



Til lovforslag nr. L 210

Folketinget 2016-17

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 24. maj 2017

Betænkning

over

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)

[af skatteministeren (Karsten Lauritzen)]

1. Ændringsforslag

Skatteministeren har stillet 2 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 3. maj 2017 og var til 1. behandling den 10. maj 2017. Lovforslaget blev ved 1. behandling sambehandlet med beslutningsforslag nr. B 106. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og skatteministeren sendte den 23. maj 2017 dette udkast til udvalget, jf. bilag 8. Den 5. og den 10. maj 2017 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 7 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL, ALT og SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (EL og SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*. Mindretallet vil stemme imod de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (ALT) indstiller lovforslaget til *vedtagelse*. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 1 og for ændringsforslag nr. 2.

4. Politiske bemærkninger

Socialdemokratiets, Venstres, Liberal Alliances, Radikale Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at de kan stemme for lovforslaget, og at de med tilfredshed ser på de forbedringer for udbredelsen af elbiler i Danmark, som gennemføres med lovforslaget. Det bliver billigere at købe en elbil end før lovforslaget, og særreglen vedrørende erhvervmæssig opladning af elbiler til den lave processats på 0,4 øre pr. kWh forlænges.

I forhold til tilbagebetaling af elafgift ved erhvervmæssig opladning af elbiler, der har været genstand for diskussion under behandlingen af lovforslaget og også var et tema i forhandlingerne mellem aftalepartierne, bemærker partierne følgende:

Efter lovforslaget forlænges særreglen om tilbagebetaling af elafgift ned til 0,4 øre pr. kWh (processats) for erhvervmæssig opladning af elbiler til udgangen af 2019. Når særreglen ophæves i 2020, skal der efter lovforslagets nye regler betales almindelig elafgift, uanset om opladningen foretages privat eller erhvervmæssigt. Dette svarer til afgifterne på brændstof til benzin- og dieselmotorer, hvor der også gælder samme afgift, uanset hvem der tanket.

Skatteministeriet har oplyst partierne om, at en permanentgørelse af den gamle retstilstand fra før særreglens indførelse i 2010 indebærer statsstøtte, som ikke vurderes at kunne godkendes i henhold til EU-reglerne.

Desuden ville en sådan permanent retstilstand indebære et provenutab for staten. Hvis særreglen hypotetisk blev gjort permanent, ville elafgiften udgøre ca. 0,06 øre pr. kørt kilometer. Det ville medføre, at der ved den forventede vækst i elbilernes udbredelse ville være et meget betydeligt mindreprovenu i forhold til elafgift for el til opladning af elbiler. Skatteministeren har i svar på SAU alm. del – spørgsmål 454 (folketingsåret 2015-16), oplyst, at mindreprovenuet med betydelig usikkerhed kan skønnes til omkring 1.600 mio. kr.

Afgiftsbelastningen af el som drivmiddel i 2020 vil dog selv med almindelig elafgift fortsat være lavere end afgiftsbelastningen for benzin og diesel pr. kørt kilometer. F.eks. vil en almindelig elbil, der bruger 150 Wh pr. kørt kilometer, blive beskattet med ca. 15 øre pr. kørt kilometer, mens benzin til en tilsvarende benzinbil, der kører 20 kilometer pr. liter, vil blive beskattet med ca. 24 øre pr. kørt kilometer.

Det indgår i tillægsaftalen om elbiler fra den 18. april 2017, at partierne bag aftalen mødes igen i sensommeren 2018. Skatteministeren har tilbudt ved den lejlighed at foretage nye og opdaterede beregninger af omkostningerne ved at forlænge særreglen, som kan indgå i de politiske drøftelser herom.

Socialdemokratiets og Radikale Venstres medlemmer af udvalget bemærker endvidere, at partierne ud over at støtte nærværende lovforslag er tilhængere af yderligere tiltag for at understøtte udbredelsen af elbiler de kommende år, men at tillægsaftalen med regeringspartierne efter partiernes mening var det bedst opnåelige resultat under de aktuelle forhold.

Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at de ikke kan støtte ændringsforslagene fra Skatteministeren, da SF ikke på nuværende tidspunkt ønsker at fordyre brugen af gasbiler.

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

5. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA, RV og KF):

Til § 1

1) Efter nr. 4 indsættes som nyt nummer:

»01. Efter § 5 d indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 e. For natur- og biogasdrevne biler beregnes registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter de regler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, som var gældende den 31. december 2017.

Stk. 2. I tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1 beregnes følgende afgift, jf. dog stk. 3:

- 1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2018 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.
- 2) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 beregnes 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.
- 3) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2020 beregnes 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.
- 4) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2021 beregnes 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Ved bilens registrering i 2018 og 2019 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.«

[Den ændrede beregningsmetode for fastsættelse af brændstofforbrug i forhold til registreringsafgift for gasbiler indføres over en 5-årig periode, og der gives i 2018 og 2019 et bundfradrag på 10.000 kr.]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af EL og SF):

Til § 7

2) I *stk. 3* indsættes efter »stk. 6-8,«: »§ 1, nr. 01, og«. [Bestemmelsen om indfasning af den nye beregningsmetode for fastsættelse af brændstofforbrug i forhold til registreringsafgift for gasbiler får virkning fra og med den 1. januar 2018]

Bemærkninger

Til nr. 1

I lovforslagets § 2, nr. 2-4, foreslås, at beregningsmetoden for fastsættelse af brændstofforbrug for natur- og biogasdrevne biler (gasbiler) ændres, så beregningen fremadrettet baseres på energieffektivitet frem for som hidtil på CO₂-udledning. Gasbiler har generelt en relativt lav energieffektivitet, hvilket medfører, at det officielle brændstofforbrug for gasbiler alt andet lige vil blive højere end hidtil, når det beregnes efter den nye metode.

Der gives i registreringsafgiften tillæg eller fradrag for brændstofforbrug. Som følge af et højere officielt brændstofforbrug end hidtil vil registreringsafgiften af gasbiler derfor blive højere efter de foreslåede regler.

Det foreslås derfor, at den ændrede beregningsmetode for brændstofforbrug for gasbiler i forhold til registreringsafgiften indføres over en 5-årig periode svarende til indfasningen af registreringsafgift for elbiler og indfasningen af ændrin-

gen af beregningsmetoden for brændstofforbrug for plugin-hybridbiler.

Det betyder, at der for gasbiler tages udgangspunkt i en beregning af registreringsafgift på baggrund af de den 31. december 2017 gældende regler om fastsættelse af brændstofforbrug for gasbiler, jf. forslaget til ny § 5 e, stk. 1. Det vil sige, at brændstofforbruget fastsættes i medfør af de på dette tidspunkt gældende regler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, med de ændringer, som følger af lov nr. 1889 af 29. december 2015.

Det foreslås, at der hertil lægges en procentvis andel af forskellen mellem registreringsafgiften beregnet ud fra et

brændstofforbrug fastsat efter henholdsvis de nye og de gamle regler, jf. forslaget til ny § 5 e, stk. 2. Den procentvise andel stiger årligt, således at der i 2018 tillægges 20 pct., i 2019 40 pct., i 2020 65 pct. og i 2021 90 pct. af forskellen mellem registreringsafgiften efter de nye og de gamle regler for beregning af brændstofforbrug. Fra og med 2022 vil der skulle beregnes fuld registreringsafgift efter de nye regler.

Herudover foreslås, at der for gasbiler ydes et bundfradrag på 10.000 kr. svarende til det, der gælder for elbiler og pluginhybridbiler, jf. forslaget til ny § 5 e, stk. 3. Bundfradraget kan dog ikke overstige afgiften efter stk. 2.

Eksempel 1. Gasdrevet personbil med afgiftspligtig værdi på 125.000 kr. inkl. moms, men ekskl. registreringsafgift, der indregistreres i 2018, med anvendelse af foreslåede ændringer.

	Beregning	Kr.
1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms		100.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	25.000
3. Bilens pris inkl. moms	1. + 2.	125.000
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>		
4. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * 1.280	5.120
5. ABS		3.750
6. ESP (anti-spin)		2.500
7. Maksimalt antal NCAP-stjerner		2.000
8. Beskattet værdi	3. - (4. + 5. + 6. + 7.)	111.630
9. Registreringsafgift under progressionsknæk på 106.600 kr.	105 pct. * 106.600	111.930
10. Registreringsafgift over progressionsknæk på 106.600 kr.	150 pct. * ((8.) - 106.600)	7.545
11. Registreringsafgift før fradrag i afgiften	9. + 10.	119.475
<i>Fradrag i afgiften før lovforslag</i>		
12. CO ₂ -udledning på 79 g/km omregnet til km/l diesel	2.650/79 33,5 km/l	
13. Nedslag for CO ₂ -udledning, ækvivalent til 33,5 km/l diesel	-4.000 * (33,5-18)	-62.000
14. Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
15. Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	11. + 13. + 14.	56.875
<i>Fradrag i afgiften ved fuld indfasning</i>		
16. Energieffektivitet i km/l diesel omregnet fra en brændstoføkonomi på 22,7 km/ Nm ³ CO ₂	22,7*0,00907*100 20,6 km/l	
17. Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 20,6 km/l diesel	-4.000 * (20,6-18)	-10.400
18. Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
19. Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	11. + 16. + 17.	108.475
20. Merafgift ved fuld indfasning	19. - 15.	51.600
21. 20 pct. af merafgiften	20 pct. * (20.)	10.320
22. Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede afgift		-10.000
23. Afgift i 2018	15. + 21. + 22.	57.195
24. Gasbilens pris inkl. moms og registreringsafgift	3. + 23.	182.195

Den foreslåede indfasningsmodel har til formål at afbøde stigningen i registreringsafgiften og give branchen tid til at foretage de nødvendige tilpasninger i produktudbud m.v.

Provenumæssige konsekvenser

Provenuet fra registreringsafgift af gasbiler er begrænset, idet der i dag indregistreres ganske få gasbiler. Derfor forventes en gradvis indfasning af det ændrede beregningsgrundlag som følge af dette ændringsforslag ikke at medføre nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

Til nr. 2

Det følger af lovforslagets § 7, stk. 3, at de foreslåede ændringer af beregningen af brændstofforbrug for gasbiler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, får virkning fra og med den 1. januar 2018. Det foreslås derfor, at den fore-

slåede indfasning af den nye beregningsmetode i forhold til beregning af registreringsafgift i registreringsafgiftslovens § 5 e, som foreslås indsat ved ændringsforslagets nr. 1, også får virkning fra og med den 1. januar 2018.

Dennis Flydtkjær (DF) Jan Rytkjær Callesen (DF) Hans Kristian Skibby (DF) Kim Christiansen (DF) Mikkel Dencker (DF)

René Christensen (DF) Louise Schack Elholm (V) Jan E. Jørgensen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Torsten Schack Pedersen (V) Jakob Engel-Schmidt (V) Joachim B. Olsen (LA) nfm. May-Britt Katstrup (LA)

Anders Johansson (KF) Ane Halsboe-Jørgensen (S) Jens Joel (S) Daniel Toft Jakobsen (S) Jesper Petersen (S)

Mattias Tesfaye (S) Peter Hummelgaard Thomsen (S) Lea Wermelin (S) fmd. Rune Lund (EL) Pelle Dragsted (EL)

Josephine Fock (ALT) René Gade (ALT) Andreas Steenberg (RV) Lisbeth Bech Poulsen (SF) Jacob Mark (SF)

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Tjóðveldi (T)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Alternativet (ALT)	10	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 210

Bilagsnr.	Titel
1	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Høringsskema og høringssvar, fra skatteministeren
4	Supplerende høringssvar og høringssvar, fra skatteministeren
5	Supplerende høringsskema og høringssvar, fra skatteministeren
6	1. udkast til betænkning
7	Ændringsforslag, fra skatteministeren
8	Lovudkast sendt i høring
9	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 210

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvordan det hænger sammen, at man vil indføre en særlig begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse, hvilket er en klar stramning i forhold til gældende praksis, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm., om ministeren er enig i, at den foreslåede afgiftsstigning på erhvervs-mæssig opladning af elbiler m.v. efter 2019 er en klar stramning i forhold til gældende praksis, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm., om ministeren mener, at det virker logisk og hensigtsmæssigt at ville indføre en specifik særregel for batteriopladninger til elbiler i den generelle regel om elafgiftsrefusion, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om at bekræfte, at lovforslaget ikke gælder elmotorcykler, som fortsat skal betale 40 pct. i registreringsafgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at oplyse, om elmotorcykler afviger i afgiftssystemet i forhold til reglerne gældende for elbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om at sikre, at afgiftskonceptet for elmotorcykler følger regler, som modsvarer afgiftskonceptet for elbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om at redegøre for hensigtsmæssigheden i at ændre beregningsgrundlaget for grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå