

Hvis registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, ophæves, vil det betyde, at leasingtagerne ikke får mulighed for at foretage korrektioner til leasingkontrakter, uden dette i de fleste tilfælde vil føre til betaling af yderligere registreringsafgift. Nedskrivningen i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, svarer til den afgift, der skal betales ved indregistrering af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Derfor er der efter gældende ret mulighed for at tilpasse en leasingaftale til leasingtagers ændrede kørselsbehov uden afgiftsmæssige konsekvenser.

Det, at en person har behov for at ændre en leasingaftale, fordi vedkommende eksempelvis får længere afstand til sit arbejde og dermed får et større kørselsbehov end antaget på tidspunktet, hvor leasingaftalen blev indgået, bør efter Danske Advokaters opfattelse ikke få afgiftsmæssige konsekvenser, hvilket det fremsatte lovforslag netop vil føre til.

Da registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, ikke alene omhandler de såkaldte "valutaudlejningsbiler", vil en ophævelse af bestemmelsen i sin helhed få vidtrækkende konsekvenser i forhold til intentionen med ophævelse af bestemmelsen. Der skal henses til, at køretøjer indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, med ophævelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, stilles uforholdsmæssigt ringe, ligesom der kan blive betalt registreringsafgift af de omhandlede køretøjer op til flere gange, uagtet at køretøjer ikke sælges videre.

I det omfang den skematiske nedskrivning ikke alene skal ophæves for "valutaudlejningsbiler", opfordrer Danske Advokater til, at ændringen af registreringsafgiftsloven behandles sammen med det forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om registrering af køretøjer, der efter lovprogrammet skal fremsættes i februar I.

4. Radiofradraget

I henhold til registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, skal værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, indgå i afgiftsgrundlaget. Der kan dog ses bort fra betalingen for radioapparater, der indgår i handlen, dog højst for et beløb af kr. 1.000. Uden for afgiftsberegningen kan ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandler og bruger, holdes ude, når montering eller udførelse af arbejdet ikke foretages af fabrikations- eller importørvirksomheden.

Efter lovforslaget reduceres radiofradraget i 2016, hvorefter det bortfalder i sin helhed i 2017.

Bestemmelsen har til formål at undgå, at grundlæggende dele af køretøjet først installeres efter indregistreringen for derved at undgå registreringsafgift. Derimod har det ikke været intentionen, at andet ekstraudstyr, som ikke er nødvendigt for køretøjets funktion, skal indgå i afgiftsgrundlaget.

Registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, bliver fortolket således, at biler må anses for at være indrettet til bilradioer, hvorfor der altid skal betales registreringsafgift af salget

af en bilradio ved samtidig salg af en ny bil, hvis salget af en eftermonteret radio ikke erstatter en original monteret radio.

Efter Danske Advokaters opfattelse kan det forvride konkurrencen, hvis en forhandler skal beregne registreringsafgift af salget af en bilradio ved samtidig salg af en ny bil, hvis bilen ikke 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 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.

Da formålet med bestemmelsen er at sikre, at der bliver betalt registreringsafgift af nødvendigt udstyr for bilens funktion, foreslås det, at det samtidig med nedsættelse af radiofradraget i bestemmelsen 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.

Ved at foretage nedenstående justering bliver der ens vilkår for alle. Udstyr, der er nødvendigt for at kunne indregistrere køretøjet, skal indgå i afgiftsgrundlaget, hvad enten udstyret forefindes fabriksmonteret, monteres efter særskilt aftale mellem forhandler af det nye køretøj og bruger eller monteres efter særskilt aftale mellem en hvilken som helst anden part og brugeren.

Eftermonteret udstyr, der ikke er nødvendig for indregistrering af køretøjet kan her efter holdes ude af afgiftsgrundlaget, når det leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandler og bruger, når montering eller udførelse af arbejdet ikke foretages af fabrikations- eller importørvirksomheden.

Det foreslås derfor, at registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, ændres til følgende:

"Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt nødvendigt udstyr for køretøjets funktion, som leveres med køretøjet. Ved levering af fabriksmonteret radioapparater, der indgår i handelen, kan der ske et nedslag på 600 kr. Uden for afgiftsberegningen kan holdes ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren, dog betinget af, at montering eller udførelse af arbejdet i øvrigt på køretøjet ikke foretages af fabrikations- eller importørvirksomheden. Til den afgiftspligtige værdi medregnes heller ikke betaling for sidevogne, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til gods-transport og ikke benyttes til persontransport."

5. Ikrafttrædelsesbestemmelser/overgangsbestemmelser

Der er fastsat forskellige ikrafttrædelsestidspunkter i udkastet til lovforslag. Med hensyn til indfasning af eldrevne køretøjer mv. fremgår det af ikrafttrædelsesbestemmelserne, at aftaler om køb af eldrevne køretøjer er omfattet af de eksisterende bestemmelser, hvis aftalen er indgået senest den 8. oktober 2015.

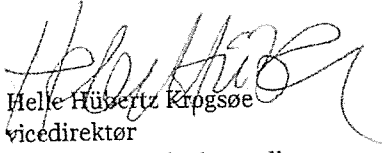
I det omfang ophævelsen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, fastholdes, bør der være en tilsvarende overgangsbestemmelse vedrørende ophævelse af denne bestemmelse.


Opmærksomheden henledes på, at mange leasingselskaber har indgået aftaler med forhandlere om afsætning af leasingbiler ved udløb af eksisterende leasingkontrakter. I det omfang forhandlerne ikke kan aftage køretøjerne uden risiko for merudgift til yderligere registreringsafgift, skal forhandlerne fremskaffe yderligere kapital til allerede indgåede aftaler.

Ved ændring af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, bør virksomhederne have rimelig tid til at indrette sig på de nye regler og ikke pålægges økonomiske belastninger på allerede indgåede aftaler.

Det foreslås derfor, at der indføres en overgangsregel, der svarer til overgangsbestemmelsen for el-biler.

Med venlig hilsen


Helle Hübertz Krogsø
vicedirektør
hhk@danskeadvokater.dk


Christian Bachmann
formand for Danmarks Skatteadvokater
chb@delacour.dk

Nina /stine
nu 9

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Kontor <kontor@mff-dk.dk>
Sendt: 26. oktober 2015 10:36
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen
Emne: Journalnummeret 15-1604999

Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen
Hugo Rasmussen
Projektkoordinator MFF
www.mff-dk.dk

www.wroom.dk
Tlf. 36 16 08 66



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere i Danmark, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Fra: JP-SKM [<mailto:skm@skm.dk>]
Sendt: 23. oktober 2015 15:50
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autig@autig.dk; Margrethe Nørgaard <Margrethe.Noergaard@Skat.dk>; JP-Retssikkerhed <Retssikkerhed@Skat.dk>; biogas@lf.dk; info@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@danishoperators.com; dmu@dmusport.dk; daf@shareholders.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbfu.dk; info@danskeenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; danske-biludleiere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; skatafd@di.dk; di@di.dk; info@erfagruppen-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; eof@eof.dk; ed@energidanmark.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; mail@finansraadet.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fsr@fsr.dk; mbf@fsr.dk; info.dk@greenpeace.org; hoering@horesta.dk; itd@itd.dk; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; mst@mst.dk; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mhs@motorhistorisk.dk; dce@au.dk; info@folkecenter.dk; info@reisearrangorer.dk; info@skad.dk; sik@sik.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Jesper Kiholm Andersen <Jesper.Kiholm@Skat.dk>; br@ve.dk; contact@visitdenmark.com; wwf@wwf.dk
Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejeravgift og registreringsafgift m.v.

Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejeravgift og registreringsafgift m.v. sendes hermed i høring.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest mandag den 9. november 2015.

Bemærkningerne bedes sendt til juraogsamfundsøkonomi@skm.dk. Journalnummeret 15-1604999 bedes anført.

15-1604999

Nina

Akt 6

Anja Kruse

Fra: 3 - SIK Høringer (SIK) <horinger-sik@sik.dk>
Sendt: 27. oktober 2015 08:42
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen
Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. Journalnummer 15-1604999

Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v..pdf; Resumé af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v..pdf

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

docId: http://147.29.96.161/kcap12p/DOK132632581
SJ: 1

Til Skatteministeriet

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til denne høring.

Vh Kasper

Kasper Holmgaard Gravensen
1970 Født 1970

Dir. nr. 53 75 21 14
M. nr. 15 43 16 35
E-mail: khg@sik.dk

Fra: Bettina Grosen På vegne af Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK)
Sendt: 26. oktober 2015 09:10
Til: 3 - SIK Høringer (SIK)
Emne: VS: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Fra: JP-SKM [<mailto:skm@skm.dk>]
Sendt: 23. oktober 2015 15:50
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autig@autig.dk; Margrethe Nørgaard; JP-Retssikkerhed; biogas@lf.dk; info@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@danishoperators.com; dmu@dmusport.dk; daf@shareholders.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbfu.dk; info@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dbl@billimp.dk; bil@di.dk; skatafd@di.dk; di@di.dk; info@erfagrupper-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; eof@eof.dk; ed@energidanmark.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; mail@finansraadet.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; info.dk@greenpeace.org; hoering@horesta.dk; itd@itd.dk; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse; mb-miljoepuljen@live.dk; kantor@mff-dk.dk;

mhs@motorhistorisk.dk; dce@au.dk; info@folkecenter.dk; info@rejsearrangorer.dk; info@skad.dk;
Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK); Skatteankestyrelsen; Jesper Kiholm Andersen; br@ve.dk;
contact@visitdenmark.com; wwf@wwf.dk

Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. sendes hermed i høring.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest mandag den 9. november 2015.

Bemærkningerne bedes sendt til juraogsamfundsoekonomi@skm.dk. Journalnummeret 15-1604999 bedes anført.

Bemærkningerne bedes desuden samtidig sendt i kopi til nk@skm.dk.

AWT 31

Fra: Kontor <kontor@mff-dk.dk>
Sendt: 26. oktober 2015 10:36
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen
Emne: Journalnummeret 15-1604999

Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

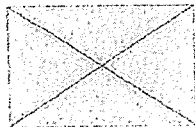
Hugo Rasmussen

Projektkoordinator MFF

www.mff-dk.dk

www.wroom.dk

Tlf. 36 16 08 66



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere i Danmark, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Fra: JP-SKM [mailto:skm@skm.dk]

Sendt: 23. oktober 2015 15:50

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autig@autig.dk; Margrethe Nørgaard <Margrethe.Noergaard@Skat.dk>; JP-Retssikkerhed <Retssikkerhed@Skat.dk>; biogas@lf.dk; info@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@danishoperators.com; dmu@dmusport.dk; daf@shareholders.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbfu.dk; info@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; skatafd@di.dk; di@di.dk; info@erfagruppen-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; eof@eof.dk; ed@energidanmark.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; mail@finansraadet.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; info.dk@greenpeace.org; hoering@horesta.dk; itd@itd.dk; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; mst@mst.dk; mb-miljoepuljen@live.dk; kantor@mff-dk.dk; mhs@motorhistorisk.dk; dce@au.dk; info@folkecenter.dk; info@rejsearrangorer.dk; info@skad.dk; sik@sik.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Jesper Kiholm Andersen <Jesper.Kiholm@Skat.dk>; br@ve.dk; contact@visitdenmark.com; wwf@wwf.dk

Emne: Høring af lovforslag om indfasning af ældre og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Lovforslag om indfasning af ældre og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. sendes herved i høring.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest mandag den 9. november 2015.

Bemærkningerne bedes sendt til juraogsamfundsoekonomi@skm.dk Journalnummeret 15-1604999 bedes anført.

Bemærkningerne bedes desuden samtidig sendt i kopi til nk@skm.dk.

Fra: 3 - SIK Høringer (SIK) <horinger-sik@sik.dk>
Sendt: 27. oktober 2015 08:42
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen
Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejeravgift og registreringsafgift m.v. Journalnummer 15-1604999

Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejeravgift og registreringsafgift m.v..pdf; Resumé af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejeravgift og registreringsafgift m.v..pdf

docId: <http://147.29.96.161/kcap12p/DOK132955541>

SJ: 1

Til Skatteministeriet

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til denne høring.

Vh Kasper

Kasper Holmgård Grønvold

02.10.2015 11:14

10.10.2015 11:14

10.10.2015 11:14
Fra: khg@sik.dk

Fra: Bettina Grosen På vegne af Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK)
Sendt: 26. oktober 2015 09:10
Til: 3 - SIK Høringer (SIK)
Emne: VS: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Fra: JP-SKM [<mailto:skm@skm.dk>]

Sendt: 23. oktober 2015 15:50

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autiq@autiq.dk; Margrethe Nørgaard; JP-Retssikkerhed; biogas@lf.dk; info@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@danishoperators.com; dmu@dmusport.dk; daf@shareholders.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbfu.dk; info@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dbt@bilimp.dk; bil@di.dk; skatafd@di.dk; di@di.dk; info@erfagrupperen-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; eof@eof.dk; ed@energidanmark.dk; fdm@fdm.dk; post@finansotleasing.dk; post@finansforbundet.dk; mail@finansraadet.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; Info.dk@greenpeace.org; hoering@horesta.dk; jtd@jtd.dk; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mhs@motorhistorisk.dk; dce@au.dk; info@folkecenter.dk; info@rejsearrangorer.dk; info@skad.dk; Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK); Skatteankestyrelsen; Jesper Kiholm Andersen; br@ve.dk; contact@visitdenmark.com; www.wwf.dk

Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. sendes hermed i høring.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest mandag den 9. november 2015.

Bemærkningerne bedes sendt til juraogsamfundsoekonomi@skm.dk. Journalnummeret 15-1604999 bedes anført.

Bemærkningerne bedes desuden samtidig sendt i kopi til nk@skm.dk.

KW15
15-1604999
400 82

2. november 2015

Sagsnr.:

/Anr.Ho'-erst

Høringssvar vedrørende Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget forslaget i høring.

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser.

Forslaget medfører administrative byrder for erhvervslivet.

De administrative byrder består for det første i, at der fremover vil skulle angives WH-forbrug og brændstofforbrug for såkaldte plug-in hybrid biler. I lyset af det forholdsvis begrænsede antal af disse biler, og da de administrative byrder for erhvervslivet kun retter sig mod de erhvervsrelaterede køretøjer, vil de administrative byrder i relation hertil være relativt begrænsede. For det andet vil virksomheder, der tilbyder opladning af el-biler, skulle opgøre og indberette forbruget særskilt pr. måler jf. § 11, stk. 5. Ellers vil forbruget blive sat til en fast takst pr. bil.

TER vurderer, at de administrative byrder ikke overstiger 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Per Kæmpe

Fuldmægtig

Tlf. direkte 35 29 15 56

E-post perkae@erst.dk

'Fra januar 2015 er alle ministerier pålagt nye krav om styrkede erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger ved forslag til ny regulering med væsentlige konsekvenser for erhvervslivet.

Se www.erst.dk/konsekvensvurderinger for mere information.'

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 16 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk

Med venlig hilsen



Anna Holtt Langel

ERHVERVSSTYRELSEN

Direktionsekretariatet - Team Jura

Telefon 35291204

Mail: AnnHol@erst.dk

Anja Kruse

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 2. november 2015 13:21
Til: JP-Jura og Samfundsökonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen; Per Kæmpe; Kamilla Mølter Hilsbo
Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. - Journalnummeret 15-1604999

Vedhæftede filer: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. pdf

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

docId: http://147.29.96.161/kcap12p/DOK133107728
SJ: 1

Kære Skatteministeriet

Hermed fremsendes Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. "lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v."

Se venligst vedhæftede.


Med venlig hilsen

Anna Holt Langleit

ERHVERVSSTYRELSEN
Team Jura

Dahlerups Palhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 3529 1000
Direkte: +45 35291204
E-mail: AnnHol@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

Fra: JP-SKM [<mailto:skm@skm.dk>]

Sendt: 23. oktober 2015 15:51

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autiq@autiq.dk; Margrethe Nørgaard; JP-Rettsikkerhed; biogas@lf.dk; info@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@danishoperators.com; dmu@dmusport.dk; daf@shareholders.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbfu.dk; info@danskeenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; skatafd@di.dk; di@di.dk; info@erfagrupper-bilsyn.dk; Letbyrder; eof@eof.dk; ed@energidanmark.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; mail@finansraadet.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; info.dk@greenpeace.org; hoering@horesta.dk; itd@itd.dk; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen; mst@mst.dk; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mhs@motorhistorisk.dk; dce@au.dk; info@folkecenter.dk; info@rejsearrangorer.dk; info@skad.dk; sik@sik.dk; Skatteankestyrelsen; Jesper Kiholm

Andersen; br@ve.dk; contact@visitdenmark.com; wwf@wwf.dk

Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. sendes hermed i høring.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest mandag den 9. november 2015.

Bemærkningerne bedes sendt til juraogsamfundsoekonomi@skm.dk. Journalnummeret 15-1604999 bedes anført.

Bemærkningerne bedes desuden samtidig sendt i kopi til nk@skm.dk.

Anja Kruse

Fra: Poul Tvede <tvede@europcar.dk>
Sendt: 4. november 2015 15:10
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen
Emne: J.nr. 15-1604999 Ændring af registreringsafgift på eldrevne og brændselsdrevne køretøjer samt beregning af registreringsafgift på valutabiler

Prioritet: Høj

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

docId: <http://147.29.96.161/kcap12p/DOK133884782>
SJ: -1

Danske Biludlejere har modtaget høring af 23. oktober 2015 sammen med resumé af lovforslag og en oversigt over ændringen i lovforslagene. Danske Biludlejere er en brancheorganisation, som omfatter alle biludlejningsselskaberne i Danmark og en del af disse udlejningsselskaber beskæftiger sig med udlejning af valutakøretøjer. Dette er en betydeligt forretning, hvor især de 260-300 millioner kr. af den udenlandske omsætning, som vedrører ferielejemål i Danmark, vil være i stærk konkurrence med biludlejning i Sverige og Tyskland. Det er derfor positivt, at biludlejningsselskaberne fortsat kan registrere valutaudlejningskøretøjer og således undgå at få udladet dele af denne forretning til andre lande. Udlejning af valutabiler har muligvis været genstand for misforståelser ind imellem, men man bør vide, at valutaudlejningstilladelsen er udstedt på en sådan måde, at både en statsautoriseret revisor og et ubrudt kørselsregister på det enkelte køretøj skal godkendes forud for, at den pågældende valutabil kan afgiftsberigtiges.

Udlejning af valutabiler foregår således hver eneste dag og er en integreret del af biludlejningsforretningen i Danmark. Når man griber ind med et lovforslag og ændrer afgiftsreglerne, påvirkes således en hel branches konkurrenceevne, men også de biler, der på indgrebstidspunktet er registreret som valutabiler. Således som lovforslaget er udfærdiget, vil man ikke efter den 1. januar 2016 kunne afgiftsberigtige valutabiler efter den oprindelige registreringsafgift, men skal basere afgiftsberigtigelsen på en vurdering. Dette kan efter lovens behov om at finde en finansiering være noget, som biludlejningsselskaberne fremadrettet må indrette sig på. Derimod er det en fast bestanddel af det at drive biludlejningsvirksomhed, at man har biler registreret og også biler til levering efter de gældende regler. Danske Biludlejere mener derfor, at det bør være rimeligt, at biler registreret i 2015 burde kunne afgiftsberigtiges efter de nugældende regler, dvs. en nedskrivning af den oprindelige registreringsafgift på samme måde, som det gælder for eldrevne biler indregistreret inden den 1. januar 2016. Endvidere findes der for eldrevne biler en regel om, at hvis der er indgået en bindende aftale inden den 8. oktober 2015, vil disse kunne afgiftsberigtiges uden afgift frem til 1. juli 2016. Danske Biludlejere mener, at de samme regler bør gælde for valutaudlejningsbiler, idet at der i de enkelte selskabers flådeplaner er aftalt levering af køretøjer til og med december måned, som svarer til udsvinget i udlejningsaktiviteterne. Disse aftaler er således også bindende og indgået inden den 8. oktober og bør være omfattet af aftalen.

Danske Biludlejere har kendt til ændringen i registreringsafgiften siden den 23. oktober, men den 8. oktober havde biludlejningsselskaberne en hel del køretøjer, som allerede var registreret som valutabiler. Disse biler skal som minimum i hvert fald kunne afgiftsberigtiges efter de nugældende regler frem til 1. juli 2016 på samme måde som overgangsordningen er indarbejdet for elbiler.

I forhold til specielt elbiler har flere af de store udlejningsselskaber indregistreret et betydeligt antal til udlejning uden fører. Afgiftsændringen må forventes at medføre, at denne del af forretningen vil blive væsentligt reduceret og i det hele taget vil biludlejningsbranchen opleve forskydninger i konkurrencesituationen og formodentlig også en nedgang i det total antal solgte udlejningsbiler.

Danske Biludlejere ser frem til at høre Skatteministeriets forslag til lovændring, som imødegår biludlejningsselskabernes ønske om at bevare og beskytte den eksisterende forretning.

Med venlig hilsen/Kind regards

Poul H. Tvede
Formand, Danske Biludlejere




DANSKE BILUDELEJERE

Gl. Kongevej 13 - DK1610 København V

Tlf. +45 33 55 99 55

Fax +45 33 55 99 66

E-mail: <mailto:tvede@europcar.dk> / tkvede@euroocar.dk

 Please consider the environment before printing this email!

Anja Kruse

ant 5L

Fra: Pia Saxild <PS@fbr.dk>
Sendt: 6. november 2015 10:03
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Nina Legaard Kristensen
Emne: SV: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

docId: <http://147.29.96.161/kcap12p/DOK133988404>
SJ: 1

Journalnummer 15-1604999

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Vibeke Myrtue Jensen
Miljøpolitisk rådgiver

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7790 / vmj@fbr.dk / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet
Tænk**

Danish Consumer Council

Fra: JP-SKM [<mailto:skm@skm.dk>]
Sendt: 23. oktober 2015 15:50
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; autig@autig.dk; Margrethe Nørgaard; JP-Retssikkerhed; biogas@lf.dk; info@businessdanmark.dk; cad@cad.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@danishoperators.com; dmu@dmusport.dk; daf@shareholders.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbfu.dk; info@danskeenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; skatafd@di.dk; di@di.dk; info@erfagruppen-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; eof@eof.dk; ed@energidanmark.dk; fdm@fdm.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; mail@finansraadet.dk; Forbrugerrådet Tænk Reception; fdr@fdr.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; info.dk@greenpeace.org; hoering@horesta.dkm; itd@itd.dk; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen; mst@mst.dk; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mhs@motorhistorisk.dk; dce@au.dk; info@folkecenter.dk; info@rejsearrangorer.dk; info@skad.dk; sik@sik.dk; Skatteankestyrelsen; Jesper Kiholm Andersen; br@ve.dk; contact@visitdenmark.com; wwwf.dk
Emne: Høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v. sendes hermed i høring.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest mandag den 9. november 2015.

Bemærkningerne bedes sendt til juraogsamfundsøkonomi@skm.dk. Journalnummeret 15-1604999 bedes anført.

Bemærkningerne bedes desuden samtidig sendt i kopi til nk@skm.dk.

Region Hovedstadens høringssvar til "Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love"

Region Hovedstaden ønsker hermed at afgive høringssvar i henhold til Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love og medfølgende høringsbrev, som er offentliggjort på høringsportalen den 23. oktober 2015.

Region Hovedstaden har en strategi om at være en grøn og innovativ metropol, med høj livskvalitet og effektiv og bæredygtig mobilitet. Region Hovedstaden arbejder på en række områder, i samarbejde med kommuner og virksomheder, på at fremme effektiv og bæredygtig mobilitet i hovedstadsregionen. Det sker bl.a. ved at fremme elbiler og nye mobilitetsløsninger. Region Hovedstaden har i forlængelse heraf imødeset de nye regler for registreringsafgift på elbiler.

Region Hovedstaden anerkender intentionen i lovforslaget om at indfase elbiler i afgiftssystemet på en gradvis måde, der ifølge beregningsforudsætningerne betyder, at de mindre elbiler ikke stiger i pris. Og med en forventning om fortsat vækst i salget af elbiler.

Markedet for elbiler er sårbart. Selv mindre prisstigninger kan få stor betydning for både kommuner, virksomheder og borgeres anskaffelse af elbiler. Konsekvenserne af loven vil i høj grad afhænge af hvordan udbud og priser på elbiler udvikler sig.

Region Hovedstaden ser det som afgørende for en vellykket indfasning af elbiler 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.

Sårbarheden for prisstigninger er afgørende både ift. anskaffelse og ift. drift af elbiler. Udover indfasning af registreringsafgifter fremgår det af lovforslaget, at den delvise godtgørelse i elafgiften til momsregistrerede virksomheder for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler mv. afskaffes. I praksis vil energi til elbiler dermed blive beskattet væsentligt hårdere end brændstof til benzin og dieslbiler. Region Hovedstaden ønsker at fremme kørsel på el og er derfor bekymret over at energi til benzin- og dieslbiler vil blive beskattet væsentligt lavere end el til elbiler.

Fra: Christian Brandt <chb@finansogleasing.dk>
Sendt: 9. november 2015 10:35
Til: Nina Legaard Kristensen; JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: Elbiler - høringsvar Finans og Leasing

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Kategorier: Rød kategori
docId: <http://147.29.96.161/kcap12p/DOK134268109>
SJ: 1

Til

Lene Legaard Kristensen, Skatteministeriet

Kære Lene,

På baggrund af ministeriets brev af 23. okt. med forslag til ændring af registreringsafgiftsloven og øvrige love (omlægning om afgiften for elbiler m.v.) kommer jeg her med Finans og Leasings bemærkninger.

Behov for fremskynding af forenkling af § 3 b

Finansieringen af forslaget foreslås bl.a. at ske via afskaffelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10. Det fremgår herom i lovforslaget, at denne bestemmelse hovedsagligt angår valutabiler, og i øvrigt fremgår det ikke hvilke andre områder bestemmelsen i øvrigt omfatter. Finans og Leasing finder det meget væsentligt at bemærke, at en meget væsentlig og formentlig utilsigtet bivirkning vil være, at erhvervsdrivende og private, som leaser køretøjer til brug for deres virksomhed eller daglige transport til og fra arbejde vil blive ramt. Det skyldes, at leasingselskaberne i dag har mulighed for under ordningen om forholdsmæssig registreringsafgift (jf. § 3 b), såfremt leasingtagers behov ændrer sig fx i form af behov for at køre flere kilometer under aftalen, at afbryde den oprindelige aftale og indgå en ny aftale på de nye ønskede vilkår. Såfremt dette sker inden for det første år kan man benytte § 4, stk. 10 om matematisk nedskrivning af restværdien. Dette vil ifølge lovforslaget ikke være muligt i fremtiden, hvilket vil fordyre denne løsning væsentligt for kunderne.

Det vil gå ud over mobiliteten for arbejdstagere, som får længere til arbejde, og for dansk erhvervsliv, som i meget vidt omfang benytter leasing af personvogne og varevogne, i form af administrative og økonomiske byrder. Der er stor fare for, at det i realiteten vil medføre en stavnsbinding pga. uforholdsmæssigt store udgifter til omlægning af aftalen.

Når det i dag er nødvendigt at afbryde aftalen og indgå en ny aftale, skyldes det den meget usmidige indretning/administration af § 3 b, hvorefter der ikke tillades efterfølgende ændringer af en indgået leasingaftalen, uanset at ændringen ikke berører/ændrer ved aftalens karakter af leasing, og uanset at ændringen ikke har afgiftsmæssig betydning. Der er netop bebudet et lovforslag om dette emne i regeringens lovkatolog for denne folketingssamling med en erklæret ambition om at "forenkle" og "præcisere" ordningen i erkendelse af, at ordningen er usmidig til ugunst for brugerne, leasingselskaberne og SKAT. Hvis det fastholdes, at § 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. fremskyndes) således at lovforslaget ikke får de nævnte utilsigtede virkninger for dansk erhvervsliv og private pendlere i form at

øgede administrative byrder, hindring af mobiliteten på det danske arbejdsmarked og øgede omkostninger for dansk erhvervsliv. Finans og Leasing indgår meget gerne i drøftelser om hvorledes dette konkret kan indrettes med henblik på at få den ønskede virkning.

Det erindres tillige, at baggrunden for indførelsen af § 4, stk. 10 netop var at skematisere afgiftsberegningen for brugte biler, således at afgiftsberegningen blev mere forudsigelig og gav mindre administrativt besvær for især erhvervslivet, men også for det offentlige. En ophævelse vil således gøre afgiftsberegningen mindre forudsigelig og øge de administrative byrder for såvel erhvervslivet som for det offentlige.

Behov for overgangsordning for af afskaffelse § 4, stk. 10

I lighed med den overgangsordning, der foreslås for indfasning af afgift på elbiler, hvorom der allerede inden lovforslagets fremkomst er disponeret i tillid til eksisterende afgiftsregler, finder Finans og Leasing det helt afgørende, at der indsættes en lignende overgangsordning for afskaffelse af § 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. Der ses ikke argumenter for, hvorfor de virksomheder, som skal finansiere lovforslaget gennem en afskaffelse af § 4, stk. 10, ikke skal nyde samme beskyttelse imod, hvad der ellers i realiteten vil være lovgivning med tilbagevirkende kraft, som personer der har indgået aftale om levering af elbiler.

Præcisering af afgiftsfriheden for el-biler der er indregistreret i dag

Det ønskes for god ordens skyld præciseret i lovforslagets bemærkninger at en el-bil, der er indregistreret i dag kan omregistreres afgiftsfrit i fremtiden, uanset om den er ejet privat eller af et leasingselskab. Det bør endvidere for klarheden 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

Med venlig hilsen

Christian Brandt
Direktør, cand. jur.
Finans og Leasing
Torveporten 2, 4. sal
2500 Valby
Mobil 40382987
chb@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk

114 89



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att. juraogsamfundsoekonomi@skm.dk
I kopi til: nk@skm.dk

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2015-15633-6.0
09-11-2015

Journalnummer: 15-1604999

Dansk Energi og Dansk Elbil Alliances bemærkninger til Lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven mv.

Skatteministeriet har den 23. oktober 2015 fremsendt høringsskrivelse vedr. forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift mv.). Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance (herefter DE og DEA) takker for muligheden for at kommentere på dette lovforslag.

Generelle bemærkninger:

DE og DEA anerkender, at der er kommet klarhed om afgifterne på elbiler. Det er vigtigt ift. at skabe ro på elbilmarkedet. Vi anerkender også, at elbilerne på et tidspunkt skal betale afgift. Vi vurderer dog, at indfasningen af eldrevne køretøjer i afgiftssystemet, som det fremgår af elbilaftalen, sker for hurtigt, og at skattemodellen på en række områder er problematisk (se afsnit om særlige bemærkninger). Vi er derfor stærkt bekymrede for lovforslagets konsekvenser for salget af eldrevne køretøjer og virksomhederne, der skal investere i markedsopbygningen.

Vi havde gerne set en mere ambitiøs aftale, hvor man havde tillagt eldrevne køretøjer samfundsøkonomiske fordele en større værdi, og hvor skatteforslaget i højere grad havde afspejlet de mere langsigtede målsætninger, herunder at Danmark skal være uafhængig af fossile brændstoffer i 2050. Dette har selvsagt konsekvenser for transportsektoren, der i dag hovedsagelig er baseret på fossile brændstoffer.

Om fem år står Danmark med et el- og fjernvarmesystem, der baserer sig på 84 % VE, jf. Dansk Energis rapport: "Giv Energien videre", nov. 2015. Af rapporten fremgår det, at mens vi har udbygget med især vindkraft, er anvendelsessiden ikke fulgt med. Dette til trods for at både eksperter og politikere har set den VE baserede el som den centrale energibærer og erstatning for de fossile brændsler i transporten og opvarmningen. Allerede i 2010 pegede Klimakommissionen på, at omlægningen til ikke fossile brændsler ville indebære behovet for

DANSK ENERGI - DANSK ELBIL ALLIANCE

Vedroffsvej 59 | DK-1900 Frederiksberg C | T: +45 33 30 4100 | info@danskenergi.dk | www.danskenergi.dk

at elektrificere en markant større andel af energiforbruget, herunder transportsektorens energiforbrug. DE og DEA vurderer, at dette ikke vil ske med baggrund i lovforslaget om nye afgifter for eldrevne køretøjer.

Der er behov for langt flere el- og opladningshybridbiler, hvis de større byer skal gøre noget ved den luftforurening, der er betydelige sundhedsskadelige effekter forbundet med. Det stiller yderligere spørgsmål om, hvorvidt hensynet til nærmiljøet og folkesundheden overhovedet søges varetaget med loven. Klimaaspektet (CO₂) er anderledes end hensynet til nærmiljø, der hænger sammen med folkesundheden (partikler og støj).

Endelig fremgår det af høringsbrevet, at indfasningsordningerne kan udgøre statsstøtte, og at ordningerne derfor er anmeldt til Europa-Kommissionen. Af høringsbrevet fremgår det således, at "hvis Europa-Kommissionen vurderer, at indfasningsordningerne indebærer statsstøtte, kan ordningerne først træde i kraft, når en statsstøttegodkendelse foreligger". Det fremgår imidlertid ikke klart af høringsbrevet, hvordan regeringen mener at leve op til standstill forpligtelsen med den påtænkte håndtering af en eventuelt forsinket godkendelse fra kommissionen. DE og DEA opfordrer derfor til, at regeringen redegør for dette i høringsnotatet, herunder forlænger afgiftsfritagelsen indtil den nye indfasningsordning er godkendt af EU-kommissionen.

Specifikke bemærkninger til lovforslaget og anbefalinger:

1. Forudsætningerne for aftalen

Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det i afsnit 1 (s. 8), at "*Den gradvise indfasning skal ses i lyset af den seneste teknologiske og markedsmæssige udvikling for elbiler, som viser tegn på, at elbilerne står overfor et mindre gennembrug i Danmark, ...*". Samtidig fremgår det, at "*Aftaleparterne er enige om, at såfremt forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperiode, vil aftaleparterne drøfte indfasningen*".

Om forudsætninger bag aftalen, som ligger til grund for provenuberegningerne, fremgår det af afsnit 4 (s. 16), at "*Salget af eldrevne køretøjer vil udgøre ca. 1.800 stk. i 2016, 3.100 stk. i 2017, 4.500 stk. i 2018 og 6.400 stk. i 2019*". Af aftalen fra 9. oktober tabel 2 om forudsætninger om nyregistrerede elbiler fremgår det yderligere, at salget af eldrevne køretøjer i 2020 udgør 8.300, hvormed nyregistrerede elbiler i alt i perioden 2016-2020 udgør 24.100 elbiler. Dette er opsummeret i tabel 1:

Tabel 1. Lovforslagets forventning til salg af eldrevne køretøjer i 2016-20

	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Salg af elbiler i DK	1.800	3.100	4.500	6.400	8.300	24.100

Videre fremgår det i samme afsnit (afsnit 4 s. 16), at "*Endelig er det beregningsteknisk forudsat, at eldrevne køretøjers pris vil falde med ca. 4 % årligt bl.a. som følge af teknologisk udvikling*".

DE og DEAs bemærkninger:

Først og fremmest er det glædeligt, at der i aftalen er indført en klausul om, at *såfremt forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperiode, vil aftaleparterne drøfte indfasningen.*

Det må medføre, at aftalen tages op til fornyet overvejelse, hvis forudsætninger i aftalen, som vi mener, er tvivlsomme, ikke holder stik. Vi savner således en veldokumenteret begrundelse for de forudsætninger, der ligger bag aftalen, hhv. om prisudviklingen og salg af eldrevne køretøjer i 2016-20. Studier fra Norge¹ viser, at priselasticiteten for elbiler er omkring 8, og da aftalen medfører stigende priser på de fleste elbiler, er det vanskeligt at forstå, hvordan en fremskrivning af elbilsalget kan vise et stigende salg.

Copenhagen Economics vurderer på baggrund af de norske studier af substitutionselasticiteter, at nybilssalget af elbiler i 2020 sfa. lovforslaget vil udgøre mellem 400 og 1100 elbiler.

Tabel 2. Forventet salg af elbiler i 2020 sfa. lovforslaget

	Antal solgte elbiler i 2020 (substitutionselasticitet på 8*)	Antal solgte elbiler i 2020 (substitutionselasticitet på 3*)
Lille klasse	400	500
Mellemklasse	0	600
Stor klasse	0	0
I alt	400	1.100

Kilde: Copenhagen Economics, 2015

Note*: Substitutionselasticiteterne på hhv. 3 og 8 er baseret på et norsk studie, Bjertnæs et al (2011), "Modellering og analyse av husholdningernes valg av biltyper". Substitutionselasticiteten angiver, hvor let det anses at erstatte den ene vare med en anden, hhv. elbiler og fossile biler. Jo højere elasticiteten des sværere.

En konkret sammenligning af den relative prisforskel mellem en e-Golf og en konventionel Golf i hhv. Norge, Sverige og Danmark viser således også, at i lande, hvor købsprisen på elbilen er sammenlignelig med den konventionelle bil, er elbilens markedsandel betydeligt højere. Altså at der er en direkte sammenhæng mellem den relative prisforskel på elbiler og konventionelle biler og salg af elbiler.

Tabel 3. Sammenhæng mellem prisforskel og salg (2015)

	Sverige	Danmark	Norge
Pris, e-Golf	307.199	285.900	210.724
Pris, billigste Golf benzin	155.545	209.990	207.291
Prisforskel	97%	36%	2%
e-Golfs andel af samlede Golf salg, 2015	4%	8%	82%

Kilde: Dansk Elbil Alliance, 2015

Med en skærpelse af det relative prisforhold, som er en konsekvens af lovudkastet, vil man således med baggrund i ovenstående forvente et væsentligt *fald* i salget og *ikke* en stigning.

Samtidig undrer det os, at der er taget udgangspunkt i et forholdsvist uambitiøst niveau for salg af eldrevne køretøjer i fx 2016, som ligger omtrent 30-40 % *under* salget i 2015, og samtidig langt under det relative niveau i andre lande, vi normalt sammenligner os med.

¹ Bjertnæs et al (2011). "Modellering og analyse av husholdningenes valg av biltyper"

I 2020 er der ift. elbillaftalen en forventning om et salg af eldrevne køretøjer på 8.300. Det svarer til 3 % af nybilssalget i 2020. Det er et niveau, som ligger noget under niveauet i frem-skrivninger for salget af eldrevne køretøjer i Europa fra uafhængige analyseinstitutter², og som Norge for længst har oversteget (i dag en andel på 17,6 %). Det havde været mere ambitiøst, om den danske regering som minimum havde et mål om at ligge på niveau med det europæiske niveau. Danmark kunne endda være førende nation for eldrevne køretøjer pga. dets oplagte muligheder for at udnytte høj andel af VE i elproduktionen, høj leveringssikkerhed i elnettet, kommunernes høje klimaambitioner, relativ korte afstande mellem byerne mv.).

Vi ønsker i det hele taget et svar fra regeringen på, hvordan Danmark skal leve op til de mål, som Danmark er forpligtet af gennem EU, herunder beslutningen om, at den ikke-kvotefattede sektor skal reducere sit udslip med 30 % i 2030. De konkrete mål for medlemslandene kendes først i 2016, men Danmark forventes at skulle reducere sine emissioner med 35 % - 40 % sammenlignet med 2005.

Endelig er DE og DEA stærkt forbeholdne overfor forudsætningen om 4 % prisfald årligt. Ifølge branchen er en 4 % årlig teknisk prisreduktion ikke realistisk, nærmere forventes prisniveauet af fabrik at fastholdes mod, at bilerne teknisk bliver optimeret, får længere rækkevidde mv. Dvs. forventningen er, at teknologiudviklingen nærmere kommer til at betyde, at elbilerne bliver en tættere substitut til benzinen (egenskaber som fx øget batterikapacitet), end at det resulterer i et prisfald.

Anbefaling:

DE og DEA anbefaler i den forbindelse, at

- Der i lovforslaget indsættes en revisionsklausul, der betyder, at aftaleparterne årligt skal revidere forudsætningerne i aftalen, herunder prisudvikling og salg af elbiler og opladningshybrider. Det er vigtigt, at man i tide sikrer, at udbredelsen af eldrevne køretøjer i Danmark ikke går i stå, men derimod at momentum fastholdes således, at de investeringer, som private har foretaget i markedsopbygning, kan fortsætte.
- At man højner ambitionsniveauet for antallet af eldrevne køretøjer i årene 2016-2020, således, at man i 2020 opnår en andel af nybilssalget af eldrevne køretøjer på minimum 10 %.
- At man indfører et teknologitilskud på et nærmere angivet beløb til eldrevne køretøjer, så længe det relative prisforhold mellem eldrevne køretøjer og fossile biler er højere end 5 %.

2. Beregning af rabatten fra Wh/km til km/l

Af lovforslaget der er sendt i høring, og som udmønter aftalen, fremgår det af § 2.2 stk. 3. Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler. Foreligger der oplysning om en natur- og biogasdrevet bils udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, omregnes denne udledning til liter diesel pr. 100 km. [m.v]

² McKinsey (2014). "Evolution – Electric vehicles in Europe: Gearing up for a new phase?"

Stk. 4. Af eldrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysning om bilens forbrug af Wh pr. kilometer, omregnes dette forbrug til antal kilometer pr. liter benzin. Omregningen fra energiforbrug målt i Wh pr. kilometer til benzinforgbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. [m.v]

Stk. 5. For biler, der drives af el i kombination med benzin, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales afgift som af benzindrevne biler. [m.v]

DE og DEAs bemærkninger:

DE og DEA er uforstående overfor forslaget om, at el- og opladningshybridernes forbrug af Wh per kilometer omregnes til benzinforgbrug målt i liter per 100 km. Det er ikke begrundet nærmere i lovgivningen, at el skal omregnes til benzinforgbrug og ikke dieselforgbrug, og det vil også være en unødvendig forskelsbehandling ift. natur- og biogasdrevne biler, uagtet at el lige som benzin er et forholdsvis højt beskattet brændstof, mens gas lige som diesel er et relativt lavt beskattet brændstof.

Tabel 4 viser omregningen af, hvor meget rabat elbilen opnår ved hhv. en omregning til benzin og en omregning til diesel.

Tabel 4. Forskel i rabat ved hhv. en omregning* til benzinforgbrug og dieselforgbrug

	Renault Zoe	VW e-Up	Nissan Leaf	VW E-golf	BMW i3	Nissan Evia	Tesla model S 85
Wh/km	133	117	150	127	129	165	238
l benzin pr. 100 km	1,46	1,28	1,64	1,39	1,41	1,81	2,61
km/l benzin	69	78	61	72	71	55	38
l diesel pr. 100 km	1,3	1,2	1,5	1,3	1,3	1,7	2,4
km/l diesel	74,9	85,2	66,4	78,5	77,2	60,4	41,8
Rabat, benzin	210.436	247.966	179.333	223.402	218.946	157.212	89.200
Rabat, diesel	227.684	268.667	193.720	241.843	236.977	169.564	95.295
Forskel	17.248	20.701	14.387	18.441	18.031	12.352	6.094

Note *: Omregningsfaktor ved benzin (91,25) og diesel (99,65)

Da formålet med rabatten i registreringsafgiften er at reducere CO₂-udledningen fra transportsektoren, mener DE og DEA endvidere, at omregningen fra el- til benzinforgbrug pr. km bør tage højde for det faldende CO₂-indhold i el gennem elbilernes levetid.

Anbefaling:

DE og DEA anbefaler, at

- El- og opladningshybrid biler betaler afgift som dieseldrevne biler, som det er tilfældet for natur- og biogasdrevne biler.
- At omregningen til benzin- eller dieselforgbrug pr. km tager højde for forskelligt CO₂-indhold pr. energienhed, som det også er tilfældet for gasbiler.

DANSK ENERGI - DANSK ELBIL ALLIANCE

Vodroffsvej 59 | DK-1300 Frederiksberg C | T +45 98 300 400 | info@danskeenergi.dk | www.danskeenergi.dk