

3. Elafgiften

Af lovforslaget fremgår det af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser (s. 36), at "Som udgangspunkt kan momsregistrerede virksomheder få tilbagebetalt elafgift af den af virksomheden forbrugte elektricitet, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås, at der indsættes en særlig begrænsning i de momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, stk. 3. Forslaget indebærer, at der ikke kan ydes godtgørelse for elektricitet til lagring af energi i batterier eller andre komponenter, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer."

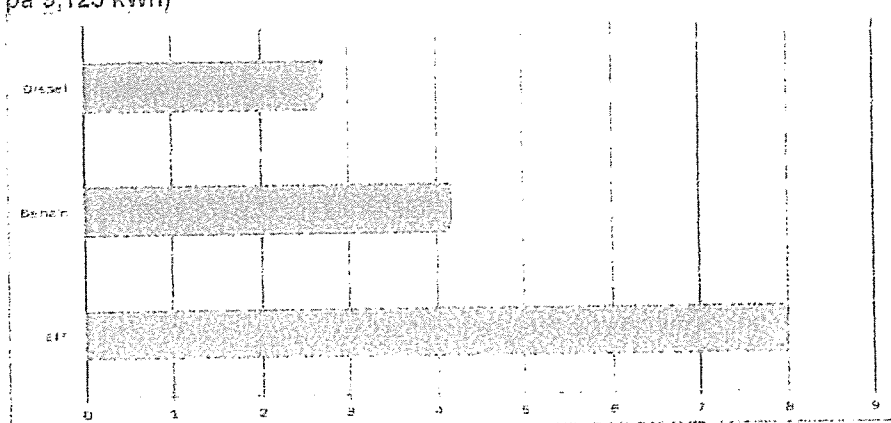
DE og DEAs bemærkninger:

Ifølge lovforslaget, der er sendt i høring, betyder det, at al el til opladning af batterier skal betale fuld afgift, herunder også el fra hurtigladestander ved motorveje og de ladestander, der er opstillet ved parkeringspladser samt lejede ladestander i private indkørsler. Det svarer til en elafgift på 87,8 øre pr. kWh mod i dag på 0,4 øre pr. kWh.

Ifølge Skatteministeriet koster det ca. 15 mio. kr. at fritage elbiler for elafgiften i 2016. Det svarer til, at elafgiften koster hver elbil 2.500-3.000 kr. pr. år – altså en ret betydelig afgift for hver elbilist, men et ret lille beløb for staten, jf. tabel side 3 i lovforslaget. Mange elbilister oplader i øvrigt deres elbil ved en normal stikkontakt og betaler derfor allerede i dag elafgiften på 87,8 øre. Da en gennemsnitlig elbil bruger ca. 2.500 kWh om året, er de 15 mio. kr. nok i overkanten af, hvad det koster, fordi det svarer til, at alt den el, som forbruges af elbiler, fritages for afgift.

Når el pålægges 87,8 øre i afgift, så svarer det til, at man betaler 8 kr. i afgift pr. liter benzin. På den måde bliver energi til elbiler beskattet dobbelt så hårdt som benzin og tre gange så hårdt som diesel.

Figur 1. Afgift pr. liter (el omregnet til liter benzin med energiindholdet i en liter benzin på 9,125 kWh)



* I beregningen af registreringsafgift for elbiler regner regeringen med at en liter benzin indeholder 9,125 kWh el. Bruges samme metode til at omregne energiafgift for en kWh el til afgift for en liter benzin fås en afgift på 8 kr./l ($87,8 \text{ øre/kWh} \cdot 9,125 = 8,01 \text{ kr. pr. liter benzin}$). Benzin svarer til 4,18 kr/l og Diesel til 2,71 kr/l.

DE og DEA havde forstået, at den midlertidige ordning, hvor man kan få refunderet elafgift for ladestandere i private indkørsler ville blive afskaffet, fordi loven udløber ved årsskiftet, og undrer os derfor over denne formulering. En gammel afgørelse fra skatterådet (<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oID=1943959>) ville betyde, at offentlige ladestandere fortsat kunne få refunderet elafgift.

Generelt er det et problem, at elbiler skal betale mere i afgift end benzin og dieselbiler, hvis ønsket er, at en større del af vores energiforbrug skal elektrificeres. For ladestandere – både offentlige og private ladestandere - betyder afgiften desuden, at udbygningen bremses, fordi det i forvejen er en dyr investering, og på de offentlige standere er omsætningen relativt lille. Der er behov for en fortsat udbygning af ladeinfrastrukturen, også ved hjemmeopladning. Al hjemmeopladning bør ske gennem en stander opsat og drevet af en operatør for at sikre muligheden for at udnytte den intelligente operatørens stander tilbyder - mod elnettet - dvs. herunder også at udnytte den fluktuerende VE energiproduktion - og brug af strømmen, når den er billigst og grønnest.

Ophøret af tilbagebetalt elafgift er desuden et problem for udbredelsen af elbusser. Letbaner og anden skinnebåret kollektiv transport er fritaget for elafgift, mens el til elbusser med lovforslaget ikke vil være fritaget. Det stiller højt prioriterede busløsninger (BRT-løsninger) i en meget vanskelig konkurrenceposition i forhold til letbaner, uanset at CO₂-belastningen er den samme. Samtidig betyder den høje elafgift som tidligere nævnt, at elbusser betaler 8 kr. i afgift for energi svarende til en liter benzin, mens dieselbusser betaler 2,71 i afgift for en liter diesel. Den høje elafgift betyder derfor, at elbusser med lavere CO₂-udledning, mindre partikeludledning og mindre støj, afgiftspålægges langt hårdere end andre kollektive transportformer.

Anbefaling:

DE og DEA anbefaler på baggrund af ovenstående, at

- Elafgiften ved al opladning af batterier til eldrevne køretøjer refunderes, så afgiften svarer til processtrøm for momsregistrerede virksomheder.
- Der indføres særlige bestemmelser om el til elbusser, så det sikres, at elbusser ikke betaler mere i afgift end sammenlignelige kollektive transportformer pr. energienhed.

4. Loft på 800.000 kr.

Under pkt. 3 (s. 11) om Lovforslagets enkelte elementer, afsnit 3.1.2., fremgår det, at:

Der foreslås en gradvis indfasning af eldrevne køretøjer i registreringsafgiften over en 5-årig periode fra den 1. januar 2016, dog med et loft på 800.000 kr. for den gradvise indfasning.

Loftet betyder, at der gennem hele indfasningsperioden skal afregnes fuld registreringsafgift for køretøjet for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der overstiger 800.000 kr. For afgift under loftet betales en nærmere bestemt andel, som stiger gradvist over indfasningsperioden: 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og 100 pct. i 2020. Den maksimale afgiftsrabat aftrappes hermed over indfasningsperioden og vil i 2016 udgøre 640.000 kr. og i 2017 udgøre 480.000 kr. I tillæg til den gradvise indfasning ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i registreringsafgiften for eldrevne køretøjer på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet.

DE og DEAs bemærkninger:

DE og DEA savner en forklaring på, hvorfor man har indført et loft, og hvorfor loftet netop er fastsat til 800.000 kr. Vi vurderer, at et sådan loft reelt stopper salget af el-luksusbiler i Danmark. Set i lyset af, at netop disse luksusbiler er med til at drive omstillingen til alternative drivmidler samt udrulning af infrastruktur mener vi, at dette er ganske u hensigtsmæssigt.

Anbefaling:

DE og DEA anbefaler, at

- Loftet på 800.000 kr. fjernes, da det reelt kun har den virkning, at man stopper al salg af større elbiler.

5. Miljømæssige konsekvenser

Af afsnit 9 om miljømæssige konsekvenser fremgår det, at "lovforslaget forventes at understøtte et skifte fra benzin- og dieselskøretøjer til eldrevne køretøjer, hvilket reducerer CO₂ udledningen fra benzin og diesel i transportsektoren. Reduktionen skønnes at udgøre omkring 340.000 tons CO₂ over bilernes levetid.

Ses isoleret på CO₂-udledningerne fra elproduktion i Danmark, må udledningerne imidlertid forventes at stige som følge af stigningen i forbruget af el til eldrevne køretøjer. På mellem- langt sigt må det forventes, at en betydelig andel af merforbruget vil komme fra VE. Den fak-

DANSK ENERGI - DANSK ELBIL ALLIANCE

Vedroffsvej 63 · DK-1200 Frederiksberg C · T +45 33 300 400 | info@danskeenergi.dk · www.danskeenergi.dk

tiske stigning i den danske elproduktion forventes endvidere kun at udgøre ca. 35 % af stigningen i det danske elforbrug, idet resten forventes dækket af øget import af el. Forudsættes det, at 65 % af merforbruget importeres, mens 60 % af den danske merproduktion dækkes af VE, når der har været mulighed for at tilpasse den danske kapacitet til de højere markedspriser, skønnes det højere elforbrug at øge CO₂-udledningen fra elproduktion i Danmark med omkring 60.000 tons CO₂".

DE og DEAs bemærkninger:

Med ovenstående betragtninger betyder det, at hvert eldrevne køretøj reducerer CO₂ udledningen med 11,6 tons CO₂ målt i forhold til CO₂-udledningen fra en fossilbil.

Dansk Energi har på baggrund af Energistyrelsens fremskrivninger af det gennemsnitlige CO₂ indhold i el beregnet reduktionspotentialet af de 24.100 elbiler. Et yderst konservativt skøn over CO₂ reduktionspotentialet ligger på 630.000 ton CO₂ over bilernes levetid, svarende til, at en elbil reducerer CO₂-udledningen med 26 tons CO₂ målt i forhold til en fossilbil. Der er altså væsentlige større CO₂ besparelser ved elbiler end det, som regeringen regner med. DE og DEA håber, at ministeriet i forbindelse med høringsnotatet vil rede-gøre nærmere for beregningerne af CO₂-reduktion fra elbiler.

Dansk Energis beregninger fremgår af tabel 5.

Tabel 5. Miljømæssig konsekvens af udskiftning af fossile biler til eldrevne køretøjer

CO ₂ -emissionen fra eldrevne køretøjer						
År	2016	2017	2018	2019	2020	I alt (tons CO ₂ over levetid)
Antal nye eldrevne køretøjer*	1800	3100	4500	6400	8300	
Eldrevne køretøjer						
Gennemsnitlig CO ₂ -emission elproduktion i bilens levetid (gCO ₂ /kWh)**	156	148	142	138	135	
Virkningsgrad elbil samlet (el-net, batteri, elmotor)**	0,73	0,73	0,73	0,73	0,73	
Fremdriftsbehov (kWh _{el} /km)	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	
Elbiler emission tons CO ₂ (antal * km/år * kWh/km * gCO ₂ /kWh * år)/(1.000.000 g/ton) A	15.509	25.347	35.415	48.866	61.859	186.997
Konventionelle biler						
År	2016	2017	2018	2019	2020	I alt (tons CO ₂ over levetid)
Antal konventionelle biler	1800	3100	4500	6400	8300	
Andel benzin-biler	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	
gCO ₂ /km emission nye dieselm-biler	130	125	120	115	110	
gCO ₂ /km emission nye benzin-biler	150	145	140	135	130	
Diesel emission tons CO ₂ (antal * km/år * gCO ₂ /km * år)/(1.000.000 g/ton) B	11.934	19.763	27.540	37.536	46.563	143.336
Benzin emission tons CO ₂ (antal * km/år * gCO ₂ /km * år)/(1.000.000 g/ton) C	55.080	91.698	128.520	176.256	220.116	671.670
Reduktion i CO ₂ -emission fra elbiler						
Total reduktion ved elbiler ift nye konventionelle biler (tons CO ₂ over levetiden) B+C-A						628.009

Kilde*: Lovforslaget om afgifter til eldrevne køretøjer

Kilde**: "Basisfremskrivning CO₂ elproduktion" fra Energistyrelsen Basisfremskrivning - antaget uændret CO₂ emission 2025 og frem.

Anbefaling:

DE og DEA anbefaler, at

- Rabatten i registreringsafgiften i højere grad skal afspejle den meget betydelige reduktion i CO2-udledningen fra elbiler.

6. Provenuneutralitet

Det fremgår af regeringsgrundlaget "Sammen for fremtiden", at "*Regeringen har indført et skatte- og byrdestop. Undtaget fra skattestoppet er dog muligheden for at lave en provenuneutral omlægning af bilafgifter, som blandt andet også skal rumme en langsigtet holdbar model for beskatning af elbiler mv.*"

Af forslaget fremgår det, at forslaget medfører en reduktion af skatteudgifter. Skatteudgifter er afvigelser fra det almindelige skattesystem, hvor konkrete aktiviteter opnår en begunstiggelse. Almindeligvis svarer skatteudgiften til det umiddelbare provenutab, dvs. provenutabet uden korrektion for tilbageløb og eventuelle adfærdseffekter. Indfasningen af eldrevne køretøjer i det almindelige afgiftssystem vil på den baggrund kunne anslås at øge skatteudgifterne med i størrelsesordenen 25 mio. kr., mens nedsættelsen af fradraget for radioer vil medføre en reduktion af skatteudgifterne med i størrelsesordenen 75 mio. kr. opgjort i varig virkning.

DE og DEAs bemærkninger:

For det første undrer det os, at man ikke har valgt at udnytte hele den varige provenugevinst, og savner en forklaring af, hvad gevinsten skal anvendes til, set i lyset af, at omlægningen skal være provenuneutral. Skal provenuneutralitet forstås bogstaveligt, så vil det betyde, at fossile biler får en afgiftslempelse. Det vil yderligere skærpe den relative prisforskel mellem eldrevne køretøjer og fossile biler. Og det vil være yderst problematisk for eldrevne køretøjer på nuværende tidspunkt, hvor den relative prisforskel i forvejen er stor.

Anbefaling

DE og DEA anbefaler, at

- Såfremt regeringen overvejer at ændre den generelle bilbeskatning, at eldrevne køretøjer tænkes ind, således at den relative prisforskel mellem eldrevne køretøjer og fossile biler ikke skærpes yderligere.

Med venlig hilsen

Dansk Energi



Anders Stouge

Dansk Elbil Alliance



Lærke Flader

DANSK ENERGI - DANSK ELBIL ALLIANCE

Vådrolfsvej 53 | DK-1300 Frederiksberg C | T +45 33 330 400 | info@danskenergi.dk | www.danskenergi.dk

Att 90

DANSK ERHVERV
EØRSØEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T +45 3374 6000
F +45 3374 6000
-
INFO@DANSKERHVERV.DK

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

9. november 2015

Høring – Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.) – Journalnr. 15-1604999

Dansk Erhverv har modtaget Skatteministeriets høring af 23. oktober 2015 vedrørende Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Forslaget indfaser en gradvis aftrapning af afgiftsfritagelsen for el- samt hybrid- og brændselscellebiler, der er aftalt mellem regeringen, S, DF og R. Det har været en forudsætning for Dansk Erhvervs støtte til den hidtidige afgiftsfritagelse for køretøjer af de nævnte typer, at den kun skulle opretholdes, indtil køretøjerne var tilstrækkeligt markeds- og teknologisk modnede til, at efterspørgslen når et leje, hvor køretøjerne kunne konkurrere om forbrugere og virksomheders interesse på linje med de eksisterende fossildrevne køretøjer.

Det er vanskeligt på foreliggende grundlag at bedømme, hvorvidt vi har nået et punkt, hvor køretøjer af den pågældende type er konkurrencedygtige med de mere klassiske biltyper, men salgstallene synes at indikere, at de pågældende biler fortsat ikke er en naturlig del af overvejelserne hos de private bilkøbere, når der overvejes køb af ny bil. Dansk Erhverv skal derfor opfordre til, at myndighederne følger markedet for de omfattede køretøjer, og derudfra vurderer, om senere justeringer af lovgivningen på området skulle være nødvendige. Samtidig skal vi bemærke, at en relativt stor del af de privatsolgte biler på området indgår i flåden hos biludlejningsselskaber 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 forventes, at ændringerne medfører en relativt kraftig opbremsning i virksomhedernes investeringer på området.

Dansk Erhverv har derudover bemærket, at man generelt foreslår aftrapningen indfaset via overgangsordninger, mens det samme ikke gør sig gældende for finansieringselementerne i forliget.

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/2

-

Deres ref.: 15-1604999

Vores ref.: SAG-2015-03670


-

22/11

**DANSK
ERHVERV**

Idet der særligt henvises til finansieringsforslaget om afskaffelse af den skematiske værdiansættelse i forbindelse med beregningen af registreringsafgiften for brugte biler og motorcykler, der er under 1 år bemærkes, at bl.a. de såkaldte "valutabiler", der ønskes omfattet af ordningen er indkøbt i tillid til, at lovgivningen på området var uændret. Lovgivningen får dermed en tilbagevirkende effekt for typisk biludlejningsvirksomheder, der har indkøbt og udlejet biler til valutaudlændinge i tillid til ordningen. Vi skal derfor foreslå, at ordningen kun omfatter biler indkøbt efter lovens ikrafttræden dvs. efter 1. januar 2016.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

1. udg 91

Anja Kruse

Fra: Asger Grønkjær <asger.groenkjaer@fdel.dk>
Sendt: 9. november 2015 12:11
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi; Nina Legaard Kristensen
Cc: Martin Messer; Hans Steffensen; Niels Güntelberg; Annette Munk Sørensen
Emne: Høringssvar vedr J.nr. 15-1604999
Vedhæftede filer: ElbilensUndertrykkelse ver 4.pptx; Høringssvar FDEL.pdf

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

docId: <http://147.29.96.161/kcap12p/DOK134270503>
SJ: 1

Til Skatteministeriet.

FDEL, Forenede Danske Elbilister indgiver herved vedhæftet høringssvar i PDF vedr nyt forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven mv.

Især med hensyntagen til den diskriminering af elbiler der vil være resultatet af det foreliggende forslag. Samtidig vedlægger vi et Powerpoint notat omkring elbilens undertrykkelse.

FDEL har også ved separat mail ansøgt om foretræde for skatteudvalget for at uddybe vore svar yderligere og sikre forståelse og forankring da vi ser det som intet mindre end et kæmpe svigt for miljøet såfremt dette bliver vedtaget men også et svigt overfor de investorer der har udbygget Europas bedste ladenetværk og bilimportører der troede Danmark ville den grønne omstilling og ikke mindst et svigt for de mange danskere som FDEL, bl.a. via offentlige midler, har kontakt til og som ønsker at skifte til elbil da dette nu bliver betragteligt dyrere og på sigt stigmatiseret i forhold til diesel og benzin biler.

Dertil er det for FDEL uforståeligt Danmark ønsker at diskriminere elbiler og være det første land i Europa med afgifter på elbiler (bortset fra Finlands 2,5 %) alt i alt en udvikling der er beskæmmende for Danmark og ikke fremmer den grønne omstilling. Tværtimod.

Vi står meget gerne til rådighed for yderligere uddykning og drøftelser herom og ser frem til SKM svar.

--

Med venlig hilsen
FDEL - FORENEDE DANSKE EL-BILISTER

ASGER GRØNKJÆR, Formand

Østergade 5
DK-5300 Kerteminde
Tel. +45 40558771
email: asger.groenkjaer@fdel.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

København d. 6. november 2015

Sendes på mail til juraogsamfundsoekonomi@skm.dk og nk@skm.dk
Skatteministeriet j. nr. 15-1604999

Vedr. høringsvar – Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (indfasning af ældre og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)

Foreningen af Danske Elbilister, FDEL er en forbrugerorganisation for elbilister. FDEL har hverken kommercielle eller partipolitiske interesser. FDEL har til formål at udbrede kendskabet til elbiler og påvirke samt understøtte løsninger, der gør det let og attraktivt at køre elbil – og dermed aktivt hjælpe til med at fremme den grønne omstilling i Danmark.

FDEL har følgende høringsvar til det fremsendte lovforslag.

Vi mener, at man skal fremme udbredelsen af elbiler af en række miljømæssige årsager.

En elbil forurener ved kørsel hverken med CO₂, NO_x, partikler, reaktive metaller platin og rhodium (fra katalysatorer) eller støj. En stor del af energien fra opbremsninger tilbageføres til bilens batteri i stedet for at afsættes i friktionsbremserne. Det tæller både i CO₂-regnskabet og giver en væsentlig reduktion i partikeludledning (bremsestøv).

Strømmen, som produceres i Danmark, stammer i høj grad fra vedvarende energikilder. I 2020 skønner Elselskabernes Brancheorganisation at andelen vil være 84%. I det omfang strømmen produceres på kraftvarmeværker, er energieffektiviteten meget høj, fordi spildvarmen udnyttes, og udledningen af partikler er minimal på grund af store og effektive rensningssystemer. Tilmød kan elbilerne lade om natten, hvor der ofte findes overskudsproduktion af strøm, som Danmark i perioder må betale for at komme af med.

Lovforslagets intention er over en 4-årig periode at pålægge samme afgifter på elbiler som på benzin- og dieselmotorer. Vi mener at lovforslaget diskriminerer elbiler, med det resultat at elbilerne får ekstra afgifter sammenlignet med benzin og dieselmotorer (se note 1). Vi mener, at en afgiftsmæssig sidestilling med benzin- og dieselmotorer sker for tidligt og vil stoppe det aktuelle, spæde opsving i elbilisme.

Elbiler produceres i relativt lille antal og med relativt nyudviklet teknologi. Derfor vil elbiler i en årrække være dyrere at producere end tilsvarende benzin- og dieselmotorer.

Vi mener ikke, at lovforslaget i sin nuværende form ligestiller elbiler. Vi mener, at Danmark bør vente med at tage stilling til, hvornår en fuldstændig ligestilling med benzin- og dieslbiler skal ske, f.eks. til der opnås en vis volumen i markedet for elbiler. Det, mener vi, sker omkring 50.000 elbiler.

Vi skal på baggrund af ovennævnte anbefale:

At man udsætter lovforslaget til udbredelsen af elbiler og ladesystemer har nået en fastlagt kvote på f.eks. 50.000 elbiler.

Hvis man fastholder forslaget, vil vi anbefale at følgende indarbejdes i lovforslaget

1. At energifgiften på 1 KWh til fremdrift af biler gøres ens uanset om den leveres i form af diesel, benzin, biogas eller el.
2. At anvende de officielle EU-normer for hvor langt en bil kan køre - NEDC (New European Driving Cycle), når energiforbruget beregnes og inkludere det i beregningen for beskatningen
3. At beregning af registreringsafgift med el som drivmiddel sidestilles med metoderne for de andre drivmidler og derfor inddrager 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 det skal gives samme nedslag i registreringsafgiften for at udlede mindre end 150 g CO₂/km, uafhængigt af drivmiddel.
4. At man fra grundlaget for afgiftsberegningen giver fradrag for elbilens fremdriftsbatteri i lighed med fradrag for sikkerhedsmæssige forbedringer som ABS, airbag mv. Begrundelsen er dels at prisen på batteriet er relativt 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 fremdriftsbatteri.
5. At man i lovens CO₂-beregninger indregner den samlede CO₂-udledning fra brændstofferne medtaget den CO₂, der udledes såvel ved produktion og transport af brændstoffet og den CO₂, der udledes under fremdrift af bilen. Herunder løbende justering i forhold til den del af elproduktionen der produceres med vedvarende energikilder

Vi er selvfølgelig til rådighed for en uddybning af vores synspunkter.

Med venlig hilsen på vegne af FDEL's bestyrelse

Asger Grønkjær, Formand



Note 1: Elbiler diskrimineres i den nye aftale om registreringsafgift.

Formålet med aftalen er at afgiftsbelægge elbiler på lige fod med diesel- og benziner. Vi mener, at elbilerne frem mod 2020 udsættes for en langt hårdere afgiftsbelægning end tilsvarende benzin- og dieslbiler.

Afgiftsreduktionen beregnes ikke med samme målestok.

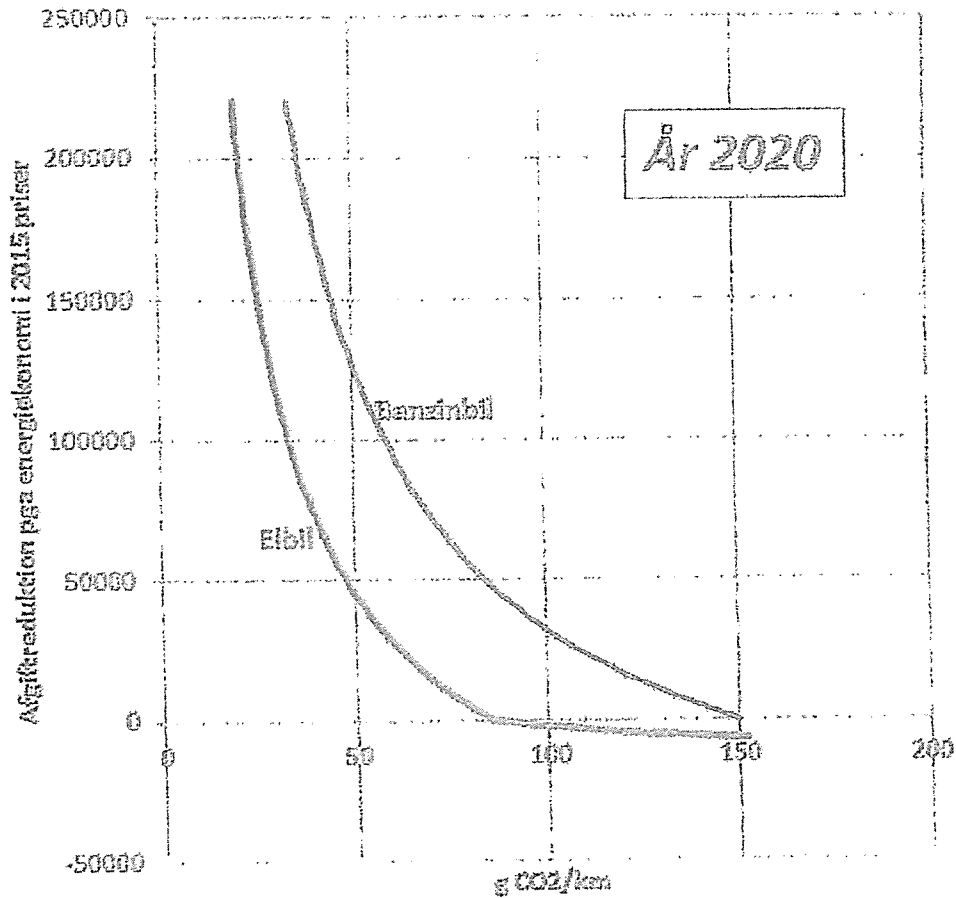
Tærskel-referencen for afgiftsnedslag for benzin- og dieslbiler er hhv. 16 og 18 km/l. Begrundelsen er, at der ved denne energiøkonomi udledes 150 g CO₂/km, for hhv. benzin- og dieslbiler. I det nye lovforslag står der i §2 stk.2, at naturgas- og biogasdrevne biler kan omregnes til diesel ud fra g CO₂/km. Man har således brugt CO₂-udledning som omregning mellem de forskellige energikilder benzin, diesel, naturgas og biogas. Dette passer fint med, at formålet med denne afgiftsreduktion er at reducere CO₂-udledningen. Men elbilernes afgiftsreduktion beregnes kun ud fra energieffektivitet uden hensyn til CO₂-udledning.

Det er derfor faktisk forkert, at elbiler er kommet ind i afgiftssystemet på lige vilkår, da man her alene har brugt energi-ækvivalenter som reference uden hensyn til den reelle CO₂-udledning fra el-produktionen.

I Bemærkninger til Lovforslag afsnit 6, side 19 nævnes under miljømæssige konsekvenser, at lovforslaget vil sikre indfasning af elbiler og dermed understøtte mindre CO₂-udledning. Hvis det er målet, så skal man også se på, hvordan og med hvilken udledning af CO₂ elbilernes strøm produceres. Det indgår slet ikke i beregningen af afgifterne for elbilerne, hvorfor vi påpeger at elbiler reelt diskrimineres.

For at vise hvor voldsom diskriminering elbiler vil blive udsat for i 2020, hvor registreringsafgiften er fuldt indfaset, har vi beregnet afgiftsreduktion efter gældende regler for drivmidlerne benzin og el og som funktion af den samme CO₂-udledning (g CO₂/km).

Se figuren på næste side.



Figuren viser, at en meget økonomisk benzincil, der f.eks. udleder 80 g CO₂/km, får 45.000 kr. mere i afgiftsreduktion end en elbil, der udleder samme mængde CO₂.

Elbilens CO₂-udledning reduceres af flere faktorer. Dels er produktionen som nævnt i stigende omfang baseret på vedvarende energi. Dels lader elbiler altovervejende om natten og dermed typisk med endnu lavere CO₂-udledning til følge. Undersøgelser viser, at elbiler lader 95% af forbruget om natten. En benzincil eller diescil udleder ikke mindre CO₂, hvis man tanket om natten.

Yderligere CO₂-reduktion vil kunne opnås med smartgrid-ladestander. Opladning optimeres til at foregå præcis på tidspunkter med høj produktion af CO₂-neutral vindmølestrem. Smartgrid-styring af strøm skal udvikles i de kommende år. Elbiler kan spille en væsentlig rolle i at drive denne udvikling, såfremt der er et tilstrækkeligt antal elbiler på vejene. Dette begrundet en fortsat fritagelse af energifgifter for strøm til opladning af elbiler.

Afgiften på den energi der bruges til fremdrift af bilen.

Om 5 år betaler elbilerne MERE i afgift end benzin- og dieselmotorer. En liter benzin giver ca 5,50 kr. i afgift og indeholder 9 kWh energi. Når en elbil køber 9 kWh betales der ca 10,20 kr i afgift. FDEL kan ikke forestille sig nogen regering i Danmark ønsker at "stå på mål" for denne politik i International sammenhæng. Det synes desuden inkonsistent at husstande med elvarme skal have afgiftsreduktion på el, mens husstande med elbil ikke skal have det.

Hvis målet med afgiftsstrukturen er at lave en fair løsning baseret på energieffektivitet, kan man ikke vælge at se bort fra hele processen med at udvinde, raffinere og distribuere benzin og diesel. Olieelskaberne bruger i runde tal 6 kWh energi på at raffinere en liter benzin. Dette bør medtages i beregningen

Note 2: Om beregning af ækvivalent "km/l" for elbiler ud fra CO₂-udledning

Den ækvivalente "km/l"-værdi er et udtryk for hvor mange km/l en benzin-/dieselmotor skal køre for at give samme CO₂-udledning som elbilen.

Hvor langt kører en elbil egentlig "pr.liter" og hvor mange gram CO₂ "udledes" pr. kørt kilometer? Det kan vi udregne, når vi har tal for CO₂-udledning ved elproduktion i Danmark.

Når kulstof i benzin-/dieselmotor reagerer med ilten i luften, dannes der CO₂. Det betyder, at mængden af dannet CO₂ på væggbasis er større end den mængde benzin/diesel der forbrændes.

Forbrænding af 1 liter benzin skaber en CO₂ udledning på 2400 gram.

Tilsvarende skaber forbrænding af 1 liter diesel en CO₂ udledning på 2700 gram.

En benzinbil med et normeret forbrug på 16 km/l udleder således $2400/16 = 150$ g/km.
En dieselmotor med et normeret forbrug på 18 km/l udleder tilsvarende $2700/18 = 150$ g/km.

Produktion og distribution af benzin og diesel er absolut ikke CO₂-neutral. Fiere kilder peger på at den virkelige CO₂ udledning er ca. 50 % højere end den direkte udledning under kørsel.

Det elektriske forbrug for en elbil findes ud fra den normerede NEDC-rækkevidde i km og tilgængelig batterikapacitet.

Beregning af elektrisk forbrug ud fra NEDC-værdien modsvarer den beregning af km/l der foretages for benzin/diesel.

Elektrisk forbrug i Wh/km bliver: $[\text{tilgængelig kapacitet i kWh}] * 1000 / [\text{NEDC i km}]$

Eksempler:

For Renault ZOE er værdien $22 * 1000 / 210 = 105$ Wh/km

For Tesla Model S 70D (tilgængelig batterikapacitet ca 66 kWh) er værdien $66 * 1000 / 442 = 149$ Wh/km.

Ifølge ENERGINET.DK har den gennemsnitlige udledning i 2014 været ca. 300 g/kWh.

Prognosen for 2020 siger et fald til 150 g/kWh p.g.a stigende andel af vindenergi i elproduktionen.

FDEL - Asger Grønkjær - Østergade 9, 5300 København tel 40558771
e mail : Asger.Groenkjaer@FDEL.dk

Side 5

En Renault ZOE vil i 2014 have en km/l værdi på $2400/300 \cdot 1000/105 = 76$ km/l
I 2020 vil samme bil køre $2400/150 \cdot 1000/105 = 152$ km/l

En Tesla Model S 70D vil i 2014 have en km/l værdi på $2400/300 \cdot 1000/149 = 54$ km/l
I 2020 vil samme bil køre $2400/150 \cdot 1000/149 = 107$ km/l

Mange oplader deres elbil om natten hvor andelen af vindenergi ofte kan være meget stor og dermed resultere i endnu højere "km/l"-værdier.

Andelen af fossilt brændsel til elproduktion i Danmark desuden er faldende (i 2020 skønner energiproducenternes branche forening, at den er 18%). Det betyder, at elbilen år for år kører flere "km/l" og dermed bliver stadig mere CO2-venlig sammenlignet med benzin-/dieselmotorer.

Man kan få en afgiftreduktion på økonomiske biler der udleder mindre end 150 g CO2 per km

Dvs man kan få afgiftreduktion på benziner, der kører længere end 16 km/l og diesel, der kører længere end 18 km/l. Forskellen mellem benzin og diesel skyldes at benzin ikke leder helt så meget CO2 ud sammenlignet med diesel.

I det nye lovforslag kan der også reduceres for afgifter, hvis man blander biogas i gassen til gasbiler fordi det reducerer netto udledningen af CO2

Men for elbiler ophæves hele princippet om CO2 som ellers er grundlaget for at der findes en Afgiftreduktionen. Man "leger" at strømmen er Benzin, når man beregner elbilens afgifter, selvom strømmen laves med vindmøller, solceller, atomkraft, vandkraft, naturgas, biomasse, og lidt kul til at fylde efter med.

Data

- Energi-indhold i 1 l benzin: 9,125 kw_t/l (jvf lovforslag)
- CO₂ udledning fra 1 kw_t i 2020: 150 g CO₂/kw_t (side 49 i: http://www.ens.dk/sites/ens.dk/files/dokumenter/publikationer/downloads/danmarks_energi_og_klimafremskrivning_2014.pdf)
- Afbrænding af 1 liter benzin giver 2400 g CO₂ (<http://ing.dk/artikel/hvordan-vejer-man-co2-udledningen-109457>)
- Lovforslaget betyder at CO₂ pr. kWh låses fast til 2400/9,125 = 263g CO₂/kWh selvom CO₂ pr. produceret kWh er konstant faldende og iflg. prognosen og eksempelvis vil være nede på 150g CO₂/kWh i 2020
- Selvom miljøbelastningen fra elbiler vil være konstant faldende øges afgiftsreduktionen altså ikke tilsvarende

Beregning af afgift-reduktion

- Reduktion= $4000 \cdot (x-16)$, hvor x er hvor lang bilen kører per liter benzin. Gælder for $x > 16$. En elbilens elforbrug omregnes til energien svarende til "en liter benzin" ved at bruge omregningsfaktor 9,125 kwt per liter benzin.
- Reduktion= $-1000 \cdot (16-x)$, for x -værdien under 16 km/l, dvs for biler, der ikke kører langt på literen og derfor straffes, ved at afgiften øges (negativ reduktion)
- Beregning af ækvivalent km/l for en elbil sker ud fra formelen $9125/\text{elektrisk forbrug i Wh/km}$
- Lovforslaget lægger op til at benytte et elektrisk forbrug der p.g.a. uhensigtsmæssig testmetode er højere end forbruget i praksis.
- For ICE biler er det modsat. Praktisk forbrug er typisk 25% højere end det forbrug der benyttes ved beregning af afgiftsreduktion.
- Beregning af elektrisk forbrug ud fra NEDC rækkevidde vil ligestille elbiler og ICE biler.
- En Tesla 70D får 42 km/l ud fra lovforslaget men 62 km/l på basis af NEDC
- En ZOE får 63 km/l ud fra lovforslaget men 105 km/l ud fra NEDC

I år 2020: Hvordan ville man behandle en elbiler, der havde samme CO2 udledning som en økonomisk Benzibil?

Afgiftreduktion ved benzibil, der udleder 80 g CO₂/km fra dens motor:

80 gCO₂ per km svarer til afbrænding af 0.033 l benzin per km. Det giver 30 km kørsel på en hel liter benzin: Afgiftsreduktion på: $4000 * (30-16) = 56,000$

Afgiftreduktion ved Elbil, der udleder 80 g CO₂/km fra den strøm som bilen bruger:

80 gCO₂ per km i 2020 betyder at det elektriske forbrug kan være $1000/150 * 80 = 533$ Wh/km. Ækvivalent km/l bliver $9125/533 = 17,12$ km/l

Afgiftreduktion på: $4000 * (17,12-16) = 4.480$

Benzinbilen får ca 52.000 kr ekstra i afgiftreduktion (rabat) sammenlignet med elbilen
For at udløse den sammen mængde CO₂

I år 2020: Hvordan ville man behandle en elbil, hvis den var en benzinbil med samme lave miljø- Belastning som elbilen?

Afgiftreduktion ved elbiler, der udleder 20 g CO₂/km fra den strøm bilen bruger.
På vilkår som :

20 gCO₂ per km svarer til afbrænding af 0.008 l benzin per km. Det giver 120 km kørsel på en hel liter benzin: Afgiftreduktion på: $4000 * (120 - 16) = 416.000$ kr

Afgiftreduktion ved Elbil, der udleder 20 g CO₂/km fra den strøm som bilen bruger.
På vilkår som :

20 gCO₂ per km svarer til forbrug af 69 kwt per km. Det giver 69 km kørsel på en hel liter benzin: Afgiftreduktion på: $4000 * (69 - 16) = 212.000$ kr

Så hvis en benzin kunne køre så langt på en liter benzin at den var lige så miljøvenlig som en elbil, ville den få 416.000 kr i afgiftreduktion. Men elbilen får kun 212.000 og snydes derfor for 204.000 kr

Hvilken CO2 udledning vil en elbil der i 2015 har 80 g/km have i 2020 ?

- En elbil der i 2015 har 80 g/km svarer til $1000/263 * 80 = 304$ Wh/km elektrisk forbrug hvilket betyder 9125/304 = 30 km/l ækvivalent
- Samme bil vil i 2020 udlede $150/263 * 80 = 45,6$ gCO2/km
- Dette svarer til 2400/45,6 = 52,6 km/l for en benzinbil
- Afgiftsreduktion bør derfor stige til $4000 * (52,6 - 16) = 146.000$
- Elbiler bliver snydt for 146.000 – 56.000 = 90.000

Hvilken CO2 udledning vil en elbil der i 2015 har 40 g/km have i 2020 ?

- En elbil der i 2015 har 40 g/km svarer til $1000/263 * 40 = 152$ Wh/km elektrisk forbrug hvilket betyder $9125/152 = 60$ km/l ækvivalent
- Samme bil vil i 2020 udlede $150/263 * 40 = 22,8$ gCO₂/km
- Dette svarer til $2400/22,8 = 105,2$ km/l for en benzinbil
- Afgiftsreduktion bør derfor stige til $4000 * (105,2 - 16) = 356.800$
- Uden kredit for faldende CO2 pr. kWh vil elbilen stadig kun få reduktion ud fra 60 km/l
- Lovforslaget giver for 40 g/km derfor kun et fradrag på $4000 * (60 - 16) = 176.000$
- Elbiler bliver snydt for $356.800 - 176.000 = 180.800$

not 92



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

**Høring – forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven,
brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indførelse af eldrevne og
brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)**

Journalnummer 15-1604999

AutoBranchen Danmark har læst lovforslaget med stor interesse og har følgende kommentarer:

AutoBranchen Danmark har længe talt for en omfægning af registreringsafgiftsloven, så den blev teknologineutral, og i det lys er det positivt, at det nærværende forslag skaber en ramme, hvor biler beskattes efter samme overordnede model uanset drivmiddel. Det har været ud fra en betragtning om, at det ved samme lejlighed ville være muligt at gennemføre en afgiftsomlægning, som tog udgangspunkt i bilens tekniske karakteristika i stedet for den værdibaserede afgiftsmodel, som giver anledning til væsentlige administrative byrder for bilforhandlerne. Den værdibaserede afgiftsmodel skaber et retssikkerhedsmæssigt vakuum, da der ikke ligger klare retningslinjer for beregning af registreringsafgiften, og den skaber ulige konkurrencevilkår mellem store og små forhandlere idet den såkaldte flåderabat multipliceres af registreringsafgiften.

Det er derfor vigtigt at understrege, at den løsning, som er skitseret i lovforslaget, blot er en lappeløsning på en i forvejen uigennemskuelig afgiftslovgivning, hvilket vi naturligvis beklager, da det ikke løser de grundlæggende problemer ved registreringsafgiften men blot fjører endnu en lap til det kludetæppe, som registreringsafgiftsloven er i forvejen. Det er dybt u hensigtsmæssigt for branchen som helhed.

AutoBranchen Danmark er ærgerlig over, at Skatteministeriet den 9. oktober udsendte en politisk indgået aftale, som rejste en række nye spørgsmål, men Skatteministeriet var ikke i stand til at besvare selv ret simple spørgsmål til aftalen i 14 dage. I den periode fra aftalens indgåelse til udsendelse af lovforslaget, har både bilforhandlere, bilimportører og kunder spurgt ind til den mangelfulde aftale uden at kunne få svar. Det er utilfredsstillende, at man offentliggør en aftale, hvor centrale spørgsmål er ubesvarede, og derefter melder ud, at man først vil besvare spørgsmål, når lovforslaget er udsendt. For autobranchen har aftalen kæmpe konsekvenser, og der er flere millioner på spil. Derfor er det afgørende, at Skatteministeriet ved ændringer i registreringsafgiftsloven er i stand til at svare på de spørgsmål, der kommer fra branchen.

AutoBranchen Danmark mener, at bilafgiftssystemet bør omlægges. I dag har vi et system, der i mange henseender mistænkeliggør hele autobranchen på en uforståelig og uretfærdig måde. Den nuværende registreringsafgift bør afløses af en fast købsafgift, som er uafhængig af køretøjets brug eller ejerskab. Købsafgiften beregnes ud fra køretøjets specifikationer. Det vil blandt andet være CO2-udledning, vægten, motorstørrelse og hestekræfter. En omfægning af bilafgifterne vil også gavne miljøet, da der skabes større incitament til at købe en miljørigtig bil. Regeringen har desværre valgt en løsning, hvor det er de traditionelle biler, som skal betale for den fortsatte afgiftsabat for elbilerne. Sandheden er, at de høje bilafgifter hæmmer trafikikkerheden, fordi mikro- og minibiler dominerer markedet, og de er beviseligt langt mindre sikre end de større familie biler.



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FØLSEL

Overordnet er det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning forkert at hæve bilafgifterne yderligere. Biler er i forvejen stærkt overbeskattede, hvilket har implikationer både i forhold til tilvejebringelsen af en moderne, sikker og ren bilpark, i forhold til beskæftigelseseffekter samt i forhold til generelle økonomiske forvriddningseffekter. Hertil kommer, at netop registreringsafgiften giver en række negative effekter sammenlignet med andre bilafgiftstyper, samt at den konkrete udformning af den værdibaserede registreringsafgift fører til uigennemsigtige prisstrukturer og usikkerhed om beregningsgrundlaget, hvilket igen skaber grundlag for tvister mellem myndighederne og bilforhandlere.

Finansieringselementer

Da elbilafgiftsfritagelsen blev forlænget i 2013, blev udligningsafgiften for dieselmotorer forhøjet med 52 pct. netop med henblik på at finansiere den fortsatte elbilafgiftsfritagelse. Denne forhøjelse er fortsat gældende. Bilafgifterne forhøjes nu endnu en gang for at finansiere den forlængede, men stærkt begrænsede fritagelse for elbiler. Det er efter AutoBranchen Danmarks opfattelse en uheldig dobbeltfinansiering af et område, som allerede er blevet finansieret én gang.

Det fremgår af lovforslaget, at fritagelsen for elbiler mv. kun er finansieret i 2016. For perioden fra 2017 til 2019 skal finansieringen aftales i 2016. Det fremgår imidlertid også, at finansieringen for årene 2017-2019 teknisk set er tilvejebragt i lovforslaget ved at afskaffe radiofradraget fuldt ud fra 2017 og ved at udvide tillægget i den grønne ejerafgift for manglende partikelfiltre til også at omfatte ældre dieselmotorer.

For så vidt angår fradraget for radioudstyr bemærkes det i lovforslaget, at "en bilradio i dag er standardudstyr og betragtes ikke længere som sikkerhedsudstyr". Det er korrekt, at bilradio er standardudstyr i alle biler i Danmark netop på grund af fradraget i registreringsafgiften, men ikke korrekt at det ikke er sikkerhedsudstyr, da muligheden for at modtage trafikinformationer via radioen er en meget håndgribelig og lavpraktisk sikkerhedsforanstaltning, som kan give meddelelser om spøgelsesbilister, gods der er faldet af en bil, eller andet som har betydning for trafiksikkerheden.

Lovforslagets finansieringselementer træder i kraft den 1. januar 2016, herunder særreglen for valutabiler. Der er derfor ingen overgangsordning. Det er særdeles uheldigt for de bilforhandlere, som har indgået en aftale med en bilimportør eller et udlejningselskab, om i en periode at aftage et bestemt antal biler, fordi de vil blive hårdt ramt, hvis disse biler ikke kan afgiftsberigtiges på de vilkår, der var gældende, da forhandlerne påtog sig købsforpligtelsen. Det er ikke god forvaltningskik, at man gennemfører lovgivning, som straffer erhvervsdrivende, som har truffet deres beslutninger og indgået bindinger baseret på et andet lovgivningsmæssigt udgangspunkt, og som ikke har mulighed for at ændre disse beslutninger. Det vil imidlertid været resultatet af at ophæve særreglen for valutabiler allerede fra 1. januar 2016.

AutoBranchen Danmark foreslår derfor, at man indfører en overgangsordning, så de bilforhandlere, som har indgået sådan nogle aftaler, kan nå at afgiftsberigtige bilerne på de "gamle" vilkår. Det kunne i praksis ske ved, at finansieringselementet vedrørende valutabiler først træder i kraft 1. juli 2016 eller 1. januar 2017.



AutoBranchen Danmark

V I D E N T I L F O R S Æ L

Hybridbiler

Den nye aftale medfører en væsentligt højere registreringsafgift for plug-in-hybridkøretøjer. Det vil smadre en teknologi, som i forvejen har haft svært ved at få fodfæstet i Danmark. Man bør derfor overveje at sidestille plug-in-hybridbilerne med elbilerne, så teknologien kan nå at blive konkurrencedygtig med benzin- og dieslbilerne. Plug-in-hybridbilerne skal betale fuld registreringsafgift af bilens værdi på lige fod med almindelige benzin- og dieslbiler, og det, der har gjort dem attraktive, var det høje km/l-fradrag. Men det fradrag er nu blevet reguleret ned, fordi man medregner elmotorens energiforbrug i km/l-regnskabet. En regulær elbil slipper med at betale 20 procent af registreringsafgiften i 2016. Fordelen ved plug-in-hybridbilerne er, at de allerede findes på markedet, kan tilfredsstille forbrugernes behov for sikkerhed, rækkevidde og komfort samt nedbringe CO₂-udledningen i stort set samme grad som elbiler. AutoBranchen Danmark bakker fuldt op om målsætningen om at nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren. Men den ny elbillaftale kommer dog i den henseende til kort med sit ensidige fokus på el og brintbiler.

Løbende evaluering af provenuneutraliteten i forhold til skatte- og byrdestoppet

Af forslaget fremgår endvidere, at aftaleparterne er enige om at drøfte indfasningen af afgiftsforhøjelserne, såfremt forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperioden.

Derimod er der ingen klausul i aftalen om, at afgiftsforhøjelserne kan standses eller tilbageføres, såfremt salget af elbiler mv. bliver mindre end forudsat ved aftalens indgåelse.

Traditionel økonomisk logik vil tilsige, at når en vare pålægges en stor afgiftsstigning og dermed en væsentlig prisforøgelse, vil efterspørgslen efter den pågældende vare reduceres. Af bemærkningerne til lovforslaget ses det, at Skatteministeriet forudsætter, at udgifterne til de fortsatte – men dog indskrænkede - lempelige regler for elbiler vil stige i de kommende år. AutoBranchen Danmark stiller sig tvivlende over for disse forventninger. Trods fuld afgiftsfritagelse hidtil har elbilernes kommercielle gennembrud ladet vente på sig. Højere afgifter vil derfor næppe fremme salget af elbiler. Skatteministeriet deler tilsyneladende ikke den økonomiske tankegang men forventer omvendt en stigning i salget af eldrevne biler svarende til en 3,5-dobling over indfasningsperioden i takt med, at elbilerne bliver dyrere år for år. AutoBranchen Danmark deler ikke den forventning til salget af elbiler.

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

Dette er imidlertid i strid med regeringens skatte- og byrdestop, i henhold til hvilket muligheden for at lave en *provenuneutral* omlægning af bilafgifterne, som bl.a. skal rumme en langsigtet holdbar beskatning af elbiler mv., er undtaget fra skattestoppet. Dette gælder dog ikke en overfinansieret omlægning af bilafgifterne.



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FØRSPÆL

AutoBranchen Danmark vil derfor foreslå, at der indføres en årlig evaluering af salget af elbiler, så der løbende kan holdes øje med, om salget følger forventningerne, og dermed om forudsætningerne i forhold til skatte- og byrdestoppet er opfyldt.

Hvis salget af elbiler falder som følge af de store afgiftsforhøjelser, foreslår AutoBranchen Danmark, at finansieringselementerne i lovforslaget reduceres tilsvarende, så der skabes balance og løbende sikres, at omlægningen er provenuneutral.

Med venlig hilsen
Jens Brendstrup, administrerende direktør

CLEVERs høringssvar til 'Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)'

København den 9. november 2015

CLEVER afgiver hermed høringssvar til 'Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)', og kommer med nogle overordnede kommentarer til loven, samt konkrete bemærkninger til loven.

Ud over nedenstående bemærkninger, henviser CLEVER til Dansk Energi og Dansk Elbil Alliances høringssvar, som vi støtter op om.

Overordnet kommentarer til loven

CLEVER finder det vigtigt, at der er kommet en løsning for afgiftsproblematikken for elbiler, fordi usikkerheden omkring hvilke eventuelle afgifter, der skal pålægges elbiler, i sig selv er skadeligt for elbilmarkedet, men finder flere af aspekterne i loven problematiske for udviklingen af elbilmarkedet (se konkrete bemærkninger).

I aftaleteksten og lovforslaget står der, 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. For eksempel er der i 2015 (til og med 31.08) solgt 108 Nissan LEAFs og de otte er solgt til private forbrugere. Der er solgt 46 Volkswagen e-up! og de ni er solgt til private (til og med 31.08.15). Der er i samme periode solgt 437 BMWi3 og 33 er til private forbrugere. Vi har med disse salgstal svært ved at tilslutte os, at elbiler generelt skulle stå over for et gennembrud.

Elbilers gennembrud afhænger i høj grad også af den relative prisforskel i forhold til konventionelle biler. Såfremt Regeringen gennemfører en omlægning af bilbeskatningen for konventionelle biler, opfordrer CLEVER til, at man revurderer aftalen for elbiler, sådan at man sikrer, at elbilers konkurrenceevne ikke forværres yderligere i relation til konventionelle biler. Det er vanskeligt, at indlemme ny teknologi i et eksisterende afgiftssystem der er designet til benzin- og dieslbiler, og man bør være særlig opmærksom på nye teknologier, hvis man ændrer generelle vilkår for biler.

Med de nye afgifter på elbiler bliver et gennembrud for elbiler kun udskudt yderligere ud i fremtiden. Det vil forventeligt stadig primært være kommuner og virksomheder, der vil købe elbiler, fordi de ønsker, at leve op til fx klimamål. Men med aftalen her vil man også beskutte virksomheder med elbiler yderligere, da der i lovteksten er bestemt, at elbiler ikke kan lades op med processtrøm, heller ikke for virksomheder,

hvor de indgår i driften. Med aftalen pålægges virksomheder altså en ny skat og man forringer både vilkårene for elbilen og så forringer man også vilkårene for opladning af elbilen ved også at pålægge nye afgifter på denne del. Mere om dette i konkrete bemærkninger.

CLEVER finder det positivt, at der i aftaleteksten i tabel 2 er lagt forudsætninger om nyregistreret elbiler ind fra 2016 – 2020, og vil opfordre til, at Regeringen og forligspartnerne bruger disse forudsætninger som rettesnor til at korrigere løbende, hvis salgstallene for elbiler i årene 2016-2020 ikke lever op til de forudsætninger, der er lagt til grund for aftalen. CLEVER foreslår, at Regeringen og forligspartnerne, 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, som betyder, at der bør være minimum 24.100 elbiler i Danmark i 2020.

Konkrete bemærkninger til loven

Ændring af loven for virksomheders mulighed for at oplade elbiler med processtrøm

Bemærkninger til §4 side 36 om virksomheders mulighed for at oplade elbiler med processtrøm.

Fra 2012 - 2015 har der været en midlertidig ordning gældende, der har givet virksomheder mulighed for at tilbyde processtrøm til opladning af batteriet til elbiler. En midlertidig ordning der har fulgt afgiftsfritagelsen, og som ikke er videreført i den nye aftale i høring, ligesom afgiftsfritagelsen af elbiler ophører.

Men i lovforslaget i høring kan vi konstatere, at man ikke alene ikke viderefører den midlertidige ordning, man laver også en lovændring, der betyder, at gældende lovgivning om virksomheders brug af processtrøm ændres sådan, at det specifikt angives, at momsregistrerede virksomheders opladning af batterier til elbiler ikke kan ske med processtrøm. Virksomheden kan heller ikke få godtgørelse for andre aktiviteter i virksomheden, der er berettiget til den lave processats medmindre forbruget af strøm til elbiler er udskilt ved særskilt måling. Man påfører dermed virksomheden ekstra afgifter, som i sidste ende betales af forbrugere.

Før det første har det været CLEVERs indtryk, at det primært er den midlertidige ordning, der har været fokus på i forhandlingerne om aftalen, idet der i aftaleteksten og pressemeddelelsen udsendt den 9. oktober 2015 står, at den midlertidige ordning ikke videreføres. Dette bekræftes af Jesper Petersen (S) der i Motor-magasinet den 6. november udtaler, at denne del ikke har været særskilt diskuteret under forhandlingerne. Denne del om en generel ændring af lovgivningen nævnes først i lovteksten og med denne del (§4, s.36) opstår der flere problemstillinger:

- Der ændres på de vilkår som elbiloperatører har opstillet offentlig infrastruktur under. CLEVER har investeret et tre cifret millionbeløb i ladestandere over hele landet og fastsat priser til kunder på baggrund af den eksisterende lovgivning, som ikke var midlertidig, men almindelig praksis. Det blev fastslået af skatterådet i 2010, at opladning af elbiler af virksomheder kunne ske til den lave processats.
- Når man ændrer lovgivningen for dette, er det eksisterende kunder og virksomheder, som har købt elbiler til fx flåder under gældende forudsætninger og en permanent ordning, hvor de har regnet ud hvilke driftsomkostninger, der er forbundet med at køre i elbil, man rammer. Hvis man forhøjede afgifter på andre brændstoffer til det dobbelte med to måneders varsel, ville der også være flådejere, der fik sig en ubehagelig overraskelse.

- Der er mange store danske virksomheder, der har elbiler i flåden, og som er med til at begrænse CO²-udslippet i de nærmiljøer de kører i, som fx PostDanmark. Disse virksomheder vil nu sidde med driftsomkostninger, der er omkring det dobbelte end det var, da de købte elbiler, hvor et af incitamenterne ofte er, at elbiler er billigere i drift.
- Herudover kræves det af virksomhederne, at der kommer særskilte målere på ladestander. Hvis ikke det sker, vil de ikke kunne få godtgørelse for elafgiften på andre områder, hvor de er berettiget (fx i produktionen) og endvidere vil de blive straffet ved at skulle afregne for minimum 460 kWh pr. måned pr. elbil, såfremt der ikke er særskilt måler på ladeboks eller ladestander. CLEVER mener dette er højt sat og kan ikke i aftalen se, hvordan virksomheder med ladestander, der benyttes af gæster vil skulle håndtere, at kunder med elbiler lader på ladeboks i virksomheden, hvis der ikke er særskilte målere på disse.
- Det betyder, at det bliver dyrere at sætte ladebokse op hos virksomheder, fordi der skal sættes ekstra måleudstyr op. Og endvidere risikerer mange virksomheder med elbiler, der har sat ladeudstyr op, at få en ekstra regning, fordi de skal have særskilte målere sat op eller have nye ladestander med indbygget kommunikation (og målere).
- Dette forslag påfører virksomheder en ny afgift og en skattestigning. Og det vil samtidig være endnu en barriere for at tage elbilen ind i flåden hos virksomheder og det vil påføre virksomheder øgede administrationsomkostninger.

El beskattes hårdere end benzin

Med de afgifter på el til opladning af elbiler, der er foreslået i lovforslaget bliver el desuden beskattet hårdere end benzin og diesel målt pr. energiindhold.

Med det nye lovforslag vil el betale ca. 8,01 kr. i afgifter pr. 'liter'. Benzin vil betale 4,18 kr. pr. liter og diesel 2,71 kr. pr. liter (se også høringssvar fra Dansk Energi og Dansk Elbil Alliance).

Så selv om det stadig er billigere at køre elbil pga. energieffektiviteten, så finder CLEVER det paradokssalt, at Regeringen ønsker at beskatte el som drivmiddel til transporten hårdere end benzin og diesel.

CLEVERs anbefalinger

- Pålæg ikke virksomheder nye afgifter på el til elbiler - bevar muligheden for at momsregistrerede virksomheder kan oplade elbiler med processtrøm.
- Brug de forudsætninger om antal solgte elbiler, der er lagt ind i aftaleteksten om nyregistreret elbiler fra 2016 – 2020 som rettesnor til at korrigere løbende, hvis salgstallene for elbiler i årene 2016-2020 ikke lever op til de forudsætninger, der er lagt til grund for aftalen. Sæt årlige møder op i forligskreds, så forudsætninger om 24.100 elbiler i 2020 som minimum overholdes.
- Gennemføres en omlægning af den generelle bilbeskatning i Danmark, som beskrevet i Regeringsgrundlaget (2015) opfordrer CLEVER til, at man revurderer aftalen for elbiler, i det den relative prisforskel på elbiler og konventionelle biler er afgørende for udrulningen af elbiler, sådan at elbilens konkurrencesituation i forhold til konventionelle biler ikke forværres yderligere.

Med venlig hilsen



Casper Kirketerp-Møller
Adm. direktør, CLEVER A/S

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
DK 1402 – København K

København, 9. november 2015

Jf. Journalnummer 15-1604999

Høringssvar. Lovforslag om indfasning af elbiler mv.

De Danske Bilimportører (DBI) har med interesse modtaget høringsbrev af 23. oktober 2015 med Skatteministeriets udkast til Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love" (om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift mv.)

Lovforslaget indfører registreringsafgift og grøn ejerafgift på elbiler samt forøger afgiftsbyrden på plug-in hybridbiler betydeligt. Derfor påvirker lovforslaget i høj grad vore medlemmers interesser og forretning, og DBI ønsker hermed at afgive høringssvar til lovforslaget. Vi har både kommentarer af overordnet / generel karakter og mere specifikke kommentarer til lovforslagets enkelte dele. Kommentarerne i det følgende fokuserer derfor i hovedsagen på indfasningen af elbiler og plug-in hybridbiler samt afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse af køretøjer, der er under 1 år gamle (jf. registreringsafgiftslovens §4, stk. 10).

Generelle bemærkninger

DBI støtter en samlet løsning for beskatningen af biler i Danmark herunder, at elbiler integreres i det øvrige system for beskatning af biler. Selvom lovforslaget forsøger at indføre en ensartet beskatning af elbiler mv. og konventionelle biler, er det foreliggende lovforslag desværre en meget dårlig løsning for en integrering af elbiler mv. i det eksisterende afgiftssystem.

Overordnet stiller DBI sig kritisk over for lovforslaget fordi det, hvis det vedtages, alene vil have som konsekvens at:

1. De mest miljørigtige elbiler og plug-in hybridbiler på markedet vil blive væsentlig dyrere
2. Alle de eksisterende problemer, som er forbundet med registreringsafgiftens værdibaserede beregningsprincip, vil blive yderligere forstærket.

DBI kan derfor ikke støtte lovforslaget, da det udelukkende vil begrænse forbrugsmulighederne og have negative konsekvenser for danskernes muligheder for at erhverve sikre og miljørigtige biler, der opfylder deres behov. DBI anser lovforslaget for at være endnu en uheldig "lappeløsning" på en uholdbar og uhensigtsmæssig registreringsafgift – en lappeløsning der udelukkende har til formål at begrænse et formodet provenutab.

Samtidig vil lovforslaget videreføre og forstærke de administrative byrder og retslige usikkerhedsmomenter, der plager den samlede bilbranche som følge af registreringsafgiftens værdibaserede beregningsprincip, det er således den forkerte vej at gå for en løsning.

Lovforslaget mangler dermed det allervigtigste element som forudsætning for en samlet afgiftsløsning for både biler med konventionel forbrændingsmotor, plug-in hybridbiler, elbiler og biler med alternative drivmidler. En samlet løsning kræver et opgør med det værdibaserede beregningsprincip og indførelsen af en ny bilafgift baseret på bilernes miljø- og sikkerhedsmæssige belastning.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte dele

De økonomiske forudsætninger, provenutab og finansiering¹

1. Beregningen af provenutabet hviler på usikre antagelser om det fremtidige salg af elbiler.
2. Antagelserne om substitutionseffekter mellem elbilerne og konventionelle biler er usikre – herunder om særligt de dyreste elbiler (uden afgift) fortrænger konventionelle biler til tilsvarende pris (inkl. afgift).
3. Generelt lider finansieringen af afgiftsindfasningen af, at primært nye (og dermed relativt miljørigtige og sikre) biler skal bidrage. Alternativt kunne man overveje finansiering via den grønne ejeravgift, hvorved hele bilparken ville bidrage. Det er kun delvist medtænkt i kraft af den foreslåede afgift for manglende partikelfilter på ældre diesel-varebiler.

Indfasningen af afgift på elbiler og forhøjet afgift på plug-in hybridbiler²

1. Den gradvise indfasning er tilfældigt fastsat, og forhindrer ikke betydelige prisstigninger på de allermest miljøvenlige biler på det danske marked.
2. Det såkaldte "teknologiske prisfald" som er indregnet i prisseksemplerne i den politiske aftale er meget hypotetisk.
3. Antagelsen om, at der for plug-in hybridbiler ofte alene svares registreringsafgift på minimumsniveauet, svarende til 20.000 kr. (Lovforslagets bemærkninger, side 11-12) er direkte forkert. Regnestykket gælder kun BMW i3 Rex, der må betegnes

¹ Lovforslagets almindelige bemærkninger side 8-10 og 15-18) samt Aftale af 9. oktober 2015 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler.

² Lovforslaget § 1, nr. 8 og almindelige bemærkninger afsnit 3.1.2. og 3.2.1.

som et særtilfælde blandt plug-in hybridbiler. De fleste modeller på markedet betaler i forvejen ganske høje registreringsafgifter på trods af et betydeligt fradrag som følge af god brændstoføkonomi.

Beregningen af energi- / brændstofforbrug for elbiler og plug-in hybridbiler³.

DBI er kritisk over for den valgte model for afgiftsberegningen af følgende årsager:

1. Modellen for beregning af et nyt samlet brændstofforbrug for plug-in hybridbiler harmonerer ikke med internationalt anerkendte metoder – herunder NEDC (New European Driving Cycle).
2. De nødvendige data er ikke 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. Det vil øge de administrative byrder.
3. Et nyt samlet (kombineret) forbrug bør være kompatibelt med NEDC, hvilket kræver beregning af et særskilt forbrug for forbrændingsmotoren i plug-in hybridbiler. Vi vil foreslå at man anvender den beregningsmodel, som man i forvejen anvender til beregning af det standardiserede kombinerede forbrug. (Se Bilag A bagerst i dette høringssvar).
4. DBI anfægter specifikt, at kombineret forbrug adderes med elforbrug (Wh/km) omregnet til km/liter (benzin). Det er vores opfattelse af man med den foreslåede model "straffer" plug in hybridbiler, idet man medregner en del af elforbruget to gange. Det ville være korrekt først helt at rense det standardiserede forbrugstal for el, og derefter tillægge el-delen. Men uanset regnemetode indfører man i Danmark et helt nyt tal uden sammenhæng med standardiserede forbrugstal.
5. Den særlige indfasning af differencen mellem ny og gammel afgift på plug-in hybridbiler kræver desuden to parallelle beregningsmetoder i hele indfasningsperioden på 5 år.
6. Eftersom plug-in hybridbilernes elforbrug udmøntes i et brændstofforbrug (benzin) rummer modellen det paradoks, at de mest effektive plug-in hybridbiler bliver ramt af den største afgiftsstigning.

Værdiansættelse og beregning af registreringsafgift for elbiler, der sælges uden batteri.

1. Lovforslaget er ikke umiddelbart klart, når det gælder beregning af afgiftspligtig værdi af elbiler uden batteri. Registreringsafgiftslovens §8, stk. 3 tilsiger, at batteriet skal indgå i bilens værdi uanset, at det evt. leases, og altså ikke ejes af den, der køber bilen.
2. Der kan være betydeligt administrativt besvær forbundet med separat værdiansættelse af batterier.
3. Det er ikke umiddelbart klart, om der er afgiftsmæssige konsekvenser af udskiftning af et batteri på en elbil, eller hvis batteriet senere skiftes med en anden batteritype eller evt. opgraderes.

³ Lovforslaget §2. nr. 2. og almindelige bemærkninger afsnit 3.2

Afskaffelsen af radiofradraget⁴.

1. Radiofradraget er reduceret udelukkende af provenumæssige hensyn. Reelt vil det fordyre flere af de billigste biler på det danske marked, selvom fordyrelsen er beskeden. Indførelsen af DAB radio kan potentielt fordyre installationen af radioer – især i de mindste biler.
2. Betydningen af fradraget illustrerer igen det problematiske ved registreringsafgiftens værdiprincip.

Vurderingen af de administrative byrder for erhvervslivet⁵.

1. Vurderingen af de administrative byrder for erhvervslivet (Lovforslagets bemærkninger, side 18) er baseret på AMVAB-modellen, der giver en forholdsvis snæver afgrænsning af byrderne, idet der her fokuseres på registreringsafgiftslovens specifikke oplysningskrav og registreringen i DMR.
2. Alene byrder ved værdiansættelse af elbilers batterier samt anvendelsen af konkret / individuel værdiansættelse frem for skematisk indikerer, at der er byrder forbundet med lovforslaget, som ikke opfanges af AMVAB-modellen.
3. Bortfaldet af §4 stk.10 vil resultere i, at mange flere biler skal vurderes enten ved selv-ansættelse eller vurdering og med tilhørende kontrol og usikkerhed.
4. Selv med udgangspunkt i AMVAB-modellen er DBI uenig i, at de administrative byrder kun angår angivelse af Wh-forbrug og brændstofforbrug for plug-in hybridbiler og desuden kun erhvervsrelaterede køretøjer⁶. De nye oplysningskrav gælder alle plug-in hybridbiler og desuden alle elbiler uafhængigt af, om der er tale om erhvervskøretøjer eller ej.

Særligt vedrørende afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse⁷

DBI er kritisk over for afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse af følgende grunde:

For det første er modellen indført, fordi der erfaringsmæssigt er et stort og ensartet værditab på bilen i den første leveår og desuden større værdifald på køretøjer, som anvendes som demonstrationsbiler og som udlejningsbiler, end der er på biler, der benyttes privat.

For det andet er den skematiske beregningsmodel indført, fordi den giver en væsentlig administrativ lettelse med fuldstændig forudsigelighed og med helt fast beregningselementer og kontrolelementer, idet blot køretøjets alder og antal kørte kilometer skal lægges til grund. Disse oplysninger er meget nemme at kontrollere.

⁴ Lovforslaget §1, nr.15 og almindelige bemærkninger afsnit 3 4.

⁵ Almindelige bemærkninger afsnit 7.

⁶ Lovforslaget almindelige bemærkninger afsnit 7.

⁷ Jf. Lovforslagets §1, nr. 6 der ophæver registreringsafgiftslovens § 4, stk 10 samt almindelige bemærkninger afsnit 3.3.

Skatteministeriet begrundede indførelsen af den skematiske beregningsmodel, som blev indført i 2002, således:

"Denne del af lovforslaget går ud på at gennemføre en mere skematisk afgiftsberigtigelse af de mange nyere brugte personbiler, der årligt præsenteres for vurderingsmyndigheden. Disse næsten nye personbiler har, med mindre de har været udsat for særligt belastende brug, en meget ensartet afskrivningsprofil. Når afskrivningsprofilen for bilerne er ensartet vil også registreringsafgiften have en ensartet faldende værdi. Det er derfor muligt at skematiskere den afgift, der skal opkræves af disse næsten nye biler og motorcykler.

Konkret går lovforslaget ud på, at den registreringsafgift, der skulle have været opkrævet såfremt køretøjerne var blevet registreret til almindeligt brug her landet på det tidspunkt hvor de blev taget i brug her eller i udlandet, nedskrives med 1 procentpoint pr. 1.000 km som bilen eller motorcyklen har kørt, dog således af afgiftsnedskrivningen højst kan blive 2 pct. pr. afsluttet måned i de første 3 måneder og 1 pct. pr. afsluttet måned i de efterfølgende 8 måneder, jf. at der kun er 11 afsluttede måneder for under ét år gamle biler. Den højere reduktion af afgiften for de nyeste af de 0 - 1-årige køretøjer skal ses i sammenhæng med at værditabet erfaringsmæssigt er størst i køretøjernes første levetid.

Visse anvendelser af almindelige køretøjer giver erfaringsmæssigt et større værditab end almindeligt brug. Det kan f.eks. være anvendelse til demonstrationsbrug, hos politiet, som udlejningsbil, på køreteknisk anlæg mv. For sådanne særlige anvendelser gives yderligere et fradrag i registreringsafgiften på 5.000 kr. forudsat at køretøjerne har kørt mindst 5000 km og har været i brug i mindst 2 måneder. "

Der ses ikke at være indtruffet ændringer eller andre forhold, der fører til, at de daværende grunde ikke længere er gældende.

En afskaffelse af den skematiske beregningsregel vil medføre risiko for et voldsomt bureaukrati, idet alle omhandlede køretøjer herefter skal værdiansættes ved individuel vurdering. Det er besværligt for alle aktører, og vil give ventetider, usikkerhed og føre til klagesager i et i forvejen belastet offentligt system.

De Danske Bilimportører kan derfor ikke støtte afskaffelsen af den skematiske beregningsmodel.

Særligt behov for overgangsordning:

Herudover har De Danske Bilimportører følgende bemærkninger til lovforslagets manglende overgangsregler for afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse.

Afskaffelsen af den skematiske værdiansættelse vil ramme et meget stort antal allerede indgåede aftaler. Afskaffelsen vil omfatte langt flere biler end blot valutaudlejningsbiler, og virkningerne af afskaffelsen er derfor større end antydnet i bemærkningerne til lovforslaget.

Det er fast procedure i forbindelse med afgiftsforhøjelser, at aftaler som allerede er indgået mellem de af regelændringerne omfattede parter på tidspunktet for lovens

fremsættelse, friholdes for de skærpede regler, da parterne jo har disponeret i tillid til de kendte regler.

Der er derfor 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.

I overensstemmelse med det gældende lovgrundlag har importører og forhandlere solgt biler til leasingselskaber til valutaudlejning. I nogle tilfælde sælger udlejningsselskaberne selv disse biler efter brug, mens bilernes alder er under 1 år. I andre tilfælde har importøren eller forhandleren indgået aftale med leasingselskabet om tilbagekøb af bilerne. I begge situationer har importøren, forhandleren og leasingselskabet indgået aftalerne på grundlag af og disponeret efter den skematiske værdiansættelse i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10. Parterne har således bundet sig til og lagt denne del af deres virksomhed an på at kende værdiansættelsen og dermed afgiftsbelastningen knap et år senere.

Tilsvarende gælder biler, der er omfattet af betaling af forholdsmæssig afgift, der blev indført ved det tidligere lovforslag L64 (Folketingsåret 2008-09).

Med den foreslåede ophævelse af § 4, stk. 10, vil de forpligtede parter ikke længere vide, om deres bindende økonomiske dispositioner holder, eller om de må bære uforudsete tab, da de ikke har nogen mulighed for at tage højde for en anden værdiansættelse end forudsat et år frem i tiden.

Der er derfor et stort og tvingende behov for en overgangsregel, som sikrer, at importører og forhandlere, der f.eks. har forpligtet sig over for leasingselskaber til tilbagekøb inden 12 måneder på vilkår i overensstemmelse med den gældende skematiske værdiansættelse, stilles i overensstemmelse med reglerne, der var gældende på aftaletidspunktet. Der bør indføres en overgangsbestemmelse i § 6 med f.eks. følgende ordlyd:

”Stk. 6. Reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, kan dog indtil den 31. december 2016 anvendes på 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”.

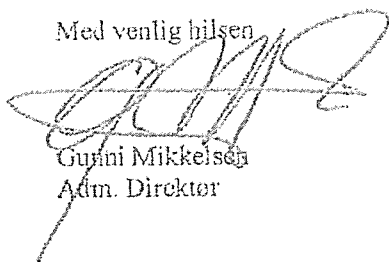
Konklusioner

Samlet set fremstår lovforslaget som en forværring af et i forvejen meget problematisk afgiftssystem.

Præsentationen af den politiske aftale, som lovforslaget udmønter, har desuden efterladt en branche med meget store usikkerheder om de konkrete konsekvenser for prisfastsættelsen og afgiftsberegningen af biler, om hvilke der er indgået aftale om en senere levering.

Derfor finder DBI det afgørende vigtigt, at lovforslaget, hvis det vedtages, ikke bliver en "sovepude" og en hindring for en nødvendig afskaffelse af registreringsafgiftens værdibaserede beregningsprincip. DBI anbefaler på det kraftigste, at en evt. vedtagelse af lovforslaget snarest følges op med en samlet, langsigtet og bæredygtig reform af bilafgifterne.

Med venlig hilsen



Gunnar Mikkelsen
Adm. Direktør

Tlf.: 31 36 10 41 (direkte)

E-mail: gmi@bilimp.dk

Bilag A. Beregning af nyt samlet forbrug for plug-in hybridbiler.

Formelen for beregningen af det kombinerede forbrug (bonusberegningen) for plug-in biler er nedennævnte. Vi foreslår at man anvender samme formel til at beregne det specielle ønskede "danske brændstofforbrug". Udgangspunktet er bilens COC dokument hvor det kombinerede forbrug, forbruget under ren eldrift samt bilens rækkevidde på el findes. På dette grundlag kan man enkelt beregne det ønskede danske forbrugstal.

Ved at anvende denne fremgangsmåde undgår man dobbelt medregning af el samt holder sig til allerede kendte dokumenter og formler. Således vil forbruget for en Golf GTE ikke blive reduceret fra 66km/l til 33km/l som efter den i lovforslaget anviste metode, men alene fra 66km/l til 42km/l.

$$CW = \frac{RW}{RW + 25} * CA + \frac{25}{RW + 25} * CB$$

CW: Det kombinerede forbrug, l/100km
RW: Rækkevidden på el, km
CA: forbruget i eldrift, l/100km
CB: forbruget i benzindrift*, l/100km

Supplerende spørgsmål vedrørende skematisk afskrivning

Danske Bilimportører vil endvidere gerne have besvaret nedenstående spørgsmål baseret på følgende eksempler:

En bil udlejes på forholdsmæssig registreringsafgift i seks måneder. I perioden betales $3 \times 2 \% + 3 \times 1 \% = 9 \%$ i registreringsafgift. Bilen returneres herefter af leasingtager til leasingselskabet, som afregistrerer bilen. Tre måneder senere indregistreres bilen på ny og udlejes. Bilen skal da værdiansættes efter vurdering.

1. Kan det bekræftes, at vurderingen ikke kan føre til et højere afgiftsgrundlag end da bilen blev indregistreret første gang?
2. Kan det bekræftes, at den beregnede afgift vil blive reduceret med den allerede betalte afgift, som udgjorde 9 % af den beregnede afgift, således at det alene er de restende 91 %, der herefter skal betales?
3. Kan det bekræftes, at dette gælder uanset, om bilen gøres til genstand for udleje på fortsat forholdsmæssig afgift, eller om bilen sælges og restafgiften betales på én gang?
4. Hvis registreringsafgiften, der beregnes på grundlag af den brugte bils værdi, er mindre end den oprindeligt beregnede registreringsafgift, vil den således beregnede afgift da også blive reduceret med det allerede betalte beløb på 9 % af den oprindeligt beregnede registreringsafgift?
5. Kan det bekræftes, at svaret på spørgsmål 3 også vil være gældende i situationen beskrevet i spørgsmål 4?
6. Endelig spørges der om, hvornår der efter udløbet af den i eksemplerne nævnte 6 måneders periode – efter endt brug af bilen som f.eks. demobil eller serviceudlejningsbil – skal tages stilling til, om bilen skal fortsætte på videre forholdsmæssig afgift, om bilen skal på fuld afgift (berigtigelse af restafgiften) eller om bilen skal udgå og f.eks. eksporteres: Skal denne beslutning træffes ved udløbet af 6 måneders perioden i forbindelse med, at bilen afregistreres, eller kan beslutningen træffes på et senere tidspunkt, således at man ikke behøver at binde sig kommercielt, før man rent faktisk ved, hvordan bilen skal disponeres?