

Dato: 5. november 2015
Tid: 20.5-0.316

Bemærkninger til Skatteministeriets høring af lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.

Transport- og Bygningsministeriet kan henholde sig til følgende bemærkninger fra Trafik- og Byggestyrelsen:

"Den gældende beregning af brændstofforbruget bygger på de harmoniserede målemetoder, som er fastsat i Rådets direktiv 80/1268/EOF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug. Det beregnede brændstofforbrug efter direktivet angives i liter pr. 100 km, som herefter omregnes til km/l.

Direktiv 80/1268 er ophævet, og der bør stå, at brændstofforbruget skal bygge på de harmoniserede målemetoder, som er fastsat i Rådets direktiv 80/1268/EOF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Ad § 2 b: Pålægning af afgift på dieseldrevne varebiler, der ikke er monteret med dieselfilter, ser ud til at medføre, at veteranbiler [registreret første gang for mere end 35 år siden] vil blive omfattet, da de ikke er undtaget efter § 15. stk. 3. Det fremgår ikke umiddelbart, om det er tilsigtet."

aut 96

Advokatrådet

ADVOKAT  SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLP. 33 96 07 95

1402 København K

DATO: 9. november 2015
SAGSNR.: 2015 - 3586
ID NR.: 373878

juraogsamfundsoekonomi@skm.dk + nk@skm.dk

Høring - over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift mv.)

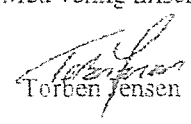
Ved e-mail af 23. oktober 2015 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Udkastet indeholder forslag om ophævelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, som indeholder en skematisk nedskrivning af den beregnede registreringsafgift ved berigtigelsen af afgiften for brugte køretøjer, der er mindre end 12 måneder gamle. Afskaffelsen af bestemmelsen skal efter udkastet have virkning fra 1. januar 2016. Afskaffelsen betyder, at brugte køretøjer, der er mindre end 12 måneder gamle, herefter skal afgiftsberigtiges på grundlag af en individuel vurdering og ikke efter den skematiske nedskrivning.

Der er mange forhandlere og importører, der på tidspunktet for indgåelsen af den politiske aftale (8. oktober 2015) om afskaffelsen af § 4, stk. 10, har indgået aftaler med leasingselskaber om salg af køretøjer og tilbagekøb – op til 12 måneder senere – i overensstemmelse med den skematiske nedskrivning. Virksomhederne har juridisk og økonomisk forpligtet sig ud i fremtiden i tillid til den skematiske nedskrivning. Ændringer af registreringsafgiftsloven indeholder traditionelt altid bestemmelser, der skal sikre, at indgåede aftaler kan overholdes og gennemføres uden nye uforudsete afgiftsmæssige og administrative konsekvenser for parterne. Forslaget er imidlertid uden en sådan overgangsbestemmelse, hvilket må anses for at være en retssikkerhedsmæssig mangel.

Med venlig hilsen


Torben Jensen



DANSK
BILBRANCHERÅD

12/11 97

Arbejder for dig

Skatteministeriet
Nicola Eigtvæds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 9. november 2015

Fremsendt pr. e-mail: jura@skatteministeriet.dk, cc:
dk@skat.dk

Vedr. j. nr. 15-1604999; Høring over forslag til Lov om ændring af
registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love

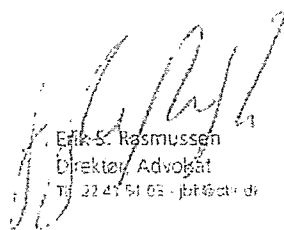
Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte lovforslag i høring

Det er vores klare opfattelse, at der endnu engang er tale om en løppe løsning på registreringsafgiftsområdet for køretøjer. Bilbranchen trænger så inderligt til en fuldstændig sanering og omlægning af afgiftssystemet – et løfte, den tidligere regering gav i regeringsgrundlaget – og som det kun kan være i den nuværende regerings interesse også at håndtere

Dansk Bilbrancheråd skal derudover påpege det u hensigtsmæssige i, at Folketinget fortsat diskriminerer visse brændselsformer fremfor at lade markedet og de almindelige markeds kræfter styre udvalget og efterspørgslen. Igen forforetælles én brændselsform fremfor de øvrige, hvilket er med til at skævvride markedet

Derudover har Dansk Bilbrancheråd ingen bemærkninger.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktør, Advokat
Tlf. 22 45 51 65 | erik@db.dk

ALF 98



Skatteministeriet
Departementet

Sendt per e-mail:
juraogsamfundsoekonomi@skm.dk; nk@skm.dk

9. november 2015

Dir. tlf.
+45 45 27 09 24

Dir. fax
+45 45 27 09 89

E-mail
tmt@fdm.dk

**Høringsvar til Skatteministeriet om Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (indfasning af el-drevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)
Journal nr. 15-1604999**

FDM har modtaget forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (indfasning af el-drevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.) i høringen og skal i den forbindelse fremsætte følgende bemærkninger.

Indledningsvis har FDM med tilfredshed noteret sig, at Regeringen (V), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre med aftalen af 9. oktober 2015 for første gang går væk fra en afgiftsmæssig særbehandling af enkelte teknologier, og arbejder hen imod at alle teknologier skal sidestilles i afgiftssystemet. Den valgte beregningsmetode, hvor energiindholdet anvendes som omregningsenhed er endvidere et udmærket valg.

Forslaget illustrerer desværre også på bedste vis, hvorfor den nuværende værdibaserede registreringsafgift er et forældet og uholdbart afgiftssystem, og hvorfor der er behov for en langt mere grundlæggende reform af de danske bilafgifter.

I perioden frem mod 2030 står Danmark overfor at skulle reducere udledningen af CO₂ fra den ikke kvoteregulerede sektor. Det europæiske råd har besluttet, at EU skal nå en gennemsnitlig reduktion på 30 procent i forhold til 2005-niveauet. Det danske bidrag er endnu ikke fastlagt, men ikke desto mindre vil den danske transportsektor i perioden frem mod 2030 med al sandsynlighed skulle bidrage væsentligt.

Grundet de, i internationalt perspektiv, meget høje danske bilafgifter, er de danske forbrugeres anskaffelse og brug af personbiler i høj grad styret af de danske bilafgifters indretning. En opfyldelse af Danmarks klimapolitiske mål hænger derfor snævert sammen med indretningen bilafgiftssystemet.

Som afledt effekt af registreringsafgiftens indretning udgør de mindste biler en markant større markedsandel end i vore nabolande og med undtagelse af én bilmodel, Tesla S, er biler til private med avanceret energieffektiv



miljøteknologi et særsyn på danske veje. Danskerne køber først og fremmest de biler, der er billigst fra fabrikken og ikke biler, der udmærker sig ved sikkerhed, energieffektivitet og lav miljøbelastning.

Det skyldes det faktum, at registreringsafgiften grundlæggende er en funktion af bilens pris, og at brændstoffradraget først og fremmest har effekt for små, billige biler, samt at listen med fradrag for sikkerhedsudstyr ikke opdateres løbende.

Det er på denne baggrund, at FDM må udtrykke kritik af den valgte løsning, der skal indfase el, brint og opladningshybrider i afgiftssystemet for øvrige biltyper, idet indfasningen, ud fra FDMs vurdering, vil gøre elbiler og i særdeleshed opladningshybrider, endnu mindre attraktive for de danske forbrugere. Konsekvensen kan meget vel blive, at salget af elbiler og opladningshybrider hindres og dermed yderligere forsinkes de danske forbrugers optag af ny teknologi, der ellers vil være et vigtigt skridt i retningen af en af-karbonisering af personbiltransporten.

FDMs vurdering er, at elbilsalget endnu ikke er modent, men primært holdes oppe af dels yderligere offentlige tilskud fra Energistyrelsens puljer til flådeejere i form af kommuner og virksomheder, og dels privates køb af én specifik elbilmodel – Tesla S. Netop denne ene elbilmodel er den eneste private bilkøbere reelt har fundet attraktiv ud fra pris og funktion, mens privates køb af mere almindelige elbiler har været yderst begrænset. Da lovforslaget først og fremmest vil øge prisen markant på Tesla S, og Energistyrelsens puljer er ved at være udmøntet, er det FDMs vurdering, at den i lovforslaget forventede markedsudvikling for elbiler er alt for positiv. FDM forventer en markant opbremsning i salget af elbiler og opladningshybrider.

I relation til den foreslåede finansiering af det såkaldte provenutab for statskassen skal FDM grundlæggende kritisere, at pengene findes ved at gøre alle nye biler endnu dyrere. Danske bilister vil i forvejen jf. FFL 2016 skulle betale 48,5 mia. kr. i bilrelaterede afgifter i 2016.

At finansiering delvist skal findes ved at pålægge bilradioer Europas klart højeste registreringsafgifter er isoleret set også uheldigt. Trafikradio kan, pga. trafikmeldinger, i praksis forhindre uheld i at opstå eller mindske de ulykker, som rent faktisk opstår. Trafikradioen er endvidere et vigtigt element i optimeringen af fremkommeligheden på vejene. Endvidere vil en eventuel overgang til digitalradio i biler i form af DAB+-radioer blive yderligere vanskeliggjort ved den foreslåede afgiftsførehøjelse, herunder ikke mindst hvis det fra 2017 vælges helt at fjerne fradraget for radio.

I forlængelse af FDMs vurdering af udviklingen i salget af elbiler og opladningshybrider er det FDMs klare forventning, at bilafgifterne generelt nedsættes, hvis elbilsalget bliver mindre end forventet fremover, eller at den resterende finansiering som i 2017-2019 udestår i det mindste sløjfes.



Generelt er ideen om en positivliste for sikkerhedsudstyr dog håbløst forældet ligesom hele den 90-årige værdibaserede registreringsafgift. I realiteten bliver de mest moderne, sikre og miljøvenlige biler beskattet allerhårdst.

Der er derfor et behov for en generel omlægning af de danske bilafgifter hen imod en teknisk baseret, løbende bilafgift på et lavere provenuniveau. Det har aftalen for beskatning af el- og hybridbiler ikke ændret på. Det vil tværtimod blot øge skadevirkningerne ved det nuværende afgiftssystem i de følgende år. Vi vil i den forbindelse derfor gøre opmærksom på det afgiftspapir som FDM i samarbejde med De Danske Bilimportører og DI Bilbranchen har udarbejdet. Heri skitseres de principper som en optimal beskatning bør være baseret på, så fremtidens teknologi bliver tilgodeset frem for at blive straffet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Thomas Møller Thomsen'.

Thomas Møller Thomsen
Administrerende direktør



AKA 99

Skatteministeriet
Nicolai Figtveds Gade 28
DK 1402 – København K

juraogsamfundsoekonomi@skm.dk

L.nr. 15-1604899

Høringssvar:

**Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven,
brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af
eldrevne og brændselcelledelevne køretøjer i grøn ejeravgift og
registreringsafgift m.v.)**

Motorhistorisk Samråd vil gerne takke for det tilsendte høringsmateriale, og muligheden for at afgive betænkning i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag.

Motorhistorisk Samråd er paraplyorganisation for de danske veterankøretøjsklubber, og repræsenterer mere end 33.000 medlemmer i de 100 tilsluttede klubber. Vore primære fokus er at sikre gode rammevilkår for bevarelsen af vores fælles motorhistoriske kulturarv.

I forhold til den gradvise indfasning af eldrevne og brændselcelledelevne køretøjer i registreringsafgiftsloven, ser vi ikke nogen umiddelbare hindringer i forhold til vores fokusområde – veterankøretøjer over 30 år. Vi har dog visse betænkninger ved forslaget's finansieringsmuligheder, der i nogen grad vil ramme ejere af historiske biler uforholdsmæssigt hårdt, samtidig med at deres bidrage til den samlede økonomi i forslaget er begrænset. Yderligere ønsker vi at lovtæksten forholder sig til veteranstatus for denne type køretøjer

Med dette høringssvar vil Motorhistorisk Samråd derfor opfordre til to ændringer i forhold til det udsendte høringsmateriale:

Ændringsforslag 1:

At eldrevne og brændselcelledelevne køretøjer sidestilles med andre veterankøretøjer i lovtæksten, når de opnår veteranstatus som følge af den løbende årgangsgrense. Dette både i forhold til registreringsafgifter, så vel som til de løbende afgifter.

Det er Motorhistorisk Samråds holdning, at der i den kommende lovtækt om eldrevne og brændselcelledelevne køretøjer, tages højde for at denne type bilers status, når de overgår til veteranstatus. Det er vores opfattelse at dette gøre bedst ved, i lovtæksten, at sidestille denne type køretøjer med andre veterankøretøjer i dansk lovgivning

EU parlamentet har i foråret 2014 vedtaget en ny definition af veterankøretøjer, der på enkelte punkter adskiller sig fra den danske definition. Når der fastsættes ny lovgivning i Danmark, finder vi det derfor mest korrekt, at der anvendes en enslydende definition af veterankøretøjer og at der anvendes EU's definition, hvilket har været gjort i flere tilfælde det seneste år. Det er Motorhistorisk Samråds holdning at den nye definition indarbejdes gradvis i lovgivningen, i takt med at denne revideres.

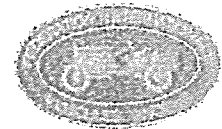
Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2859 Nærum

Tlf. +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 09. november 2015
Side: 1/1



Definitionen af et historisk køretøj som vedtaget af EU Parlamentet:

Et hvilket som helst køretøj der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registreringen er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:

Det blev fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden

Den særlige type, som defineret i relevant EU-ret eller national ret, er ikke længere i produktion

Det er historisk bevaret og vedligeholdt i historisk tidssvarende stand, og der er ikke foretaget væsentlige ændringer af hoveddelens tekniske karakteristika

Ovenstående definition af historiske køretøjer, er allerede nu vedtaget i Køretøjsikkerhedspakken (harmonisering af synsreglerne) og i forklaringen til toldkoderne ved import af historiske køretøjer. Yderligere arbejdes der med at indføre samme ordlyd i reglerne for miljøzoner i de store byer i Europa, samt i direktivet omkring simplere registrering af køretøjer på tværs EU's landegrænser.

En sidestilling af vilkårene for veteran el- og brændselscelledrevne køretøjer, når disse opnår veteranstatus, vil medføre at disse køretøjer også overgår til at der kun betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningsstillæg med ¼ af sætterne, hvilket er nuværende praksis. Dette ønsker Motorhistorisk Samråd allerede på nuværende tidspunkt indarbejdes i lovtæksten

Ændringsforslag 2

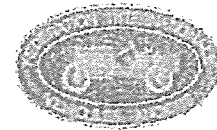
At veteran dieselvarebiler ældre end 30 år fritages for partikeludledningsafgiften

Lovforslaget åbner op for at inddrage dieseldrevne varebiler ældre end 2009 i finansieringen af indfasningen af elbiler, hvilket vil betyde at også veterankøretøjer bliver berørt.

Vi finder det problematisk at lovforslaget ikke arbejder med en nedre årgangsgrense, som veterangrænsen. Dels anvendes veterankøretøjer ikke som hverdagskøretøjer og dels er det problematisk at stille til krav Montering af moderne udstyr og generelle nutidige tekniske krav til veterankøretøjer, hvor det i mange tilfælde er teknisk umuligt.

Veterankøretøjer anvendes kun lejlighedsvis, hvilket betyder at de kører få kilometer sammenlignet med almindelige brugskøretøjer. Motorhistorisk Samråd var del af en stor europæisk undersøgelse og resultatet af undersøgelsen viser at veterankøretøjer i Danmark årligt kører ca. 2000 kilometer, med en tilsvarende lille udledning af blandt andet partikler. Lovforslagets adfældsregulerende initiativ, mener vi ligeledes ikke vil have stor effekt på brugen af veterankøretøjer, i det ejerne har anskaffet sig køretøjerne for den historiske værdi og således ikke kan forventes at ville udskifte et køretøj til en ny model med monteret partikelfilter. Yderligere vil en partikeludledningsafgift ej heller forventes at medfører eftermontering af partikelfiltre, da dette i mange tilfælde ikke vil kunne lade sig gøre og heller ikke er historisk korrekt

I definitionen af veterankøretøjer er det væsentligt at et veterankøretøj "vedligeholdes i historisk tidssvarende stand", hvilket også er udgangspunktet i dansk lovgivning vedrørende veterankøretøjer. Flere steder i lovgivningen, eksempel ved import af veterankøretøjer, er det ligeledes et krav at køretøjet fremstår helt originalt for at opnå veteranstatus. På denne baggrund vil det ikke være muligt at eftermontere et partikelfilter, hvorfor vi finder det urimeligt at ejerne af diesel veterankøretøjer pålægges en strafafgift for ikke monterede partikelfiltre.



Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 09. november 2015
Side: 3/3

Teknisk lader det sig i de fleste tilfælde ikke gøre at eftermontere moderne udstyr eller teknologier. Dette kan skyldes flere forskellige tekniske forhindringer som eksempelvis GV lade anlæg eller motorkonstruktioner som ikke lader sig opgraderer med eftermonteringer. Der er flere kendte fortilfælde hvor dette er erkendt med efterfølgende fritagelse for veterankøretøjer i lovbestemmelserne. Som eksempel kan nævnes at kravet fra 2015 om montering af digitale fartskrivere i veteranlastbiler som anvendes til studenterkørsel. I dette tilfælde stod det klart at det ikke lader sig gøre at monterer digitale fartskrivere i veterankøretøjer, hvilket har medført en fritagelse fra kravet om digitale fartskrivere i veterankøretøjer som anvendes til studenterkørsel

Det er Motorhistorisk Samråds holdning at man ikke bør stille strengere krav til køretøjer, tekniske såvel som miljø og sikkerhedsmæssige, end der blev stillet da køretøjerne blev produceret. Dette er således også vores klare holdning til skærpede krav om udledning af partikler og eftermontering af partikelfilter, eller heraf følgende ekstra afgifter.

De seneste tal, opgjort af Danmarks Statistik juli 2015 for Motorhistorisk Samråd, viser at der i alt er ca. 2600 varebiler indregistreret i Danmark der er ældre end 30 år. Vi vurderer at ca. 33% af disse er dieseldrevne, hvilket svarer til ca. 860 køretøjer. Som det fremgår af "Vægtafgiftsloven" LBK nr. 185 af 18/02/2014, hvor der i §15 stk. 3 står at der... *kun betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med % af sætserne.* Indtægten fra diesel varebiler ældre en 30 år vil som følge af dette være ca. 215.000 kr. årligt.

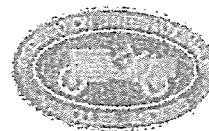
Det er vores opfattelse at denne indtægt kun i ringe grad står mål med udgifterne til administrationen knyttet til denne type køretøjer, samt at dette er en mindre udgift i forhold til gevinsterne ved bevarelsen af den fælles motorkultur arv som varetages af ejerne af historiske køretøjer.

Motorhistorisk Samråd håber at ovenstående forslag vil kunne indgå i det videre lovarbejde og står til rådighed for uddybning af vores forslag og holdninger fremsendt i denne høring.

Med venlig hilsen

Søren Jacobsen

Nærum Hovedgade 3
2850 Nærum
+45 23 47 41 63



Skatteministeriet
Att.: Nina Legaard Kristensen
Nicolai Bigtveds Gade 28
1402 København K

Høring - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brandstoffer-brugsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)

Skatteministeriet har den 23. oktober 2015 (j. nr. 15-1604999) udbedt sig Dansk Industri og Bilbranchens bemærkninger til lovdraft om en ændring af registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.).

Indledningsvis bemærker vi, at registreringsafgiften generelt fremstår som et kludetæppe skabt gennem mange års forsøg på at reparere på systemet, hvor man ikke har formået at gøre op med de grundlæggende problemer i loven. Resultatet er en afgift, der er yderst vanskelig at gennemskue, administrativ tung for alle involverede parter, fyldt af særregler og undtagelser, som er med til at skabe uigenomsigtighed på markedet. Endelig giver den nuværende registreringsafgift ikke forbrugerne noget reelt incitament til at købe en miljøvenlig og sikker bil, idet ny miljøforbedrende og sikkerhedsfremmende teknologi bliver straffet som følge af den meget progressive afgiftsstruktur.

Uanset at lovforslaget bevæger sig i retning af en ensartet beskafning af elbiler mv. og konventionelle biler, vil de mest miljørigtige biler blive væsentlig dyrere og forslaget løser på ingen måde de eksisterende problemer forbundet med en værdibaseret afgift. Lovforslaget vil sanlet set forværre et afgiftssystem, som i forvejen er dybt problematisk for alle parter. En fastholdelse af det værdibaserede afgiftssystem indebærer således en videreførelse og forøgelse af de administrative byrder og den økonomiske usikkerhed, som lægger hindringer i vejen for branchen.

DI og Bilbranchen finder, at det er meget kortsigtet at lave endnu en lappeløsning af den nuværende model for registreringsafgiften, og at den bedste løsning vil være, at gøre op med den værdibaserede afgift og omlægge den til en løbende teknisk baseret afgift.

En teknisk bilafgift vil i højere grad kunne indrettes til at fremme salget af sikre biler med lav miljøpåvirkning og højt niveau af sikkerhedsudstyr. En teknisk bilafgift vil tilgodese de mest miljøvenlige biler, uanset teknologi og skarpe konkurrencen mellem teknologier.

i stedet for som tilfældet er med registreringsafgiften i dag; baseret på bilens værdi og som dermed typisk tredobler prisen på ny sikkerhedsteknologi.

For statskassen opnås ved en sådan om lægning til en løbende afgift et mere stabilt provenu, idet årlige konjunkturudsving og pludselige forskydninger i efterspørgslen ikke vil slå igennem på samme måde, som det har været tilfældet med den eksisterende registreringsafgift. Eksempelvis blev det årlige provenu fra registreringsafgiften halveret fra 24 til 12 mia. kr. fra 2007 til 2009. Faldet skyldes især forbrugernes fokus på mindre og billigere biler både pga. finanskrisen og omlægningen af registreringsafgiften i 2007.

Tidspunktet for en grundlæggende omlægning til en løbende bilafgift er i disse år tilmed optimal. Grundet en længere årrække med stort salg af små biler og mange større leasingbiler, der betaler registreringsafgiften forholdsmæssigt, er afgiftsandelen i den nuværende bilpark historisk lav og den økonomiske risiko for den enkelte bilejer ved en ny afgiftsmodel tilsvarende mindre. Et hurtigt skifte til en løbende bilafgift er derfor en mulighed uden væsentlig gener for hverken forbrugere eller bilbranchen. Det gør samtidig bilbeskatningen klar til den dag, hvor kørselsafgifter er en realistisk mulighed.

Med dette som udgangspunkt bemærkes følgende til lovudkastets konkrete bestemmelser:

§ 1, nr. 1 og § 6: Det er nævnt i forslagets bemærkninger, at indfasningsordningerne kan udgøre statsstøtte, hvorfor de skal godkendes af EU-Kommissionen forud for ikrafttræden. Eftersom afgiftsfritagelsen for elbiler bortfalder pr. 1. januar 2016, og elbiler derefter vil være omfattet af afgiftspligt efter REGAL §§ 4 og 5 m.fl. i fuldt omfang, synes forslagets bemærkninger i høj grad at savne en nærmere redegørelse for konsekvenserne for de berørte køretøjer, såfremt dele af lovforslaget ikke kan træde i kraft pr. 1. januar 2016. Som brancheorganisation for bilforhandlerne, som skal hjemtage elbiler til kunder og til lager, har vi naturligvis en stor interesse i, hvorledes Skatteministeriet vurderer de mulige scenarier afhængig af ikrafttræden. DI bilbranchen håber på at Skatteministeriet vil indgå i dialog om dette, så usikkerheden omkring det nye afgiftssystem minimeres.

§ 1, nr. 6: Som en del af finansieringen af indfasningen af registreringsafgift på elbilerne, foreslås det at afskaffe særreglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år. Af forslagets bemærkninger fremgår det, at bestemmelsen indebærer en særlig begunstiggelse ved afgiftsberigtiggelsen af de såkaldte valutaudlejningsbiler. Hertil må DI og Bilbranchen bemærke, at bestemmelsen også anvendes ved afgiftsberigtiggelsen af andre køretøjer (f.eks. leasede biler på forholdsmæssig afgift og ved import af brugte biler under 1 år) og at valutaudlejningsbilerne efter vor vurdering kun udgør omkring halvdelen af de køretøjer, der afgiftsberigtiges efter bestemmelsen. Vi anslår, at de 10.000 køretøjer, som er nævnt i lovforslagets bemærkninger, kun omfatter antallet af valutaudlejningsbiler, mens antallet af øvrige køretøjer, som afgiftsberigtiges efter denne bestemmelse ikke er medtaget i dette tal. Bemærkningerne giver således ikke et korrekt billede af, hvilke køretøjer bestemmelsen i praksis omfatter.

Da den skematiske nedskrivning blev indført i 2002, blev det begrundet således: "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.”

Man har altså ved indførelsen af den skematiske nedskrivning ment, at demobiler og udlejningsbiler erfaringsmæssigt giver et større værditab end almindelig brug. Der er ikke i elbilforslaget taget afstand herfra eller nævnt, at denne erfaring ikke længere gør sig gældende. Det er derfor DI's og Bilbranchens opfattelse, at der fortsat er en objektiv begrundelse for bestemmelsen om skematisk værdiansættelse af brugte biler med en alder under 1 år, og at en fjernelse af bestemmelsen vil have store negative konsekvenser for branchen. Turister, som anvender valutaudlejning, har som alt overvejende hovedregel fri kilometer i lejekontrakten, og der er rent faktisk et stort kilometerforbrug i disse køretøjer. Det er, ifølge de oplysninger, der foreligger for DI og Bilbranchen, ofte forekommende, at en valutaudlejningsbil i løbet af 3 måneder har kørt 6.000 km.

Et fradrag ved afgiftsherigtigelsen for de ekstra kørte kilometer er således fortsat ganske velbegrunderet uanset et sådant forhold ved en konkret vurdering også kan have betydning for den afgiftspligtige værdi. Imidlertid er det vigtigt for virksomhedernes økonomi og planlægning, allerede når de indgår aftale om levering af eksempelvis valutaudlejningsbiler til kommende sæson, at størrelsen af den kommende registreringsafgift præcis kan beregnes.

I tillæg hertil vil en fjernelse af bestemmelsen ramme branchen skævt, idet bilforhandlere, som ikke likviditetsmæssigt er i stand til at købe de demonstrationsbiler, bilforhandlerne er kontraktretligt forpligtet til, fremover vil være henvist til at finansiere anskaffelsen heraf gennem leasing på nye og dyrere vilkår, som vil blive resultatet af en afskaffelse af den skematiske nedskrivning.

DI og Bilbranchen bemærker også, at indførelsen af bestemmelsen i REGAL om betaling af forholdsmæssig afgift for indenlandske leasingselskaber indførtes med baggrund i EU-retten for at ligestille danske leasingselskaber med udenlandske. Vilkår der med bortfaldet af REGAL § 4, stk. 10 forringer indenlandske leasingselskabers muligheder i konkurrencen med udenlandske leasingselskaber om de danske leasingkunder.

Vi finder også anledning til at bemærke, at forslaget om afskaffelse af den skematiske nedskrivning slet ikke er i tråd med udviklingen inden for mobilitet og transportvaner. Delebilordninger og biler, som stilles til rådighed af offentlige transportvirksomheder til korttidsbrug, er allerede godt etableret i DK. Udviklingen går mod et ændret og meget mere fleksibelt behov for til lejligheden at råde over et køretøj frem for at eje et køretøj. Med bortfaldet af den skematiske nedskrivning skal afgiftsberegningen på en ny leasingkontrakt tage udgangspunkt i den konkrete markedspris i stedet for den skematisk nedskrevne pris. Den fleksibilitet og behovet for i kortere tid at kunne råde over et køretøj, som der er stigende efterspørgsel efter, vil blive dyrere for brugerne ved af en fjernelse af REGAL § 4, stk.10.

For det tilfælde, at en afskaffelse af bestemmelsen om skematisk nedskrivning fastholdes, må der nødvendigvis og i lighed med traditionen herfor ved afgiftsforhøjelser indføres en

overgangsordning for køretøjer, hvorom der er indgået juridiske og økonomiske aftaler senest på tidspunktet for elbilaftalens indgåelse i tillid til gældende regler.

Hidtil har bilimportører og bilforhandlere solgt biler til valutaudlejning og til brug for leasing på forholdsmæssig afgift. I mange tilfælde har bilimportøren eller bilforhandleren indgået aftale med udlejningsselskabet eller leasingselskabet om tilbagekøb af bilerne inden 12 måneder. Disse aftaler er indgået på baggrund af muligheden for en skematisk nedskrivning i REGAL § 4, stk. 10. Aftaleparterne har dermed bundet en ofte omfattende del af virksomhedens aktiviteter og likviditet til afgiftsbelastningen op til 12 måneder senere.

Konkret foreslår DI og Bilbranchen derfor følgende overgangsordning:

"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."

Behovet for overgangsordninger begrundes med, at bortfaldet af REGAL § 4, stk. 10 indebærer store økonomiske konsekvenser for virksomheder i bilbranchen, som har hjemtaget biler til lager, klausuleret til brug for valutaudlejning, som har forpligtet sig til at tilbagekøbe biler under 1 år fra bilimportører eller udlejningsselskaber, og som har indgået aftaler med bilimportører og udlejningsselskaber om salg og tilbagekøb af køretøjer for resten af 2015 og for 2016 i tillid til de bestående vilkår for afgiftens beregning. Eksempelvis har en enkelt bilforhandler henledt DI og Bilbranchens opmærksomhed på, at virksomheden pt. har 700 biler stående på lager, klausuleret som valutaudlejningsbiler, som virksomheden har forpligtet sig til at tilbagekøbe efter endt udlejning til priser, som er fastsat med afsæt i gældende regler om skematisk nedskrivning. Bilforhandlerne har således allerede ved elbilaftalens indgåelse med bindende virkning disponeret for en periode på næsten 1 år. Bilforhandlerne har ikke alene bundet betydelig likviditet i klausulerede biler på lagrene men har også indgået aftaler om tilbagekøb af biler med en på forhånd kalkuleret afgiftsbelastning, som er ude at køre under igangværende valutaudlejningskontrakter, som først ophører langt ind i 2016 og derefter kommer retur med henblik på afgiftsberigtigelse.

Bilbranchen og DI bekræfter for god ordens skyld efter dialog med Skatteministeriet, at bestemmelsen i REGAL § 10, stk. 2 ikke berøres af forslaget.

Afslutningsvis finder DI og Bilbranchen anledning til at gøre nogle bemærkninger i relation til de konsekvenser forslaget provenumæssigt er baseret på. Af lovforslaget fremgår det, at der forventes at være et yderligere finansieringsbehov fra 2017 til 2019, samt at der vil blive taget endelig stilling til dette i løbet af 2016.

Finansieringsbehovet opstår, fordi Skatteministeriet forventer, at det umiddelbare provenutab fra elbilerne mere end fordobles fra 2016 til 2019. Provenutabet hviler imidlertid på usikre antagelser om det fremtidige salg af elbiler og er bemærkelsesværdigt, idet afgiftsfordelen for elbiler jo netop reduceres i denne periode. Skatteministeriets skøn bygger på en forventning om, at salget af elbiler stiger år for år, og således mere end

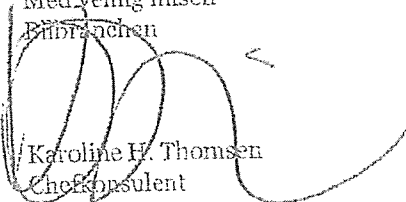
tredobles fra 2016 til 2019. Det fremgår implicit af lovforslaget, at det er salget af elbiler i mini- og mellemklassen, der forventes at stige kraftigt, mens salget af luksusebiler stort set forventes at gå i stå.

Vi anser det for usandsynligt, at salget af elbiler i mini- og mellemklassen vil blive mere end tredoblet fra 2016 til 2019. DI vil bede Skatteministeriet tage eksplicit stilling til, om ikke det forhold, at der ifølge aftaleteksten kan spares ca. 30.000 kr. i afgift ved at indregistrere den samme Nissan Leaf Acenta d. 31. december 2016 i stedet for d. 1. januar 2017 snarere vil medføre en fremrykning af salget fra 2017 til 2016? I øvrigt bemærker Bilbranchen og DI, at salget af elbiler i indfasningsperioden i årets sidste måneder vil påvirkes af den successive årlige afgiftsførogelse på en for branchen og bilmarkedet uhensigtsmæssig måde.

På denne baggrund stiller DI og Bilbranchen sig særdeles kritisk over for at Skatteministeriets antagelse om at finansieringsbehovet og for antagelsen om, at det skulle vokse i løbet af perioden. Eftersom finansieringen af lovforslaget også får konsekvenser for demobiler på forholdsmæssig afgift og import af brugte biler under 1 år, vurderer vi, at proventet fra afskaffelsen af særeglen snarere er dobbelt så stort som forudsat i forslaget. Dermed er indfasningen af afgift på elbiler overfinansieret i 2016, ligesom finansieringsmankoen i perioden 2017 til 2019 er 75 mio. kr. mindre end angivet. Derfor mener DI og Bilbranchen heller ikke, at der er grund til allerede nu at indarbejde yderligere – ikke aftalte – finansieringstiltag i lovgivningen.

Endelig kan det også undre, at finansieringen af afgiftsindfasningen skal bæres alene af nye miljørigtige biler med et højt niveau af sikkerhed, frem for en finansieringsløsning, hvor hele bilparken bidrager.

Med venlig hilsen
Bilbranchen


Karoline H. Thomsen
Chefkonsulent

Alt 101

DANSKE
REVISORER

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

9. november 2015

Lovforslag om indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v., H289-15.

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

Skatteministeriet har den 23. november 2015 fremsendt ovennævnte forslag til FSR - danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR – danske revisorer har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Ophævelse af § 4, stk. 10

Baggrunden for ophævelsen er, at bestemmelsen særligt begunstiger afgiftsberigtigelse af tidligere valutaudlejningsbiler. Imidlertid er det FSR – danske revisorers opfattelse, at der indregistreres mange andre brugte køretøjer mellem 0-1 år under henvisning til § 4, stk. 10. Det skematiske fradrag vil ikke længere kunne anvendes, hvis § 4, stk. 10 ophæves, og ophævelsen rammer derfor et meget bredere grundlag end det er tiltænkt ifølge bemærkningerne, og ikke blot valutaudlændinge som angivet, men også danske borgere og virksomheder, som benytter § 4, stk. 10.

Formålet med det skematiske fradrag var da også oprindeligt, at tilgodese alle brugte biler under 1 år, idet der "ved den skematiske fastsættelse af afgiften tages ikke udgangspunkt i den almindelige handelspris, men derimod i køretøjets nypris og et skematisk beregnet værdifald. Baggrunden herfor er, at køretøjer, der er under 1 år gamle, som udgangspunkt har en ensartet afskrivningsprofil og dermed også en ensartet nedskrivningsprofil for værdien af registreringsafgiften".

Regulering af ordningen for valutaudlejningsbiler burde derfor ske ved en ophævelse af afgiftsfritagelsen i § 2, stk. 1, nr. 16 i stedet for en fuldstændig ophævelse af § 4, stk. 10. Et alternativ kunne være at fjerne § 4, stk. 10, 3. pkt. om fradraget på 5.000 kr. for tidligere afgiftsfritagne køretøjer, således at

bestemmelsen om kilometerfradraget fortsat bibeholdes. Kilometerfradraget giver maksimalt et fradrag i registreringsafgiften på 14 % ved en brugt bil på 11 måneder. Dette er nok ikke et urealistisk værditab, som nok nærmere vil være omkring 18-20 % efter 11 måneder afhængig af biltype/model, men det stemmer overens med formålet med reguleringen at bibeholde kilometerfradraget.

Sammenhæng med § 10, stk. 2

Afgiftsberigtigelsen af brugte valutabiler på baggrund af en vurdering over den almindelige handelspris hænger nøje sammen med bestemmelsen i lovens § 10, stk. 2, hvorefter den afgiftspligtige værdi for et brugt køretøj aldrig kan overstige køretøjets oprindelige nypris. Det indebærer i praksis, at vurderingsprisen aldrig kan være højere end den afgiftspligtige værdi på valutakøretøjet, som er anmeldt i forbindelse med første indregistrering til valutaudlejning. Alligevel fremgår det af lovbemærkningerne omkring netop anskaffelsesprisen/nyprisen for valutabiler, at "ved afskaffelsen af reglen sikres det, at der fremover ved afgiftsberigtigelsen skal foretages en egentlig værdifastsættelse for alle brugte køretøjer, der er under 1 år gamle, som det tilsvarende gælder for alle brugte køretøjer".

FSR - danske revisorer finder det generelt betænkeligt med uklar lovgivning og skal derfor opfordre til, at det af lovforslaget klart fremgår, at lovens § 10, stk. 2 ikke ændres som følge af ophævelse af bestemmelsen i § 4 stil 10, således at afgiftsgrundlaget ved indregistrering af tidligere valutabiler fortsat ikke kan være højere end den oprindeligt anførte afgiftspligtige værdi, selv om denne er fastsat på grundlag af en særlig rabatpris.

Elafgift til opladning af elbiler mv.

Det er vores vurdering, at lovforslaget afskærer muligheden for godtgørelse for elafgift på elektricitet, som anvendes til opladning af batterier til elbiler og andre komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer. Fremover vil de momsregistrerede virksomheder ikke længere kunne få godtgørelse for den elafgift som virksomheden har forbrugt til lagring af batteri til eldrevne køretøjer. Hvis den momsregistrerede virksomhed herudover vil bibeholde muligheden for godtgørelse for elafgift i overensstemmelse med elafgiftslovens regler, så er virksomheden forpligtet til enten at opsætte målere på ladestandere eller at anvende den

definerede standardregel på 460 kWh pr. måned for hvert enkelt registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden.

Side 3

Forslaget bidrager derfor ikke til en forenkling af de administrative byrder, som de momsregistrerede virksomheder i øvrigt pålægges som følge af energiafgiftslovgivningen.

FSR – danske revisorer påpeger derudover at, det, efter vores opfattelse, udgør et administrativt og kontrolmæssigt problem, at standardreglen har udgangspunkt i antallet af biler, som oplades i virksomheden. Umiddelbart omfatter bestemmelsen ikke blot virksomhedens egne biler, men også medarbejdernes og kundernes biler – uanset hvor længe eller ofte bilerne oplades. SKATs muligheder for kontrol er også minimale, med mindre bevisbyrden for antallet af biler, der oplades i virksomheden eller det af ladestanderne kan fremgå, hvor mange forskellige biler, der har været opladet i perioden.

FSR – danske revisorer beder derfor Skatteministeriet om at overveje, at indføre en bagatelgrænse, som angiver, at det alene er biler, som jævnligt oplades i virksomheden, eller som jævnligt har adgang til opladning i virksomheden, som skal medregnes ved anvendelse af standardreglerne.

FSR – danske revisorer takker for muligheden for at komme med bemærkninger, og står til rådighed for en uddybelse af høringssvaret.

Med venlig hilsen

Bjarne Gimsing
Formand for skatteudvalget

Kasper Bring Truelsen
Skattekonsulent



PARTNERSKABET FOR BRINT
OG BRÆNDELSCELLER

Skatteministeriet
juraogsamfundsoekonomi@skm.dk

Frederiksberg den 9. november 2015

Høringssvar vedr. forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstoffor-bruvsafgiftsloven og forskellige andre love (Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.). Deres Journalnummer 15-1604989

Partnerskabet for brint og brændselsceller har hermed fornøjelsen af, at afgive høringssvar i forbindelse med ovenstående lovforslag.

Høringslisten

Indledningsvis skal Partnerskabet beklage, at Partnerskabet ikke fremgår af høringlisten. Vi skal derfor anmode om, som brancheorganisation for brint- og brændselscelleindustrien, for fremtiden at være på høringlisten.

Generelle betragtninger

Overordnet finder partnerskabet det afgørende at afgifterne på transportområdet anvendes til at fremme den mest klima- og miljømæssigt forsvarlige transport, der samtidig opfylder danskernes transportbehov og sikrer et samfund med høj mobilitet. Generelt har det igennem de seneste år vist sig særdeles vanskeligt at få vedvarende energi ind i transportsektoren, og udfordringen er særligt stor når det gælder vejtransporten. Derfor har et bredt politisk flertal også gennem en årrække valgt, at fritage bl.a. el- og brintbiler for registrerings- og ejerafgift. Fritagelsen har – særligt for elbilernes vedkommende – været med til at sikre en introduktion til det danske marked. Partnerskabet så ud fra klima- og miljøhensyn helst, at afgiftsfritagelsen fortsatte. Imidlertid anerkender og forstår Partnerskabet fuldt ud, at afgiftssystemet tjener to formål. Både at fremme klima- og miljøhensyn, men også at bidrage til at sikre statens indtægtsgrundlag, og det er overordnet Partnerskabets opfattelse, at det fremlagte forslag balancerer disse hensyn fornuftigt.

Det konkrete lovforslag

Fortsat fritagelse for brændselscellebiler

Partnerskabet for brint og brændselsceller finder det særdeles positivt at forslaget forlænger afgiftsfritagelsen for brintbiler til og med 2018, og samtidig udvider fritagelsen til også at omfatte brændselscellebiler, der er drevet af andre drivmidler end brint.

Brændselscellebiler har som bekendt de samme klima- og miljøfordele som bl.a. batteridrevne elbiler, men har længere rækkevide og kan tankes med drivmiddel på ganske få minutter. Elbilerne har imidlertid været tidligere på markedet og et betydeligt antal elbiler vil med udgangen af 2015 have opnået afgiftsfritagelse. Et tilsvarende antal brændselscellebiler vil efter Partnerskabets vurdering ikke komme på markedet inden

udgangen af 2018, hvorfor, albilene samlet set vil have modtaget mere støtte end tilfældet er for brændselscellebiler. Imidlertid er det Partnerskabets opfattelse, at forlængelsen, som forslået i lovforslaget sikrer, at brændselscellebiler, med fritagelsen og den efterfølgende indfasning, vil få tilstrækkelige incitamenter til at kunne vinde indpas på det danske bilmarked. Ligeledes vil den forlængede afgiftsfritagelse bidrage til videre investeringer i den infrastruktur, der er afgørende for at sikre en landsdækkende transportmulighed med brændselscellebiler. Partnerskabet anderkender derudover fuldt og helt, de provenumæssige hensyn som lovforslaget også er udtryk for.

Derfor finder Partnerskabet samlet set, at den forslåede forlængelse er både fornuftig, balanceret og udtryk for en meget positiv politisk prioritering af brændselscellebiler i fremtidens danske transportsystem. Partnerskabet vil gerne også gerne rose både Skatteministeren og de politiske partier bag aftalen for denne prioritering. Det er Partnerskabets klare opfattelse, at denne prioritering vil sikre, en mere klima- og miljøvenlig transport i Danmark i de kommende år.

Hybridbiler

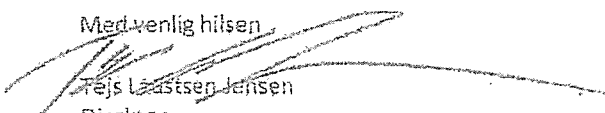
Partnerskabet har i forhold til lovforslagets præcise udmøntning den bemærkning, at brændselscelledrevne hybridbiler bør være omfattet af afgiftsfritagelsen, jf. aftalens bemærkninger om lige beskatning af teknologisk sammenlignelige køretøjer. Dette bør dog lovteknisk sikres således, at der ikke er mulighed for misbrug, fx gennem mindre ombygning af afgiftsbelagte biler, alene med henblik på at opnå afgiftsfritagelsen.

Brændselscellebilernes indfasning i afgiftssystemet

Lovforslaget indeholder en række bestemmelser for indfasning af brændselscellebilerne i det almindelige afgiftssystem fra 2019-2022. Partnerskabet finder – under hensyntagen til ovenstående generelle bemærkninger – at lovforslaget er fornuftigt udmøntet, og med de nuværende oplysninger og testcyklus taget i betragtning, skaber en fornuftig platform for indførelse af brændselscellebiler i det almindelige afgiftssystem.

Partnerskabet for brint og brændselsceller står naturligvis til rådighed såfremt Skatteministeriet måtte ønske noget af ovenstående uddybet eller såfremt der måtte være andre spørgsmål i forbindelse med lovbehandlingen.

Med venlig hilsen



Tejs Laustsen-Jensen

Direktør

9. november 2015



Skatteministeriet
Nikolai Eglveds Gade 28
DK 1402 – København K

Afgivelse af høringsvar – SKM journalnummer 15-1604999

Vi skal hermed venligst fremsende vores høringsvar til ministeriets 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.).

KPMG ACOR TAX HAR FØLGENDE BEMÆRKNINGER

Indledningsvist skal nævnes, at KPMG Acor Tax naturligvis anerkender behovet for at imødekomme en klar regelforståelse

KPMG Acor Tax finder, at der er dele af lovforslaget, der kan give anledning til bekymring i forhold til EU-rettens regler om statsstøtte. Vi finder endvidere, at lovforslaget indeholder elementer, der kan være særdeles bekymrende i forhold til overholdelsen af de frie varebevægelser.

Eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer

I forhold til indfasning af el-drevne og brændselscelledrevne køretøjer i specielt registreringsafgiftssystemet kan dette give udfordringer i forhold til EU-rettens beskyttelsesmekanismer samt reglerne om forbuddet mod ulovlig statsstøtte mellem konkurrerende produkter. Vi anerkender, at ministeriet i lovdokumentet indledningsvist har taget stilling dertil samt underrettet Europa-Kommissionen. Generelt er det imidlertid bekymrende, at der i afgiftslovgivningen søges indført regler, der i bedste fald er betænkelige i forhold til EU's konkurrenceret.

Indfasning af registreringsafgift ved anvendelse af en trappemodell kan ud fra et markedsmekanisme-synspunkt få utilsigtede adfærd blandt forbrugere. Der kan opstå incitament til, at forbrugerne vil placere deres køb op i mod årets afslutning og dermed skabe ulig forbrugeradfærd.

Ophævelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10

Ved en ophævelse af reglen i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, går ministeriet reelt mod en underkendelse af det liberale princip om frie markedsmekanismer og varesnes frie prisdannelse.

Vi går ikke ud fra, at de eksisterende regler, som fastsat i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, har været udtryk for en autonom dansk form for afgiftsabat til virksomheder og personer, der har indregistreret nyere, brugte biler. Vi antager derimod, at reglerne, da de blev indført, har skulle tjene til opfyldelse af et eller flere specifikke formål. Det kunne bl.a. være en overholdelse af EU-Domstolens retspraksis, hvorefter der ved førstegangs indregistrering af importerede brugte biler i Danmark – end ikke i enkelte tilfælde – må betales mere i registreringsafgift end residualafgiften i tilsvarende biler, der er blevet indregistreret i Danmark som nye biler.

Det virker derfor umiddelbart ejendommeligt, at det er muligt uden videre at ophæve denne bestemmelse. I tilfælde af at Skatteministeriet fastholder et lovforslag om ophævelse af bestemmelsen skal vi derfor opfordre Skatteministeriet til mere detaljeret i lovforslagene at redegøre for at ophævelse af bestemmelsen ikke kommer i karambolage med TEUF.

Herudover bemærkes det, at både forhandlere og leasingelskaber ved indførelse af lov nr. 411 af 11. maj 2012 (lovforslag nr. L 94) korrekt i forhold til de faktiske markedsforshold blev defineret som brugere. Deraf følger, at priser som aftales på markedsmæssige vilkår mellem uafhængige parter i form af enten en importør og et leasingelskab/udlejningsselskab, en importør og en forhandler eller en forhandler og et leasingelskab/udlejningsselskab, må anses for at være almindelige markedspriser og dermed afgiftsgrundlaget.

I skatteministerens svar på spørgsmål 13 og 16 til det lovforberejede arbejde til L94 kan det også klart udledes, at aftalte rabatter fortsat indebærer et reduceret afgiftsgrundlag.

Specifikt nævner ministeren i svaret på spørgsmål 13, at der godt kan betales forskellig registreringsafgift af to ens biler, eksempelvis hvis et leasingelskab kan forhandle sig frem til en lavere pris ved køb af flere biler end en forbruger, der køber en enkelt bil.

Vi finder det betænkeligt, at ministeriet i det mindste ikke har lagt op til overgangsregler for bindende aftaler der er indgået senest den 8. oktober 2015. En række markedsaktører har indrettet aftaler (bindende aftaler) baseret på hvordan afgiftssystemet så ud og har ikke haft grundlag for eller anledning til at tro, at dette skulle ændres inden for et marked, der opererer på helt almindelige markedsvilkår. Når sådanne aftaler ikke respekteres vil spørgsmålet om lovgivning med tilbagevirkende kraft med rette opstå.

Det er vores klare indstilling til ministeriet, at erfaringerne med tidligere lovændringer i registreringsafgiftsloven også inddrages i nærværende proces. I forbindelse med L94 anerkendte ministeriet behovet for at indføre overgangsbestemmelser for bindende køb- og leasingkontrakter indgået før 28. februar 2012. Endvidere skal nævnes overgangsbestemmelserne i lov nr. 541 af 6. juni 2007 (L217) om ændring af registreringsafgiftsloven, som senere blev fortolket ved SKM2012.406.LSR og SKM2012.307.LSR.

Vi har erfaret, at disse overgangsbestemmelser blandt andet blev fremsat for at imødegå en diskussion om indførelse af en regelændring med tilbagevirkende kraft og underkende virksomheders benyttelse af reglerne.

Sekundært bør der implementeres overgangsbestemmelser for køretøjer der er anmeldt ind i registreringssystemet – hvad enten de er afgiftsfritagne eller ej.

---000---

Hvis der måtte være behov for uddybende spørgsmål eller andet skal Skatteministeriet være velkommen til at kontakte os ved henvendelse til Rune Grøndahl på mail Rune.Grondahl@kpmg.com eller telefon 5374 7079.

Med venlig hilsen

Rune Grøndahl
Partner

Flemming Lind Johansen
Partner



AWF 164

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

Emne:
Elafgiftsrefusion
Dok. ansvarlig: PPB
9. november 2015

Journalnummer: 15-1604999

E.ON Danmark A/S takker for muligheden for at kommentere på forslaget om lovændring af registreringsafgiftsloven mv.

1. Baggrund

Udkastet til det nye lovforslag, der tager udgangspunkt i aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler, indeholder en alvorlig ændring og mulig overset omfortolkning af Skatterådets tidligere præcisering af gældende lov om, at virksomheder, der har aktiviteter indenfor opladning af batterier til elbiler, også kan få godtgjort elafgiften af processtrøm anvendt til opladning.

I dag tilsiger den generelle regel, at momsregistrerede virksomheder kan få elafgiften refunderet, når processtrømmen bruges i produktionen. Dette gælder for en lang række af virksomhedsaktiviteter og Skatterådets præcisering i 2010 (se <http://skat.dk/SKAT.aspx?oID=1943959>) understregede, at strøm forbrugt i opladning til elbiler bør anses som procesenergi i produktionen. Her blev det pointeret, at Elafgiftslovens krav om, at strøm skal være forbrugt af virksomheden, opfyldes når strømforbruget sker til procesformål, som f.eks. ved opladning af batterier til elbiler. Dette betyder, at elafgiften for processtrøm, som anvendes til opladning af elbiler ved ladestandere, i dag kan refunderes. I udkastet fra Skatteministeriets foreslås det specifikt, at det ikke længere skal være muligt.

Der foreslås i stedet (se §4 i det nye lovforslag), at §11 i Elafgiftsloven ændres således, at der specifikt indføres et punkt om, at opladning af elbiler ikke længere skal være berettiget til elafgiftsrefusion. Dette er muligvis en misfortolkning af den generelle regel eller aftaleteksten fra Skatteministeriets side, men for at undgå mulige misforståelser, vil vi for en god ordens skyld gerne redegøre for hvilke konsekvenser en sådan regelændring vil have.

Vedtages lovforslaget i nuværende form betyder det:

- at al opladning af batterier – ved offentlige ladestandere, lejede ladestandere i private indførelser og hos virksomheder – ophører med at være refusionsberettigede.
- at strøm til opladning af batterier pålægges 0,878 kr. i afgift per kWh i stedet for 0,004 kr. per kWh, der betales i dag.
- at efter momspålæggelse, så stiger prisen for elbilisternes strøm som minimum med 1,0925 kr./kWh.
- at der indføres en særregel, der specifikt undtager opladning af batterier fra gældende lov, som i dag giver momsregistrerede virksomheder mulighed for



elafgiftsrefusion, når strømmen anvendes som procesenergi (f.eks. drift af elapparater, edb-udstyr, belysning, ventilation, opladningen af batterier, etc.)
- el beskattes tre gange højere end diesel og dobbelt så meget som benzin for sammen mængde energi.

Skatteministeriet vurderede den 25. september 2015 (J.nr. 15-2646386), at elafgiftsrefusionen medfører et statsligt mindreprovenu på 15 mio. kr.

2. Nuværende udkast til lovforslag

Gældende lov betyder således, at der i dag foretages en delvis elafgiftsrefusion for el brugt til opladning af batterier til registrerede elbiler. Tilbagebetalingen omfatter i dag strøm anvendt i ladestandere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og strøm anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Godtgørelsen ydes med satsen for processtrøm.

I Skatterådets præcisering af at opladning af batterier også er omfattet af den generelle regel om refusion af processtrøm, blev der lagt særlig vægt på, at strømmen må anses for at være forbrugt af virksomheden ved opladningen af batteriet.

I modsætning hertil foreslår det nuværende lovudkast, at der indsættes en særregel i elafgiftsloven, hvormed det fastslås, at der ikke længere kan ydes godtgørelse for strøm til opladning af batterier eller lignende, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer.

Det foreslås endvidere, at hvis momsregistrerede virksomheder skal have godtgørelse for elafgiften af den strøm, der er forbrugt af virksomheden til procesformål, skal strømmen, som virksomheden anvender til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, være opgjort særskilt efter måler. Hvis ikke der er foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den strøm, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt., fastsættes forbruget til 460 kWh pr. måned for hvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden.

Som det også fremgår af følgeteksten til lovforslaget, så vil dette medføre betydelige administrative byrder for erhvervslivet samt en umiddelbar belastning af erhvervene på 25 mio. kr. årligt fra 2017 og en varig belastning på omkring 75 mio. kr.

3. anbefalinger

Som udgangspunkt er driftsomkostningerne den eneste privatøkonomiske fordel ved elbiler i dag. Anskaffelsesprisen på en elbil er markant højere end en fossilbil, men driftsomkostningerne er gennemsnitligt lavere end fossilbilernes. Hvis den nuværende elafgiftsrefusion ophører, vil denne privatøkonomiske fordel ligeledes ophøre og det bliver markant dyrere at være elbilist.

Med de nuværende regler har private elbilister mulighed for at blive omfattet reglen om afgiftsrefusion – givet de anvender ladestandere, der drives for en virksomheds regning og risiko – hvilket giver mulighed for intelligent opladning i det bredere elsystem. Udnyttelsen af privat opladning af elbiler og dets tekniske mulighed for at blive integreret i et fremtidigt smart-gridsystem bliver således kraftigt besværliggjort, hvis private elbilister ikke længere har et incitament til at indgå i virksomhedernes mulighed for at handle strøm og anvende elbilernes batteri-kapacitet som en back-up kapacitet.



Ifølge Energistyrelsen er elbilen i dag den mest energieffektive form for persontransport – cirka tre gange så effektive som konventionelle diesel- og benzinerbiler – og alle teknologifremskrivninger viser, at de samfundsøkonomiske gevinster ved elbilen i forhold til andre personbiler kun vil stige fremover. Samtidig vil flere elbiler øge den samfundsmæssige værdi af elproduktionen fra vindmøller og bidrage til EU's målsætninger for den nye energiunion om bl.a. at elektrificere transportsektoren og erstatte bilparken i byområderne med elbiler.

Afskaffelsen af elafgiftsrefusionen vil pålægge en urimelig stor afgiftsbyrde på bilister, der vælger at køre på strøm fremfor andre drivmidler, modvirke elektrificering af transportsektoren og udviklingen af smart-grid systemet.

Gældende lov giver momsregistrerede virksomheder adgang til afgiftsgodtgørelse, når strømmen anvendes som procesenergi. Det betyder, at elafgiftsrefusion i dag gives til en lang række processer – drift af elapparater og maskiner, edb-udstyr, belysning, ventilation, vaske- og opvaskemaskiner, opladningen af batterier, opvarmning og meget andet. Det nye lovforslag foreslår, at der indføres en særlig begrænsning for momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, stk. 3¹, hvis det specifikt drejer sig om elbiler. Dette virker stik imod de politiske ønsker og gør det markant dyrere for danskerne at vælge det mest miljøvenlige og energieffektive drivmiddel.

4. Prissammenligning før og efter ophør af elafgiftsrefusion

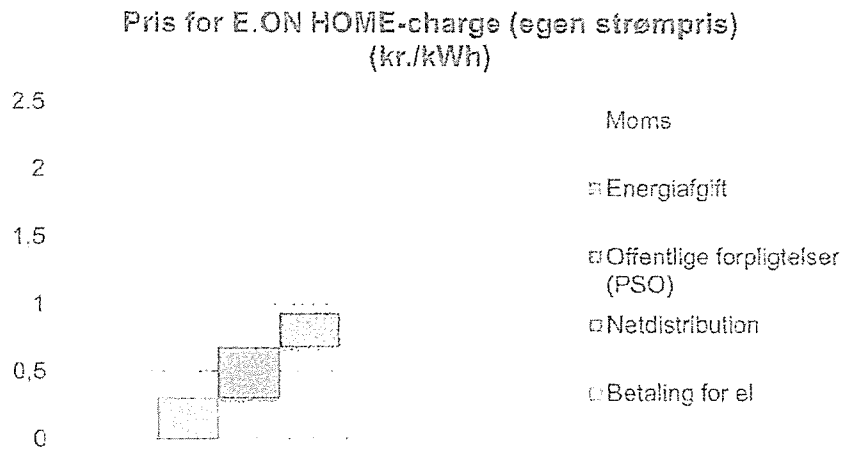
I det følgende illustreres elafgiftens relative andel i prissammensætningen i dag og hvilken ændring, det vil få, hvis elafgiftsrefusionen ophører. Der tages udgangspunkt i tre forskellige produkter, der henholdsvis gælder for private kunder med lejede ladestander, kunder som anvender det offentlige ladenetværk samt kunder der har en favoritstander, hvor der ofte lades fra.

For prisseksemplerne gælder naturligvis forskellige abonnementsvilkår for kunderne, hvilket bør medtages i vurderingen.

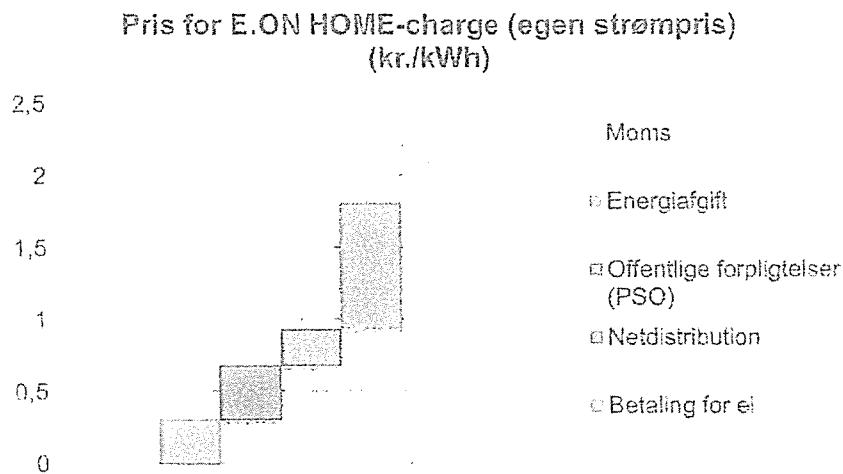
¹ I § 11, stk. 3, indsættes som 12. pkt.: »Tilbagebetaling kan ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer.«.



Tabel 1. Prisgrundlag for private kunder med E.ON-ladestander i garagen under nuværende forhold:



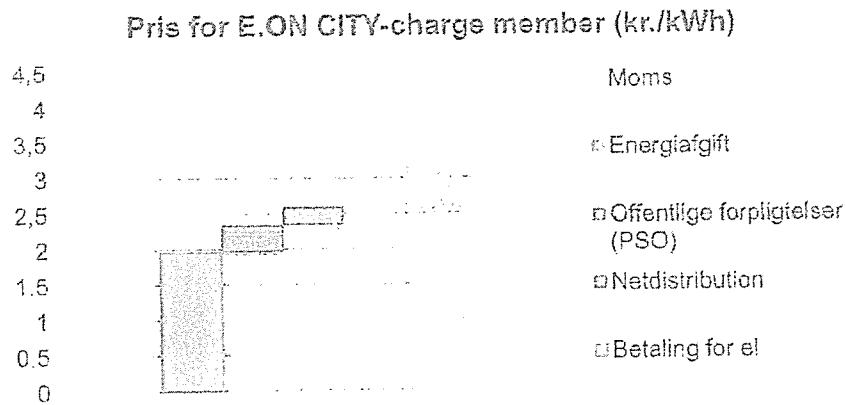
Tabel 2. Prisgrundlag for private kunder med E.ON-ladestander i garagen efter foreslået lovændring:



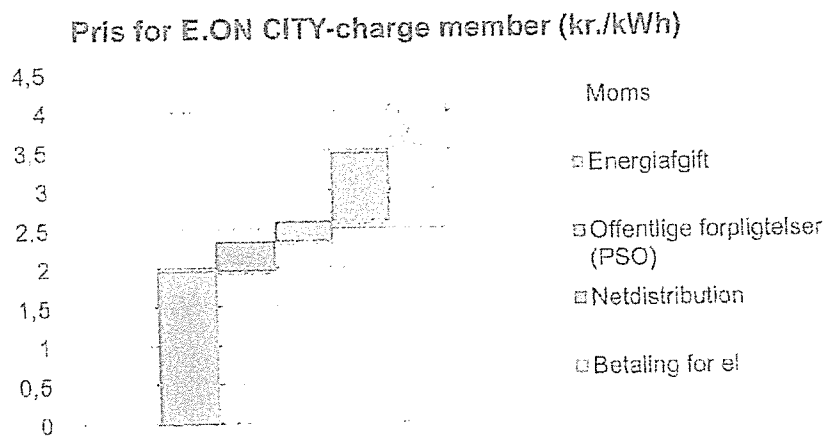
Kilde: Egne beregninger baseret på Dansk Energis pristavle og abonnementsvilkår for E.ON-kunder



Tabel 3. Prisgrundlag for kunder med E.ONs CITY-charge medlemskab under nuværende forhold:



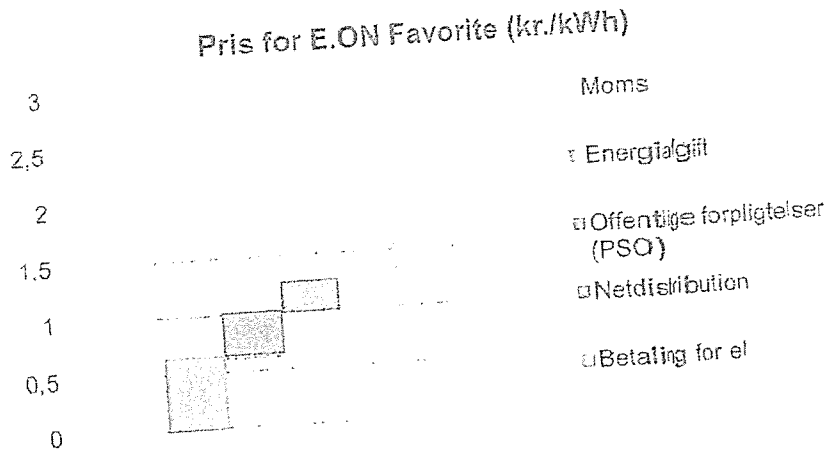
Tabel 4. Prisgrundlag for kunder med E.ONs CITY-charge medlemskab efter foreslået lovændring:



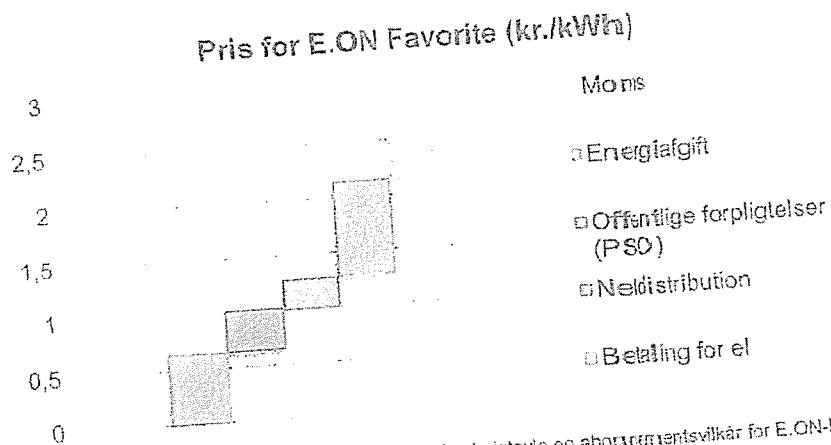
Kilde: Egne beregninger baseret på Dansk Energis elpristavle og abonnementsvilkår for E.ON-kunder.



Tabel 5. Prisgrundlag for kunder med E.ONs Favorite medlemskab under nuværende forhold:



Tabel 6. Prisgrundlag for kunder med E.ONs Favorite medlemskab efter foreslået lovændring:



Kilde: Egne beregninger baseret på Dansk Energis elpristavle og abonnementsvilkår for E.ON-kunder.

Mandag den 9. november 2015

Høringssvar

Journalnummer 15-1604999

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.)

Hiermed fremsendes et supplerende høringssvar. Vi kan derudover fuldt ud tilslutte os Dansk Energi og Dansk Elbil Alliances høringssvar som medlem af organisationen.

Først bliver vi nødt til at sige, at vi er skuffede over, at der politisk ikke er lavet et grundigt analysearbejde, for at omstille hele lovkomplekset om registreringsafgiften. Vi er skuffede over, at CO2 udledning slet ikke er nævnt i aftalen.

Ved en omlægning af afgifterne til afgifter ud fra brug af køretøjerne og deres CO2 udledning, kan der omlægges til nogle incitamentsmodeller, så CO2 udledningen og anden udledning kan minimeres eller helt fjernes med tiden.

Vi skal derfor anbefale, at dette lovforslag opgives, og at eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer afgiftsfritages indtil videre, som de har været i mere end 30 år, og der iværksættes et hurtigt og et grundigt arbejde med en udgiftsneutral løsning, som tager udgangspunkt i omstillingen til fossilfri transport i 2050.

Loven bør holdes op imod EU-retten, som vi ikke mener er sket med dette lovforslag. Vi ser problemer med at overholde de grundlæggende regler om varers frie bevægelighed ved så eksplicit at lægge afgifter på elbilens værdi uden fortilfælde i EU.

Vi ser også problemer i, at overholde de fælles regler for ens måling af forbruget i alle biltyper, da dette lovforslag nationalt opfinder nye og uigennemskuelige udregninger for bilers forbrug.

Såfremt lovforslaget fastholdes, skal vi påpege, at selve batteriet på en elbil bør holdes uden for afgiftsberegningen. Et elbilbatteri i f.eks. en Nissan Leaf er fremover på 30 kWh, og koster kr. 44.000 i Danmark inkl. moms i 2016. Men batteriet indeholder kun energi svarende til ca. 3 liter benzin. En Tesla Model S kan fås med et batteri på 90 kWh, hvilket svarer til ca. 9-10 liter benzin i energimængde og må antages at koste det tredobbelte af et Nissan batteri. Dertil kommer, at batterier slides med alderen i modsætning til en brændstoftank, der kun koster en brøkdel af et batteri.

Et batteri kan ikke optankes hurtigt, hvilket også er et handicap for en elbil.

På grund af disse handicaps, så skal vi foreslå, at batteriet tages ud af beregningen af registreringsafgiften. For Tesla Model S vil batteriet blive pålagt moms og afgifter på omkring 250.000 kr. Det for et energilager, der er tungt og indeholder energi svarende til 9-10 liter benzin. Batteriet bliver endda slidt og vil indeholde mindre energi med tiden. Det skal med stor sandsynlighed skiftes mindst en gang i bilens levetid.

Det er i øvrigt muligt, at leje et batteri til en Nissan Leaf i stedet for at købe. Det er obligatorisk at leje batteriet til Renault Zoe. Vi kan ikke se, at der er taget højde for det i lovforslaget, så der skal tages stilling til om der skal afgift på batterierne.

Med venlig hilsen



Jan Aage Hansen

Dansk Elbil Support
Saltværksvej 2
2770 Kastrup

dansk@elbilsupport
www.elbilsupport.dk
+45 61 65 9000

København 9 november 2015

Skatteministeriet
Nicolai Egtveds Gade 28
1402 København K

juraogsamfundsøkonomi@skm.dk
nk@skm.dk

Michael Honoré
Partner

T +45 72 27 33 76
mih@bechbraun.com

Sejssnr. 052819-0001 mih/mih/15
Dok nr. 14221541.1

Lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven mv. - Bemærkninger indgivet på vegne af Tesla

Tesla Motors Netherlands B.V og *Tesla Motors Denmark* ("Tesla") skal herved fremkomme med sine bemærkninger til lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven mv.

Tesla er medlem af Dansk Elbil Alliance ("DEA"), som i dag har indgivet høringssvar til Skatteministeriet på vegne af sine medlemmer.

Bemærkninger i dette brev udgør således alene et supplement til høringssvaret fra DEA.

1. Loftet på 800.000 kroner

Loftet på 800.000 kroner har en meget voldsom påvirkning af prisen for – og dermed salget af – Teslas biler i Danmark.

Som det fremgår af Tabel 1 til den politiske aftale af 9. oktober 2015 vil prisen for Teslas biler allerede i 2016 stige med henholdsvis **31%** og **81%**. Dette skal sammenholdes med, at andre elbiler kun oplever prisstigninger på 0-12 %.

Der er for Tesla ingen tvivl om, at disse meget voldsomme prisstigninger allerede i 2016 reelt vil blokere for Teslas afsætningsmuligheder på det danske marked – og dermed *de facto* være handelshindrende.

Da loftet alene rammer Teslas køretøjer, har loftet samtidig karakter af en diskriminerende foranstaltning.

Tesla noterer sig samtidig, at lovforslaget ikke giver nogen begrundelse for indførelsen af loftet, ligesom størrelsen af loftet heller ikke er begrundet.

En række udtalelser i det offentlige rum efterlader desværre Tesla med det indtryk, at loftet på DKK 800.000 netop er fastsat for at ramme salget af Tesla køretøjer.

København

Michael Honoré
T +45 72 27 33 76
mih@bechbraun.com

Aarhus

Michael Honoré
T +45 72 27 33 76
mih@bechbraun.com

Shanghai

Michael Honoré
T +86 21 31 21 11 11
mih@bechbraun.com

London

Michael Honoré
T +44 20 71 21 11 11
mih@bechbraun.com

Madrid

Michael Honoré
T +34 91 21 11 11 11
mih@bechbraun.com

Hermed fremstår både loftet og det konkrete beløbsmæssige loft som en på én gang diskriminerende og vilkårlig handelshindring, der alene synes indført for at ramme én bestemt aktør, nemlig Tesla.

Tesla kan forstå, at lovforslaget er anmeldt til Kommissionen i medfør af statsstøttere reglerne, men det fremgår ikke af lovforslaget, at Skatteministeriet har forholdt sig til, om loftet er i strid med andre regler i EUF-traktaten, herunder særligt TEUF artikel 34 og artikel 110, stk. 2. Tesla **opfordrer** Skatteministeriet til nærmere at redegøre nærmere herfor.

Henset til loftets diskriminerende og vilkårlige karakter er Tesla også af den opfattelse, at loftet indebærer statsstøtte til fordel for øvrige producenter af elbiler. Skatteministeriet **opfordres** til at redegøre for, hvorfor Skatteministeriet anser støtten for forenelig med EU's statsstøttere regler.

Der henvises i øvrigt til høringssvaret fra DEA, afsnit 4.

2. Der må i loven tilvejebringes hjemmel til at forlænge den nuværende ordning, hvis der ikke foreligger en godkendelse fra Kommissionen før 1. januar 2016.

Som bekendt udløber den nuværende ordning (med en fritagelse for elbiler) den 31. januar 2015.

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvorvidt den nuværende ordning vil blive forlænget, hvis Kommissionen ikke har godkendt den anmeldte ordning inden denne dato.

Efter Teslas vurdering vil det være i strid med stand-still forpligtelsen efter TEUF artikel 108, stk. 3, hvis den danske stat må indføre registreringsafgiften for el-biler allerede per 1. januar 2016, uden at Kommissionens godkendelse først foreligger.

Tesla **opfordrer** derfor regeringen til at tilvejebringe lovhjemmel til, at den nuværende ordning kan blive forlænget, indtil den nye ordning er godkendt af EU-Kommissionen

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i høringssvaret fra DEA (side 2).

3. Hvordan opgøres reduktionen på 340.000 tons over bilernes levetid?

Lovforslagets side 19 omtaler, at lovforslaget skønnes at reducere CO₂-udledningen fra benzin og diesel med 340.000 tons over bilernes levetid. Samtidig estimerer regeringen, at det højere elforbrug fra elbiler vil øge CO₂-udledningen fra elproduktion med omkring 60.000 tons CO₂, det vil sige en netto-reduktion med 280.000 tons CO₂ i bilernes levetid.

Beklageligvis redegør regeringen ikke nærmere for baggrunden for disse tal, som Tesla derfor har svært ved at følge.

Skatteministeriet **opfordres** derfor til nærmere at redegøre for, hvilke analyseforudsætninger, der ligger bag disse beregninger, herunder

- (1) Hvad anser regeringen for at være bilers gennemsnitlige levetid - og skelner regeringen her imellem levetiden for fossile biler og elbiler?
- (2) Hvor meget forventer regeringen, at energibehovet vil stige, hvis regeringens forventninger til det øgede salg af elbiler måtte blive indfriet (se lovforslagets side 16, hvor der forventes et øget salg på i alt ca. 24.000 elbiler i perioden 2016-2019)?
- (3) Hvorfor forventer regeringen, at 65% af det øgede behov vil blive dækket af importeret el, mens kun 35% vil blive dækket af dansk produceret el?

Er det ikke rimeligt at antage, at elnettet vil blive udbygget, hvis behovet for el stiger på vedvarende vis som følge af et øget antal el-biler i Danmark?

Har regeringen taget højde for, at el-biler netop har mulighed for at lagre vedvarende energi i batterierne og dermed sikre en optimal udnyttelse af fx vindenergi om natten, hvilket kan betyde en mere optimal brug af vedvarende energi - og dermed mindske behovet for en udbygning af el-nettet?

- (4) Hvad begrundes regeringens antagelse om, at dansk produceret el kun vil bestå af 60% vedvarende energi i en el-bils levetid?

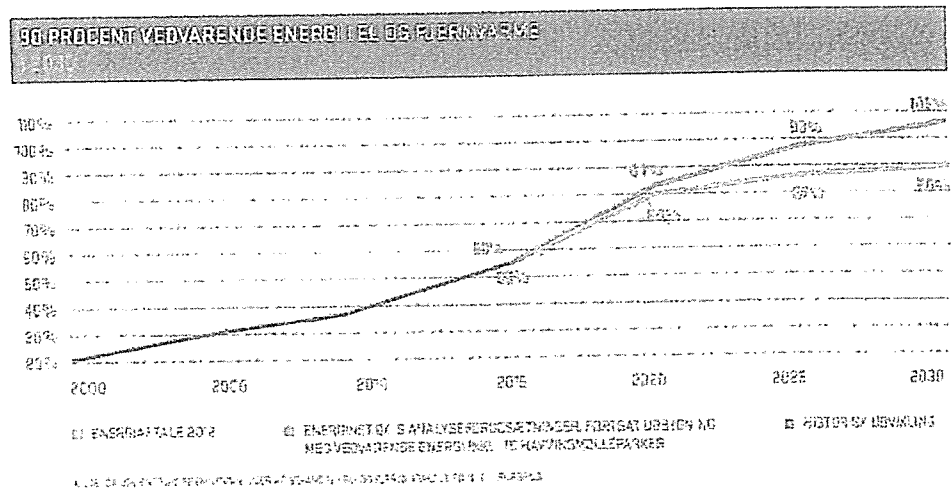
Hvordan harmonerer dette med energiaftalen fra 2012 og målet om, at dansk elproduktion skal være fossilfri i 2035?

Der henvises endvidere til de officielle 2014 tal fra Energistyrelsen og analyseforudsætningerne fra Energinet.dk. Heraf fremgår følgende tal¹:

¹ Kilde: Energistyrelsens analyseforudsætninger, 2014 - se faneblad nr. 9.
http://www.ens.dk/sites/ens.dk/files/info/tal-kort/fremskrivninger-analyser-modeller/samfundsokonomiske-beregnings-forudsætninger/2014/braendelspriser_2014_-_webudgave_-_20141209.xlsx

År	CO2 forbrug kg/MWh	År	CO2 Forbrug kg/MWh
2015	291	2025	121
2016	285	2026	121
2017	222	2027	121
2018	198	2028	121
2019	182	2029	121
2020	143	2030	121
2021	143	2031	121
2022	139	2032	121
2023	133	2033	121
2024	122	2034	121

Tesla skal endvidere henvise til følgende fremskrivninger foretaget af Danske Energi, baseret på 2012 Energiaftalen og Energinet.dk's analyseforudsætninger:



- (5) I hvilket omfang har regeringen taget højde for ovenstående fremskrivninger i lovforslagets vurdering af de miljømæssige konsekvenser ved ordningen?

4. Målinger af bilernes CO₂-udledning versus deres energiforbrug

4.1 I relation til brændstofforbrugslovens § 3, stk. 3 fremgår det af lovforslaget, at natur- og biogasdrevne biler vil blive målt efter deres aktuelle udledning af CO₂, hvor oplysninger herom foreligger.

Tilsvarende gælder for hybridbiler, der kombinerer el og med natur- og biogas, jf. lovens § 3, stk. 7.

I relation til stk. 3, anvendes en fast faktor på 26,5, mens der i relation til stk. 7 anvendes en fast faktor på 24.

Regeringen opfordres til at redegøre for,

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

4.2 Tesla kan ikke se, at lovforslagets model for beregning af den grønne rabat (jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4) tager højde for, at elbiler og fossile biler har en meget forskellig udledning af CO₂, og at elbiler efter regeringens egen opfattelse (lovforslagets side 19) har en langt bedre CO₂ profil end fossile biler.

Regeringen opfordres derfor til at redegøre for, hvorfor elbiler og fossile biler begge skal måles efter deres energieffektivitet, når dette ikke siger noget om den underliggende CO₂-udledning, der som nævnt er væsentlig mindre for elbiler end fossile biler?

Der henvises i øvrigt til høringssvaret fra DEA, afsnit 2.

5. Energieffektiviteten af en Tesla P 85 D (Eksempel 2 i lovforslaget)

5.1 Lovforslagets side 28 indeholder et eksempel ("Eksempel 2"), som er baseret på prisen på en Tesla P 85 D. Skønt modellen ikke udtrykkeligt er anført i Eksempel 2, er der anvendt prisen for Model P 85 D (839.400 kr. inkl. moms men før afgift), således som den er oplyst i den Politiske Aftale af 9. oktober 2015 (se Tabel 1).

Regneeksemplet i Eksempel 2 er dog baseret på en antagelse om, at Tesla P 85 D kun får et nedslag for energieffektivitet ækvivalent til 38,3 km/l benzin. Dette giver et nedslag på kr. 89.200.

Tesla stiller sig uforstående over for dette nedslag, der vil svare til et energiforbrug på 0,238 kWh/km.

Efter de officielle tal fra New European Driving Cycle ("NEDC") er det korrekte tal for en Tesla P 85 D imidlertid 0,177 kWh/km (480 km på et batteri med 85 kWh kapacitet).²

Regeringen opfordres derfor til at redegøre for,

- (1) hvilke tal der skal lægges til grund i forbindelse med opgørelsen af energieffektiviteten i en el-bil, og hvordan regeringen forholder sig til de officielle tal fra NEDC
- (2) om regeringen er enig i, at det rette tal for en Tesla P 85 D bør være 0,177 kWh/km i stedet for 0,238 kWh/km

5.2 Endelig bemærker Tesla, at elbilernes forbrug af Wh per kilometer omregnes til *benzin*forbrug målt i liter per 100 km. Hvorfor *benzin* anvendes i stedet for diesel er ikke nærmere begrundet i lovforslaget.

Som det fremgår af høringssvaret af DEA, afsnit 2, gør det en betydelig forskel, om afgiften beregnes med udgangspunkt i benzin eller diesel.

Det bemærkes, at beregningerne for gasdrevne biler tager udgangspunkt i *diesel*, hvilket heller ikke begrundes i lovforslaget.

Tesla skal derfor opfordre regeringen til at redegøre nærmere for

- (1) Hvorfor elbiler måles med udgangspunkt i benzinforbrug
- (2) Hvorfor natur- og biogasdrevne biler måles med udgangspunkt i dieselforbrug

Med venlig hilsen

Michael Honoré

² Se i denne tabel (under "specifikationer") https://en.wikipedia.org/wiki/Tesla_Model_S#Specifications

Faktaark

SKATTEMINISTERIET
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK - 1402 København K

Tlf: +45 33 92 33 92
skm@skm.dk

www.skm.dk

Skatte- og afgiftsinitiativer i finanslovsaftalen for 2016

Med finanslovsaftalen for 2016 gennemføres skatte- og afgiftslemper for godt 2,5 mia. kr. i 2016 opgjort efter tilbageløb og adfærd *jf. tabel 1*. I umiddelbar virkning nedsættes skatter og afgifter med ca. 3,9 mia. kr. i 2016.

Tabel 1. Skatte- og afgiftslettelser på finansloven for 2016 (efter tilbageløb og adfærd)

Mio. kr. (2016-niveau)	2016	2017	2018	2019	2020	Varigt
Ny grøn BoligJobordning	410	395	-	-	-	15
Nedsættelse af NOx-afgift til 5 kr. pr. kg	200	380	360	360	360	240
Annullering af reklameafgift	180	240	220	210	200	190
Erhvervsbeskatningsreform	210	210	210	210	210	210
Skattemæssig succession til erhvervsdrivende fonde	360	360	360	360	360	360
Bedre vilkår ved generationsskifte af erhvervsvirksomheder	200	200	800	900	1.000	950
Reduktion af registreringsafgift til 150 pct.	350	270	260	260	260	200
Nominal fastfrysning af grundskylden for ejerboliger i 2016	570	510	425	365	335	75
Udvidelse af tonnageskatteordningen med mobile borerigge	45	45	45	45	45	45
Skattefrihed for individuelle medarbejderaktier*	10	10	10	10	10	10
Øget penderfradrag over Storebælt	4	4	3	3	3	2
I alt	2.539	2.624	2.693	2.723	2.783	2.297

Kilde: Skatteministeriet.

* Afsat finansieringsramme.

Med finanslovsaftalen gennemføres endvidere en målretning af erhvervsstøtten i form af afskaffelse af to særregler for fonde mv., hvilket reducerer skatteudgifter og finansierer en forbedring af vilkårene ved generationsskifte af erhvervsvirksomheder (nedsættelse af bo- og gaveafgiften ved generationsskifte af erhvervsvirksomheder til nære familiemedlemmer). Det skønnes at indebære et provenu på 200 mio. kr. årligt, *jf. tabel 2*.

Tabel 2. Skatte- og afgiftsstramminger på finansloven for 2016 (efter tilbageløb og adfærd)

Mio. kr. (2016-niveau)	2016	2017	2018	2019	2020	Varigt
Målretning af erhvervsstøtte (afskaffelse af to særregler for fonde mv.)	200	200	200	200	200	200
I alt	200	200	200	200	200	200

Kilde: Skatteministeriet.