


Skatteministeriet

18. maj 2017
J.nr. 2017 - 2152

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges 2. supplerende høringsskema samt det modtagne høringssvar efter høringsfristen vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand) (L 210).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De Danske Bilimportører har på baggrund af høringsskemaet ønsket at afgive et supplerende høringssvar vedrørende det aftalte fradrag for batterikapacitet. De Danske Bilimportører finder det uheldigt, at der lægges op til, at batterikapaciteten foreslås fastsat på baggrund af en beregning baseret på bilens elforbrug og rækkevidde, som fremgår af det såkaldte COC-dokument. I stedet bør der tages udgangspunkt i batteriets faktiske nominelle kapacitet som oplyst af fabrikanten.</p> <p>De Danske Bilimportører anfører, at den foreslåede metode med beregning af batterikapacitet vil medføre, at batterikapaciteten for elbiler typisk bliver en smule højere end den nominelle kapacitet, mens batterikapaciteten for pluginhybridbiler bliver væsentligt lavere end den nominelle kapacitet.</p> <p>Efter De Danske Bilimportørers vurdering vil batterifradraget med den foreslåede begrænsning på 45 kWh især omfatte elbiler, hvoraf der allerede kun betales minimumsafgift, og fradraget vil derfor have en begrænset effekt. Omvendt vil pluginhybridbilerne, som typisk er belagt med en høj registreringsafgift, få reduceret den afgiftsmæssige værdi af batterifradraget med 30-50 pct. som følge af den foreslåede beregningsmetode.</p> <p>De Danske Bilimportører understreger, at bilfabrikanterne kan levere entydige, sammenlignelige og</p>	<p>Der henvises overordnet til det oprindelige høringsskema og særligt til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Elbil Alliance. Herudover bemærkes følgende.</p> <p>Det må lægges til grund, at oplysningerne i COC-dokumentet er korrekte, både for elbiler og pluginhybridbiler. Der foreslås anvendt oplysninger om effektivitet og rækkevidde, hvilket tilsammen er et udtryk for, hvor meget af batterikapaciteten, der reelt kan anvendes til fremdrift. Såfremt pluginhybridbiler generelt opnår enten en ringere effektivitet eller lavere rækkevidde, end batteriets nominelle kapacitet alene tilsiger, må det skyldes, at en del af batteriets kapacitet anvendes til andet end fremdrift. Det er hensigten, at der kun gives fradrag for batterikapacitet, som anvendes til fremdrift.</p>

Organisation

Bemærkninger

pålidelige data for batteriets nominelle kapacitet. De Danske Bilimportører anerkender derfor ikke, at det er et nødvendigt hensyn, at batterikapaciteten kan fastsættes ud fra data, der fremgår af COC-dokumentet. De Danske Bilimportører anerkender dog, at der kan være problemer forbundet med at fremskaffe tilsvarende data for brugte importerede biler, men mener ikke, at det bør stå i vejen for en mere hensigtsmæssig opgørelse af batterikapaciteten.

De Danske Bilimportører fastholder på den baggrund, at batterikapaciteten bør være den nominelle kapacitet som oplyst af fabrikanten, og at den foreslåede beregningsmetode baseret på oplysninger i COC-dokumentet kan anvendes i de tilfælde, hvor der ikke foreligger oplysninger fra fabrikanten. Det nævnes desuden, at indførelsen af den nye metode for fastsættelse af brændstoføkonomi (WLTP) vil betyde, at COC-data vil variere baseret på bilernes individuelle udstyr m.v. og at den valgte beregningsmetode derfor vil medføre, at batterikapaciteten formelt varierer baseret på det valgte udstyr.

Kommentarer

Den af De Danske Bilimportører foreslåede metode, hvor der for nye biler tages udgangspunkt i den nominelle batterikapacitet, og der for brugte biler tages udgangspunkt i beregnet kapacitet baseret på COC-data, vil medføre en uhensigtsmæssig forskelsbehandling mellem nye og brugte biler.

Skatteministeriet anerkender, at den nye WLTP-metode (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) til fastsættelse af brændstoføkonomi kan medføre administrative vanskeligheder i forhold til fastsættelse af batterikapaciteten for individuelle køretøjer. Skatteministeriet vil på den baggrund evaluere anvendelsen af den foreslåede beregningsmetode, efterhånden som der opnås erfaringer med anvendelsen af WLTP.