

Til Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

[Lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:Lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
[nc@skm.dk](mailto:nc@skm.dk)  
[th@skm.dk](mailto:th@skm.dk)  
[tkm@skm.dk](mailto:tkm@skm.dk)

Dato: 15. januar 2021

Høringssvar j.nr. 2020 - 7586 til:

**Høring over lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven, og forskellige andre love (L 129).**

**(Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO<sub>2</sub>-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.)**

De Danske Bilimportører takker for modtagelsen af høringsdokumenterne til udkast til lovforslag til ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven ligningsloven og forskellige andre love, der skal udmønte den politiske aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om grøn omstilling af vejtransporten.

De Danske Bilimportører har både nogle generelle bemærkninger til de foreslåede nye modeller for registreringsafgiften og brændstofforbrugsafgiften (den grønne ejerafgift) og en række mere specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

### **Generelle bemærkninger**

Vi vil gerne indledningsvist understrege, at vi overordnet set er meget tilfredse med de foreslåede ændringer af registreringsafgiftsloven. Vi vurderer således, at lovforslaget rummer reelle afgiftslempler for de grønne nul- og lavemissionsbiler, hvilket er en forudsætning den grønne omstilling af især bestanden af personbiler.

Selvom lovforslaget er kommet meget sent og efter, at erhvervet i en alt for lang periode har været efterladt i uvished om de fremtidige bilafgifter, så vil vi også gerne rose aftaleparterne for at have taget ansvar for, at afværge de planlagte afgiftsstigninger for grønne biler, der ellers ville være trådt i kraft pr. 1. januar 2021

Dermed er den forventede opbremsning efter 1. januar 2021 af en i øvrigt begyndende positiv udvikling i den grønne omstilling af bilparken blevet undgået.

Det er derfor også vores vurdering, at den positive udvikling i salget af elbiler og plug-in hybridbiler, som vi allerede har oplevet i 2020 på trods af COVID-19-krisen, kan fortsætte i de kommende år. Dette flugter ligeledes med aftaleparternes politiske ambitioner om at fremme opladelige biler i form af både elbiler og plug-in hybridbiler.

Når dette er sagt, har vi overordnet set både nogle positive bemærkninger og en række mere kritiske vurderinger af selve den skitserede nye model for bilafgifterne.

## Positive bemærkninger:

### *Forenkling*

Den nye afgiftsmodel indebærer en forenkling af registreringsafgiften og en sanering af en række af de tekniske fradrag (sikkerhedsfradrag) i den afgiftspligtige værdi af bilen. Disse fradrag var dybest set "lappeløsninger", der skulle kompensere for de sikkerhedsmæssigt uheldige effekter af beskatningen af bilens værdi.

Den nye afgiftsmodel med ophævelse af de gældende fradrag / tillæg for energieffektivitet gør det desuden overflødigt at indsætte komplicerede omregningsfaktorer for at kompensere for utilsigtede afgiftsstigninger. Sådanne omregningsfaktorer er under de hidtidige regler nødvendige, fordi overgangen fra den tidligere NEDC-målemetode til måling af brændstofforbruget til den nye WLTP-målemetode i sig selv medfører et dårligere målt brændstofforbrug.

### *Reel afgiftslempelse for nul- og lavemissionsbiler*

Den nye afgiftsmodel rummer vigtige afgiftslempler i registreringsafgiften for nulemissionsbiler og lavemissionsbiler i kraft af den skitserede indfasning af registreringsafgiften frem til 2030 og i kraft af bundfradraget i afgiften for disse biler i hele perioden.

### *Gradvis forhøjelse af grøn ejerafgift*

Den gradvise forhøjelse af den grønne ejerafgift repræsenterer isoleret set – og på trods af fastholdelsen af en værdibaseret registreringsafgift – et skridt i retning af mere teknisk og løbende beskatning af biler.

Det opvejer dog ikke, at afgifterne fortsat overvejende betales på én gang ved købet, og er baseret på bilens værdi. Vi så gerne, at en (endnu) større del af afgifterne samlet set blev flyttet fra registreringsafgiften til de løbende ejerafgifter.

## Kritiske bemærkninger:

### *Afgiften er fortsat værdibaseret*

Den nye afgiftsmodel er således fortsat altovervejende baseret på beskatning efter bilens værdi. Dette beskatningsprincip har nærmest uoverskuelige negative konsekvenser, både fordi det medfører beskatning af al ny teknologi i biler – herunder af sikkerhedsudstyr, og fordi det medfører enorme administrative byrder for erhvervslivet og skattemyndighederne.

At der er betydelige administrative byrder forbundet med, at registreringsafgiften fortsat er en værdibaseret købsafgift, der opkræves på en gang for hele bilens levetid, viser sig bl.a. ved, at en betydelig del af Motorstyrelsens kontrolaktiviteter alene kan henføres til det faktum, at registreringsafgiften er en værdibaseret engangsafgift.

At skattemyndighederne har fundet det nødvendigt at fastsætte regler om genberegning af leasingbiler og styrke kontrolindsatsen med selvanmeldere mv. hører blot til de seneste eksempler på de selvpåførte ulemper ved registreringsafgiften. Disse betydelige ulemper og administrative byrder mindskes desværre ikke med L 129

Vi anerkender ikke de fordelingspolitiske argumenter for at fastholde værdi som beskatningsparameter, og vi har sammen med DI/Bilbranchen dokumenteret overfor skattemyndighederne, at tilnærmelsesvist de samme fordelingspolitiske effekter kan opnås gennem anvendelse af tekniske beskatningsparametre. Omfordelingsgraden ved en teknisk baseret løbende afgift kan i sagens natur ikke være helt den samme som ved en værdibaseret afgift, men det er muligt at fastholde en meget høj omfordelingsgrad med tekniske parametre (f.eks. vægt) og helt uden de administrative byrder, der gælder for den værdibaserede afgift.

Derfor må vi konstatere, at den foreslåede nye model for bilafgifterne desværre ikke er en tilstrækkelig langtidsholdbar model, idet den viderefører de eksisterende ulemper ved værdi som beskatningsprincip.

Derfor vil De Danske Bilimportører fortsat arbejde for, at dette beskatningsprincip skal udgå og ikke være en del af fremtidens bilafgifter.

#### *CO2 i stedet for energiforbrug / energieffektivitet*

Der er begrænset differentiering i CO2-tillægget for biler med udledninger op til 125 gram/CO2 pr. km sammenlignet med differentieringen for biler med CO2-udledning over 125 gram og over 160 gram pr. km. Det kan betyde, at især konventionelle biler med avanceret hybridteknologi uden opladningsmulighed ikke belønnes tilstrækkeligt for de miljømæssige gevinster ved denne teknologi, fordi hybridteknologien fordyrer bilen og dermed den værdibaserede del af afgiften.

Overgangen fra energiforbrug / energieffektivitet til CO2-udledning er i vore øjne ikke teknologineutral, men fritager pr. definition elbiler for tekniske beskatningsparametre. Energieffektivitet er et relevant teknisk beskatningsparameter, hvis man ønsker at fremme de mest energieffektive elbiler.

Overordnet harmonerer valget af CO2-udledning desuden ikke med planerne om indførelse af en generel CO2-afgift, hvis en sådan afgift skal inkludere biler. Der vil i givet fald blive tale om dobbeltbeskatning, hvorved det økonomiske rationale bag en generel CO2-afgift, der inkluderer biler, undermineres.

(Se desuden nedenfor under bemærkningerne til § 1, nr. 5, 6 og 20).

#### *Rationalet for inddragelse af varebiler er tvivlsomt*

Inddragelse af varebilerne i den nye model for bilafgifter og særligt de miljømæssige begrundelser herfor er meget tvivlsomme. Det er særligt tvivlsomt, om den nye foreslåede model af bilafgifterne vil have nogen som helst positiv indflydelse på omstillingen af bestanden af varebiler til nul- og lavemissionsbiler.

Varebilernes bidrag til den erklærede målsætning i den politiske aftale om 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030 er højst tvivlsom og i hvert fald mere tvivlsom end det i forvejen usikre bidrag fra personbilerne.

Det er vores vurdering, at den nye afgiftsmodel for varebilernes vedkommende indebærer en relativt høj beskatning af de mindre varebiler under 3 tons (sammenlignet med varebiler med en tilladt totalvægt over 3 tons).

Vi finder det positivt og essentielt for erhvervslivet og især mange små- og mellemstore virksomheder i Danmark, at der fortsat skal være en maksimal afgift for varebiler over 3 tons, der afgiftsberigtiges efter regel § 5, stk. 2 – samt at denne afgift reduceres fra 56.800 kr. til 47.000 kr. (Se desuden vores bemærkninger til lovforslagets enkelte dele, § 1, nr. 10).

Vi vurderer dog, at afgiften for en række mindre varebiler efter den nye model vil stige væsentligt sammenlignet med i dag, uden at der endnu findes et tilstrækkeligt udbud af prisbillige alternativer i form af nul- og lavemissionsbiler i denne kategori. Samtidig kan den relativt høje beskatning af de mindre varebiler have den uheldige effekt, at måske især nogle mindre virksomheder vil vælge en større varebil end nødvendigt.

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte dele

### Til § 1: Ændringerne til registreringsafgiftsloven (Regal)

#### *Til § 1, nr. 5: Ny lav sats for værdiafgiften*

Set i lyset af de betydelige negative effekter af den værdibaserede registreringsafgift finder vi det positivt, at der indføres et nyt trin (skalaknæk) med en lavere sats på 25 pct. af bilens afgiftspligtige værdi op til 65.000 kr. (2021-niveau). Det betyder alt andet lige en reduktion af den del af afgiften, der er baseret på bilens værdi – en lempelse, der har relativt større betydning jo billigere bilen er.

En sådan lempelse af værdiafgiften er særlig vigtig med henblik på at fremme ny teknologi i form af alternative drivlinjer – herunder hybridteknologi. Dog er lempelsen (kombineret med CO2-tillægget) som nævnt ikke nødvendigvis nok til at kompensere for en forhøjelse af prisen på biler med hybridteknologi uden opladningsmulighed.

Disse biler har typisk en CO<sub>2</sub>-udledning over 49 gram/km og opnår derfor ikke en lempelig indfasning af værdiafgiften som lavemissionsbiler. De vil til gengæld typisk have en udledning under 125 gram/km, men opnår heller ikke differentiering i CO<sub>2</sub>-tillægget, idet der jf. lovforslaget skal anvendes samme sats pr. gram for udledninger under dette.

#### *Til § 1, nr. 6 om CO<sub>2</sub>-tillæg (jf. WLTP):*

For så vidt angår fastsættelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen målt efter WLTP (World-harmonized Light Vehicle Test Procedure) bør den korrekte henvisning til EU-reguleringen i lovteksten være følgende:

”Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til 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) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008.”

Henvisningerne i den foreslåede lovtekst til forordningerne (EF) 443/2009 (M1) og (EU) 510/2011 (N op til 2610 kg.). 443/2009 er efter vores opfattelse irrelevante i denne sammenhæng.

De to forordninger regulerer alene de såkaldte CO<sub>2</sub>-mål (”CO<sub>2</sub> targets”) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger for de enkelte fabrikanters samlede produktion af henholdsvis personbiler og varebiler. De er ikke relevante for fastsættelsen af CO-udledningen for hvert enkelt køretøj.

Både forordning (EF) 443/2009 og forordning (EU) 510/2011 er desuden blevet ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011.

Vi bemærker, at det med L 129 foreslås, at biler, for hvilke der ikke foreligger oplysninger CO<sub>2</sub>-udledningen målt efter WLTP men kun efter NEDC, skal CO<sub>2</sub>-udledningen ganges med en faktor 1,21 for at ligestille disse med biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledningen er målt efter WLTP.

Faktoren på 1,21 bygger på en vurdering fra EU-kommissionens ”Joint Research Centre” (JRC) af den gennemsnitlige effekt på den målte CO<sub>2</sub>-udledning af WLTP sammenlignet med NEDC. Faktoren anvendes under de gældende regler til at udligne (kompensere) for en forhøjelse af afgiften som følge af det forhøjede brændstofforbrug efter WLTP sammenlignet med NEDC.

Vi læser L 129 således, at det foreslås at faktoren på 1.21 omvendt skal anvendes til at udligne en sænkelse af afgiften for biler, hvor der alene foreligger måling af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning efter NEDC.

Vi bemærker desuden, at valget af CO<sub>2</sub>-udledning som beskatningsparameter som nævnt ikke er teknologineutralt, idet det pr. definition udelukker beskatning af elbiler efter dette parameter.

Elbiler udelukkes også fra at blive omfattet af de positive miljømæssige effekter af beskatningen efter brændstofforbrugsafgiftsloven jf. lovforslagets § 2. Valget af CO<sub>2</sub>-udledning som beskatningsparameter betyder, at der ses helt bort fra elbilers energiforbrug. Energiforbruget i andre elektriske apparater tillægges jo ellers almindeligvis betydning, og bliver afspejlet i f.eks. energimærkningsreglerne.

Det forekommer således besynderligt, at energiforbruget i elbiler slet ingen betydning tillægges. Uden sammenhæng med bilafgifterne tillægges f.eks. vaskemaskiner, køleskabe og støvsugere jo ellers normalt miljømæssig betydning i kraft af energimærkningen.

Energieffektivitet ville være et mere teknologineutralt beskatningsparameter, der ville sikre en ligestilling mellem elbiler og biler med andre typer af drivlinjer – herunder biler med forbrændingsmotor.

Valget af CO<sub>2</sub>-udledning som beskatningsparameter betyder desuden, at elbiler alene beskattes efter deres værdi, hvilket over tid, og efterhånden som bilparken omstilles til elbiler, efterlader et afgiftssystem alene baseret på værdibeskatning.

Dette gælder uanset den foreslåede gradvise forhøjelse af den grønne ejerafgift jf. forslaget § 2.

Endelig vil det foreslåede CO<sub>2</sub>-tillæg til registreringsafgiften som nævnt undergrave det økonomiske rationale bag planerne om at indføre en generel og ensartet CO<sub>2</sub>-afgift. En sådan afgift ville i givet fald ville virke som en dobbeltbeskatning af bilerne, når disse i forvejen beskattes efter CO<sub>2</sub>-udledningen. Bilerne kan derfor som udgangspunkt ikke også omfattes af en generel CO<sub>2</sub>-afgift.

#### *Manglende differentiering for biler med CO<sub>2</sub>-udledning under 125 gram CO<sub>2</sub>/km*

Med henblik på en yderligere miljømæssig differentiering af afgiften for især hybridbiler uden opladningsmulighed men med lav CO<sub>2</sub>-udledning kunne dette med fordel sikres gennem en yderligere differentiering af CO<sub>2</sub>-tillægget med progressive satser for biler med CO<sub>2</sub>-udledning på under 125 gram pr. km.

Her er der i forslaget ingen progression i CO<sub>2</sub>-tillægget, og der mangler således en ekstra differentiering af afgiften for især konventionelle benzin- og dieslbiler med hybridteknologi uden eksterne opladning.

Disse biler opnår ingen særlig progressiv afgiftsmæssig begunstiggelse eller kompensation for den afgiftspligtige værdi af hybridteknologien. Det kan have den uheldige effekt, at prisen for mange af disse biler med lav CO<sub>2</sub>-udledning vil stige, mens prisen for samme model uden hybridteknologien og med højere CO<sub>2</sub>-udledning vil falde - eller være uændret.

#### *Til § 1, nr. 20: Definition af lavemissionsbiler:*

Definitionen af lavemissionsbiler som biler med en CO<sub>2</sub>-udledning på under 50 gram CO<sub>2</sub>/km (dvs. maks. 49 gram CO<sub>2</sub>/km) er arbitrær, uanset at definitionen følger det såkaldte "Clean Vehicles Directive". Definitionen sætter et u hensigtsmæssigt skarpt (afgiftsmæssigt) skel mellem plug-in hybridbiler med en CO<sub>2</sub>-udledning over og under denne grænse – og dermed for indfasningen af den nye registreringsafgift.

Den skarpe grænse kan dermed få u hensigtsmæssigt store konsekvenser for afgiften på plug-in hybridbiler afhængigt af fra eller tilvalg af bestemte udstyrsdetaljer – herunder udstyr, der kan have betydning for sikkerheden.

Det indebærer en risiko for, at sikkerhedsudstyr på visse plug-in hybridbiler fravælges, hvis det kan bringe bilens CO<sub>2</sub>-udledning under grænsen.

Den foreslåede indfasning af registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler jf. lovforslagets § 1, nr. 20 indebærer altså en u hensigtsmæssig skarp grænse for visse plug-in hybridbiler.

*Visse plug-in hybridbiler mister batterifradraget før tid*

Vi bemærker desuden, at lovforslaget som fremsat indeholder en markant skærpelse i forhold til den politiske aftale, for så vidt angår batterifradraget.

Jf. den politiske aftale tilfaldt batterifradraget alle plug-in hybridbiler uanset CO<sub>2</sub>-emissionen, hvilket må siges at være logisk henset til, at fradraget oprindeligt er tænkt som en afgiftsmæssig kompensation for, at batteriet udgør et betydeligt fordyrende teknisk element i både elbiler og plug-in hybridbiler.

Jf. lovforslaget gælder batterifradraget nu kun nul- og lavemissionsbiler, hvilket betyder, at visse plug-in hybridbiler med CO<sub>2</sub>-udledning over 49 gram/km vil miste deres batterifradrag før tid- dvs. allerede med virkning fra fremsættelsen den 18. december i stedet for pr. 1. januar 2022 efter de gældende regler.

Derfor bør batterifradraget fortsat gives til både elbiler og plug-in hybridbiler uanset deres CO<sub>2</sub>-emission i overensstemmelse med den politiske aftale og i tråd med den oprindelige hensigt med fradraget. CO<sub>2</sub>-udledningen er ikke et relevant parameter i denne forbindelse og slet ikke i form af en arbitrær skarp grænse.

*Til lovforslagets § 1, nr. 10: Maksimal afgift for varebiler efter § 5, stk. 2.*

Det er uklart, om den maksimale beskatning på 47.000 kr. for varebiler, der afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, gælder før beregning af CO<sub>2</sub>-tillægget eller efter.

Det bør præciseres, at for varebiler over 3 tons, og som afgiftsberigtiges efter § 5, stk. 2, vil den samlede afgift inklusive CO<sub>2</sub>-tillægget ikke kunne overstige 47.000 kr.

Det antydes dog i både de almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, at afgiften for varebiler efter § 5, stk. 2 ikke kan overstige de 47.000 kr., men der findes ikke i L 129 som fremsat et beregningseksempel, der kan bekræfte dette.

*Brugte biler (almindelige bemærkninger, side 15-16):*

I de almindelige bemærkninger til L 129, pkt. 2.1.1.1 (side 15-16) fremgår det, at:

*”For brugte personbiler og motorcykler gælder, at registreringsafgiften beregnes på samme måde som for nye personbiler og motorcykler, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1. Skalaknækkene på 202.200 kr. for personbiler og 63.800 kr. for motorcykler nedsættes med den samme procentdel, som bilens eller motorcyklens værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med en tilsvarende personbil eller motorcykel, 15 der er afgiftsberigtiget som ny, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7.*

Vi læser L 129 (§ 1, nr. 7) således, at der med den foreslåede ordning ikke ændres ved de gældende regler i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7. Der angives således ikke nogen nye principper for beregningen af afgift for brugte køretøjer under det efterfølgende pkt. 2.1.2 (side 16).

Det bør imidlertid præciseres, at udgangspunktet for beregningen af afgiften på en brugt bil altid skal være bilens oprindelige nypris og dermed også den oprindelige afgift (der jo er indeholdt i denne pris). Det betyder, at de nye regler aldrig kan få (direkte) virkning for brugte biler, der er registreret første gang senest den 17. december 2020.

Det ville således være i strid med EU-retten, hvis brugte importerede biler og andre brugte biler skal afgiftsberigtiges således, at afgiften afviger fra allerede kørende brugte biler i Danmark – herunder andre brugte biler til salg i Danmark.

Derfor kan man ikke kræve, at brugte biler skal afgiftsberigtiges efter de nye regler, medmindre der er tale om brugte biler, der er registreret første gang den 18. december 2020 eller senere. Dette vil i praksis først ske efter nogen tid, når biler, der er afgiftsberigtiget efter de nye regler, udbydes til salg som brugte.

### Til § 2: Ændringerne til brændstofforbrugsafgiftsloven (Brændal)

Vi henviser til vores bemærkninger ovenfor vedrørende det foreslåede CO<sub>2</sub>-tillæg for så vidt angår henvisningerne til EU-reguleringen, der ligger til grund for den anvendte målemetode til fastsættelse af CO<sub>2</sub>-udledningen for person- og varebiler.

For så vidt angår biler, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO<sub>2</sub>-udledningen målt efter WLTP, bør det overvejes, om de med fordel kan indplaceres på den gældende skala for den grønne ejerafgift (brændstofforbrugsafgift) for biler, der er registreret senest den 2. oktober 2017.

### Til § 3: Ændringerne til Vægtafgiftsloven

Vi har ingen bemærkninger til denne del.

### Til § 4: Ændringerne til ligningsloven (LL)

#### *Til § 4, nr. 1-6*

Vi har ingen særlige bemærkninger til denne del, men kan generelt bakke op om forslaget til et forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler. (Jf. LL § 15 R, stk. 1).

#### *Til § 4, nr. 7-8*

Vi kan ligeledes støtte de foreslåede ændringer til LL § 16, stk. 4 vedrørende den skattepligtige værdi af fri bil, således at miljøtillægget vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen vægtes mindre.

Vi finder det dog vigtigt, at personbeskatningen for en typisk firmabilsbruger ikke hæves over dagens niveau. Firmabilsbrugere er således typisk "handelsrejsende" med stort kørselsbehov og et kørselsmønster, hvor elektrificerede biler (nul- og lavemissionsbiler) med dagens teknologi ikke er særligt velegnede.

Samlet set er beskatningsprocenten efter bilens anskaffelsespris også efter det foreslåede ganske høj. Med en typisk leasingperiode på 3 år vil det resultere i en forholdsvis høj betaling i perioden i forhold til bilens anskaffelsespris ud over miljøtillægget.

#### *Til § 4, nr. 15*

Vi kan ligeledes støtte, at der til LL § 16, stk. 4 indsættes bestemmelser, der udtrykkeligt fritager for beskatning af værdien af en arbejdsgiverbetalt ladestander og installation af ladestander, der stilles til privat rådighed ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller en plug-in-hybridbil.

Vi bemærker imidlertid, at der i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser (side 71) henvises til Skatterådets afgørelse offentliggjort i SKM.2015.376.SR. Her konkluderes det, at det følger af denne afgørelse, at værdien af en ladestander samt udgifterne til installationen heraf efter gældende ret skal medregnes i beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil jf. LL § 16, stk. 4.

Efter vores opfattelse følger det imidlertid af SKM.2015.376.SR, at udgifterne til etableringen af en ladestander hverken kan anses som ordinære driftsudgifter eller som sædvanligt ekstraudstyr til bilen.

Spørgsmålet om, hvorvidt en ladestander kan anses som ekstraudstyr til bilen blev således berørt i Skatterådets svar på spørgsmål 5 og 6. Vi hæfter os især ved følgende formulering i svaret på spørgsmål. 6:

*”Som det fremgår af besvarelsen til spørgsmål 5, er udgifter til etableringen af ladestationer ikke ordinære driftsudgifter vedrørende bilen, og SKAT finder tilsvarende ikke, at der kan være tale om ekstraudstyr til bilen.*

*SKAT har herved henset til, at ladestanderen ikke er en enhed, som kan monteres på bilen eller anvendes i direkte tilknytning til bilen. Der er derimod tale om en enhed, som skal anvendes til tankning af bilen på samme vis, som en benzinstander anvendes til tankning af benzindrevne biler.*

*Jf. besvarelsen til spørgsmål 5 skal arbejdsgiverens udgifter til køb eller operationel leasing af en ladestander inkl. montering og tilslutning med separat elmåler på medarbejderens bopæl beskattes hos medarbejderen efter ligningslovens § 16, stk. 1, jf. stk. 3.”*

Dermed kan en ladestander allerede efter de gældende regler ikke beskattes som en del af den skattepligtige værdi af selve bilen efter LL § 16, stk. 4, men skal beskattes efter LL § 16, stk. 1, jf. stk.3.

Det følger desuden heraf, at en ladestander heller ikke kan indgå i den afgiftspligtige værdi af bilen jf. regel § 8, stk. 3. Alligevel er det efter vores oplysninger Motorstyrelsens opfattelse og gældende praksis, at anse en ladestander mv. som sædvanligt ekstraudstyr til bilen. Dermed skal en ladestander indgå i bilens afgiftspligtige værdi og pålægges registreringsafgift, når denne leveres sammen med bilen, medmindre betingelserne i regel § 8, stk. 3 vedrørende forhandlermonteret udstyr er opfyldt, hvorved ladestanderen kan holdes uden for den afgiftspligtige værdi.

For at fremme salget af nye elektrificerede biler, finder vi det vigtigt, at der ikke pålægges registreringsafgift på en ladestander, der f.eks. markedsføres og tilbydes af bilimportøren i form af ”pakkeløsninger”, hvor alt er klaret for forbrugeren. Dette vil være et vigtigt element for at overkomme evt. betænkeligheder fra forbrugernes side ved valg af elektrificerede biler.

Vi anbefaler, at Motorstyrelsens praksis enten ændres eller, at regel § 8, stk. 3 præciseres således, at det gøres klart, at der aldrig kan kræves registreringsafgift af en ladestander eller andre ydelser / varer, der ikke monteres på bilen – eller med rimelighed kan indgå i bilens værdi fremadrettet, og uanset at disse leveres med importørens medvirken eller ej.

#### Til § 5: Skatteindberetningsloven

Vi har ingen bemærkninger til denne del.



### Til § 6 og 7: Ændringer til elafgiftsloven

Vi har ingen særlige bemærkninger til den foreslåede forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Vi kan dog fuldt ud støtte, at den gældende særordning fortsættes (til og med den 31. december 2030), således at der anvendes en lavere elafgift for el til erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Vi ser dette som et vigtigt bidrag til at understøtte udbredelsen af både elbiler og plug-in hybridbiler.

Vi ser dog ingen grund til at begrænse den lavere afgift til opladning af el- og plug-in hybridbiler til kun at gælde den erhvervsmæssige opladning via operatører omfattet af reglerne for procesenergi. Privatkunder bør (operatøruafhængigt) kunne gives de samme muligheder for opladning af bilen med lav elafgift.

### Til § 8: Overgangsbestemmelser

Vi bemærker, at de foreslåede overgangsbestemmelser, hvorved de hidtidige afgiftsregler skal anvendes indtil de nye træder i kraft pr. 1. juni 2021 medfører alvorlige likviditetsproblemer for forhandlerne.

Eftersom de nye afgifter har virkning allerede fra fremsættelsen den 18. december 2020, betyder det, at forhandlerne typisk vil komme til at lægge ud for en evt. difference i afgiften efter de nye og de gamle regler.

Sådanne udlæg kan blive betydelige, især når det gælder de nul- og lavemissionsbiler, som L 129 netop skal understøtte salget af. Det skyldes, at disse biler pålægges en betydelig afgiftstigning efter de gældende regler fra 1. januar 2021, mens de efter de nye regler typisk vil opnå en betydelig lavere afgift.

Ifølge vores beregninger medfører overgangsbestemmelserne her betydelige likviditetsproblemer som følge af udlæg for registreringsafgift efter de gældende regler. Vi vurderer, at det for nulmissionsbiler (elbiler) samlet kan beløbe sig til et beløb på ca. 500 mio. kr. og for lavemissionsbiler (plug-in hybridbiler) vil det være over 1 mia. kr. Dertil kommer et betydeligt beløb for konventionelle biler på i størrelsesordenen 3-400 mio. kr.

Bilbranchen og DI når til samme beregninger af likviditetsudfordringerne som følge af overgangen mellem de gældende afgifter og de nye.

Vi anbefaler, at overgangsbestemmelserne efter § 8 ændres således, at skattemyndighederne lægger ud for registreringsafgiften – ikke forhandleren. Det kan evt. ske ved, at betalingen af registreringsafgiften efter de gældende regler udskydes til skattemyndighedernes systemer og DMR understøtter afregningen efter de nye regler.

Alternativt bør der kunne anvendes standardprisanmeldelse efter nye regler (beregnet pris inkl. afgift efter nye regler) ved afregning af registreringsafgiften, indtil DMR kan afregne efter de nye regler.

Vi er dog bekendt med, at der umiddelbart inden udløbet af høringsfristen for L 129 er fundet en løsning på likviditetsproblemet, således at forhandlerne kan vente med at betale registreringsafgiften for marts måned til den 15. november 2021. Skatteministeriet vurderer, at dette vil øge forhandlerens likviditet med 1,5 mia. kr.

Vi anerkender, at dette er et vigtigt skridt til at afhjælpe de skitserede likviditetsproblemer for forhandlerne, og selvom det ikke løser problemstillingen i fuldt omfang, vil vi gerne kvittere positivt for, at skatteministeriet har fundet en farbar løsning.

*Til § 8, stk. 10 (genberegning af leasingbiler på forholdsmæssig afgift).*

Det bør præciseres, at der for biler, der er købt af et leasingselskab senest den 17/12-2020, men registreret fra den 18/12-2020 og til og med den 1/7-2021, skal gælde de samme overgangsregler som for andre biler, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale jf. forslaget § 8, stk. 9.

Derfor bør det (svarende til bestemmelserne i § 8, stk. 9) tilføjes til § 8, stk. 10 efter sidste punktum at;

*”Tilsvarende gælder for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en fast bindende købsaftale senest den 17. december 2020, og som i perioden fra og med den 18. december 2020 og til og med den 1. juli 2021 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen indsendes en anmodning om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020.”*

Lovteknisk kan det evt. overvejes, om hele teksten i § 8, stk. 9 (bortset fra at slutbruger nu er et leasingselskab) skal gentages i § 8, stk. 10 efter sidste punktum

Dermed sikres det, at leasingselskaber mv., der er omfattet af reglerne om genberegning jf. regel § 9 a, bliver ligestillet med en slutbruger med en bindende købsaftale – også når det gælder genberegningen. Det slås således fast, at det er afgiftsreglerne, der var gældende på tidspunktet for købsaftalen - og ikke registreringstidspunktet - der skal lægges til grund ved genberegningen.

Ovenstående bør som minimum præciseres i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser (side 76-77).

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører  
Rådhuspladsen 16  
1550 København V  
Tlf.: 2323 2520 (direkte)  
Mail: [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)  
[www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)