


Skatteministeriet

16. december 2015
J.nr. 15-1604999

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 61 - 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.)

Hermed sendes ændringsforslag, som jeg ønsker at stille uden for betænkningen til 2. behandlingen af ovennævnte forslag.

Skatteministeriet har den 14. dec. 2015 efter en løbende dialog med den relevante tjenestegren i EU-Kommissionen, DG COMP, fået en indledende vurdering vedrørende indfasningsordningen af afgift for elbiler mv. DG COMP har på det foreliggende grundlag tilkendegivet, at loftet på 800.000 kr. over afgiftsrabatten i indfasningsordningen for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer, som affattet i lovforslagets § 1, nr. 9, ikke kan anses for at være i overensstemmelse med art. 107 TEUF og dermed indebærer statsstøtte, som ikke kan godkendes, da loftet ikke er miljømæssigt begrundet.

Som det fremgår af de EU-retlige bemærkninger til L 61, mener regeringen ikke, at loftet i afgiftsrabatten indebærer statsstøtte. Indfasningsordningen kan imidlertid ikke sættes i kraft, hvis Kommissionen finder, at der er tale om statsstøtte. I så fald skal Kommissionen godkende denne, før indfasningsordningen kan træde i kraft.

Vedtages lovforslaget, uden at indfasningsordningen umiddelbart kan sættes i kraft, vil det betyde fuld afgift for alle elbiler fra 1. januar 2016 og stor usikkerhed for købere, producenter og forhandlere af eldrevne køretøjer mv. Regeringen og aftalepartierne (S og RV) ønsker ikke denne usikkerhed på elbilmarkedet. Derfor indeholder ændringsforslaget forslag om, at loftet over afgiftsrabatten udgår. Dermed kan den lempelige indfasningsordning sættes i kraft fra 1. januar 2016.

Regeringen vil indgå i en dialog med EU-Kommissionen med henblik på at gennemføre lovgivning om et loft over afgiftsrabatten på et senere tidspunkt.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Ændringsforslag

til

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.) (L 61)

Til § 1

1) Efter nr. 6 indsættes som nye numre:

”01. § 4, stk. 2-4, affattes således:

”Stk. 2. For benzindrevne og dieseldrevne personbiler gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Fradraget for benzindrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof. For øvrige personbiler fastsættes fradraget som for benzindrevne personbiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne personbiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Stk. 3. For benzindrevne og dieseldrevne personbiler gives et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Tillægget for benzindrevne personbiler udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne personbiler udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof. For øvrige personbiler fastsættes tillægget som for benzindrevne personbiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne personbiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Stk. 4. Brændstofforbruget efter stk. 2 og 3, opgøres for benzindrevne og dieseldrevne personbiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentet og Rådets forordning 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. Brændstofforbruget omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal. For personbiler, hvor der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. pkt., omregnes bilens energiforbrug

til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-9. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal.””

[Præcisering af reglerne for beregningen af fradrag i registreringsafgiften på baggrund af personbilens energieffektivitet samt præcisering af reglerne for opgørelsen af brændstofforbruget til brug for beregningen af fradraget og tillægget i registreringsafgiften på baggrund af køretøjets energieffektivitet.]

02. I § 4, stk. 7, og § 5, stk. 8, indsættes efter ”§ 3, stk. 2,”: ”§ 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3”.”

[Forholdsmæssig nedsættelse af fradraget i registreringsafgiften på 10.000 kr. for brugte eldrevne personbiler, brugte eldrevne varebiler og brugte pluginhybridbiler.]

2) Efter nr. 8 indsættes som nye numre:

03. § 5, stk. 4-6, affattes således:

”Stk. 4. For benzindrevne og dieseldrevne varebiler gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1, der opgøres på baggrund af varebilens energieffektivitet. Fradraget for benzindrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes fradraget som for benzindrevne varebiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne varebiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Stk. 5. For benzindrevne og dieseldrevne varebiler gives et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, der opgøres på baggrund af varebilens energieffektivitet. Tillægget for benzindrevne varebiler udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne varebiler udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes tillægget som for benzindrevne varebiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne varebiler, hvis det beregnende brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Stk. 6. Brændstofforbruget efter stk. 4 og 5, opgøres for benzindrevne og dieseldrevne varebiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentet og Rådets

forordning 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. Brændstofforbruget omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal. For varebiler, hvor der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. pkt., omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-9. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal.””

[Præcisering af reglerne for beregningen af fradraget og tillægget i registreringsafgiften på baggrund af køretøjets energieffektivitet samt præcisering af reglerne for opgørelsen af brændstofforbruget til brug for beregningen af fradraget og tillægget i registreringsafgiften på baggrund af køretøjets energieffektivitet.]

04. I § 5, stk. 12, indsættes som 6. pkt.:

”Nedsættelserne efter 2.-4 pkt. kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.”

[Justering af modregningsreglen for varebiler]

05. I § 5 a, stk. 4, indsættes som 3. pkt.:

”Nedsættelsen efter 2. pkt. kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.”

[Justering af modregningsreglen for campingbiler]

3) I den under *nr. 9* foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d udgår i § 5 b, *stk. 1, 1 pkt.*: ”og 3”.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 4]

4) I den under *nr. 9* foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d udgår § 5 b, *stk. 2.*

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

[Loft på 800.000 kr. pr. eldrevet køretøj udgår]

5) I den under *nr. 9* foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d ændres i § 5 b, *stk. 3, 1. og 2. pkt.*, der bliver stk. 2, 1. og 2. pkt., ”stk. 1 og 2” til: ”stk. 1”.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 4]

6) I den under *nr. 9* foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d udgår § 5 c, *stk. 3.*

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

[Loft på 800.000 kr. pr. pluginhybridbil udgår]

7) I den under *nr. 9* foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d ændres i § 5 c, *stk. 4, 1. og 2. pkt.*, der bliver stk. 3, 1. og 2. pkt., ”stk. 2 og 3” til: ”stk. 2”.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 6]

8) I den under nr. 9 foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d udgår i § 5 d, stk. 1, 1. pkt.", jf. dog stk. 2".

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 9]

9) I den under nr. 9 foreslåede affattelse af §§ 5 b-5 d udgår § 5 d, stk. 2.

[Loft på 800.000 kr. pr. brændselscelledrevet køretøj udgår]

10) I den under nr. 12 foreslåede ændring til § 8, stk. 3, 2. pkt., ændres "600 kr." til: "400 kr."

[Reduktion af radiofradraget]

Til § 2

11) Efter nr. 1 indsættes som nyt nummer:

"01. § 2 affattes således:

"§ 2. Bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentet og Rådets forordning 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 omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal."

[Henvisning til EU-normen om omregning af bilens brændstofforbrug til km pr. liter]

12) "I den under nr. 2 foreslåede affattelse af § 3, stk. 3-9, ændres i § 3, stk. 4, 4. pkt., "betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning" til: "fastsættes energiforbruget i liter benzin pr. 100 km som summen af et fast element på 0,1 liter pr. 100 km og et variabelt element udtrykt i liter benzin pr. 100 km, der beregnes som 0,1 pct. af bilens egenvægt i kilogram".

[Justering af beregningsmetoden for brændstofforbruget for elbiler uden oplysninger om energiforbrug.]

13) I den under nr. 2 foreslåede affattelse af § 3, stk. 3-9, ændres i § 3, stk. 8, 4. pkt., "betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning" til: "fastsættes energiforbruget i liter benzin pr. 100 km som summen af et fast element på 0,1 liter pr. 100 km og et variabelt element udtrykt i liter benzin pr. 100 km, der beregnes som 0,1 pct. af bilens egenvægt i kilogram".

[Justering af beregningsmetoden for brændstofforbruget for brændselsceller uden oplysninger om energiforbrug.]

14) I den under nr. 2 foreslåede affattelse af § 3, stk. 3-9, ændres i § 3, stk. 9, ”den i 2, 2. pkt., foretagne” til: ”den i stk. 2, 2. pkt., foretagne”.

[Lovteknisk tilpasning]

Til § 5

15) § 5, stk. 3, udgår.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 3 og 4.

[§ 5, stk. 3, kan træde i kraft den 1. januar 2016]

16) § 5, stk. 4-5, der bliver stk. 3-4, affattes således:

”Stk. 4. Registreringsafgiftslovens § 5 b som affattet ved denne lovs § 1, nr. 9, har ikke virkning for eldrevne køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvor køretøjet i perioden fra den 1. januar 2016 til den 1. juli 2016 anmeldes til registrering. Disse køretøjer fritages fortsat for registreringsafgift. Anmeldelse til registrering kan alene ske ved henvendelse til told- og skatteforvaltningen. Dokumentation for, at der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering.

Stk. 5. Registreringsafgiftslovens § 5 c som affattet ved denne lovs § 1, nr. 9, har ikke virkning for køretøjer, der drives af el i kombination med diesel, benzin, naturgas eller biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvor køretøjet i perioden fra den 1. januar 2016 til den 1. juli 2016 anmeldes til registrering. For disse køretøjer betales registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012. Anmeldelse til registrering kan alene ske ved henvendelse til told- og skatteforvaltningen. Dokumentation for, at der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering.”

[Præcisering vedrørende betingelserne for at være omfattet af overgangsbestemmelserne om fortsat afgiftsfritagelse.]

Bemærkninger

Til nr. 1 og 2

Der gives fradrag i registreringsafgiften for god brændstoføkonomi for personbiler og varebiler, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4.

Fradraget udgør for benzindrevne personbiler og varebiler 4.000 kr. pr. kilometer, som køretøjets rækkevidde på en liter benzin overstiger 16 km. Fradraget udgør for dieseldrevne personbiler og varebiler 4.000 kr. pr. kilometer, som køretøjets rækkevidde på en liter diesel overstiger 18 km.

Der gives tilsvarende tillæg for en mindre god brændstoføkonomi for personbiler og varebiler, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, og § 5, stk. 5.

Tillægget udgør for benzindrevne personbiler og varebiler 1.000 kr. pr. kilometer, som køretøjets rækkevidde på en liter benzin er under 16 km. Tillægget udgør for dieseldrevne personbiler og varebiler 1.000 kr. pr. kilometer, som køretøjets rækkevidde på en liter diesel er under 18 km.

Disse fradrag og tillæg blev indført ved lov nr. 541 af 6. juni 2007. Formålet med fradragene er at give bilkøberne et særligt økonomisk incitament til at vælge en bil med lavt brændstofforbrug (og dermed også en høj ressourceeffektivitet). Det gælder både for fradragene og tillæggene for personbiler og varebiler.

Der bør således i registreringsafgiften være et tilsvarende særligt økonomisk incitament for købere af biler, der drives af andre drivmidler, herunder elbiler, til at vælge en bil med et lavt energiforbrug for at fremme samme ressourceeffektivitet for disse biler som for konventionelle biler. Dette bør gælde uafhængigt af bilens CO₂-udledning ved forbruget af det pågældende drivmiddel.

Ved at basere beregningen af tillæg og fradrag på energieffektivitet sikres endvidere ligestilling mellem de forskellige køretøjsteknologier. Det gør sig ikke tilsvarende gældende, hvis beregningen baseres på CO₂-udledning, idet CO₂-udledningen ikke for alle drivmidler og køretøjsteknologier sker i forbindelse med kørsel.

Der foreslås derfor tydeliggjort, at beregningen af fradragene og tillæggene i registreringsafgiften skal baseres på køretøjets energieffektivitet.

Brændstofforbruget for benzindrevne og dieseldrevne personbiler og varebiler opgøres som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentet og Rådets forordning 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. Brændstofforbruget omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal.

For personbiler, hvor der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet ovenfor, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i

brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-9. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal.

For øvrige personbiler og varebiler må der foretages en omregning af bilens energiforbrug til et brændstofforbrug opgjort i benzin eller diesel i km/l.

Denne omregning sker efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-9. Omregningen er for elbiler og brændselscellebiler baseret på det målte elektricitetsforbrug for den pågældende elbil som angivet i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjs brændstofforbrug eller Europa-Parlamentet og Rådets forordning 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.

For pluginhybridbiler baseres omregningen dels på det målte elektricitetsforbrug og dels på bilens forbrug af benzin, diesel, naturgas eller biogas.

Et element i aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler, er et fradrag i den beregnede registreringsafgift på 10.000 kr. for nye eldrevne køretøjer og for nye pluginhybridbiler.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7 og § 5, stk. 8, at fradrag, der efter registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2, § 4, § 5 og § 8, stk. 7 gives til nye biler, bliver justeret for brugte biler med samme procentdel, som det brugte køretøjs værdi inklusive afgift er ændret, når der sammenholdes med et sammenligneligt køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt. Det fradrag på 10.000 kr., der foreslås ved afgiftsberegningen for nye eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler, foreslås derfor tilsvarende forholdsmæssigt nedsat for brugte eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler.

Efter gældende regler vil der ske en modregning i registreringsafgiften, når en bil omregistreres fra at være en varebil eller en campingbil til at være en almindelig personbil, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 12. Med ændringsforslaget justeres disse modregningsregler som en konsekvens af indførslen af indfasningsordningen for eldrevne biler mv. Som følge af indfasningsordningen kan der forekomme tilfælde, hvor den afgift, der efter gældende regler skal modregnes i registreringsafgiften, når fx en eldrevet varebil overgår fra at være registreret som en eldrevet personbil, overstiger den afgift, der oprindeligt er betalt.

Til nr. 3-9

Med § 1, nr. 9, foreslås eldrevne køretøjer gradvist indfaset i registreringsafgiften over en 5-årig periode og med et loft på 800.000 kr. Loftet på 800.000 kr. betyder, at den del af den fulde registreringsafgift, der overstiger 800.000 kr., skal betales under hele indfasningsperioden. Under loftet betales en nærmere bestemt andel af

registreringsafgiften, som stiger gradvist over indfasningsperioden: 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og 100 pct. i 2020. I tillæg hertil ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet.

Med lovforslaget justeres beregningen af brændstofforbruget for pluginhybridbiler, så der fremover skal tages højde for elektricitetsforbruget, når brændstofforbruget beregnes. Dette vil føre til en merafgift ved beregningen af registreringsafgiften for disse biler, som tilsvarende vil blive indfaset over en 5-årig periode og med et loft på 800.000 kr.

Lovforslaget indebærer også, at der efter en 3-årig afgiftsfritagelse for brændselscelledrevne køretøjer, herunder brintdrevne køretøjer, vil ske en tilsvarende indfasning af registreringsafgiften som for eldrevne køretøjer, dvs. over en 5-årig periode og med et loft på 800.000 kr.

Det er en forudsætning for, at indfasningsordningen kan træde i kraft, at Europa-Kommissionen enten har tilkendegivet, at ordningen ikke udgør statsstøtte, eller der foreligger en statsstøttegodkendelse fra Europa-Kommissionen, hvis indfasningsordningen vurderes at udgøre statsstøtte.

Skatteministeriet har løbende været i tæt dialog med Europa-Kommissionen om den statsstøtteretlige vurdering af indfasningsordningen. Den relevante tjenestegren ved Europa-Kommission, Generaldirektoratet for Konkurrence har den 14. december 2015 telefonisk afgivet en indledende vurdering om, at det foreslåede loft for beregningsgrundlaget for afgiftsrabatten på 800.000 kr. i forbindelse af indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer på det foreliggende grundlag ikke kan anses for at være i overensstemmelse med art. 107 TEUF og dermed indebærer statsstøtte, som ikke kan godkendes, da loftet ikke er miljømæssigt begrundet.

Som det fremgår af de EU-retlige bemærkninger i L 61, er regeringen ikke enig i denne indledende vurdering. Loftet er udformet som en generel foranstaltning, og der er således tale om en begrænsning af afgiftsrabatten, som er størst for de dyreste eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer. De dyreste elbiler mv. vil således uden loftet få større afgiftsfordele end de billigere elbiler mv. Loftet indebærer i øvrigt ikke i sig selv særlige fordele, men må anses for en progressiv afgiftsstruktur, hvor afgiftsundtagelser over et vist niveau indebærer fuld afgiftsbetaling. Det er derfor fortsat vurderingen, at loftet ikke udgør statsstøtte til producenter mv. af de billigere elbiler mv.

Indfasningsordningen kan imidlertid ikke sættes i kraft, hvis loftet fastholdes. Det betyder, at der vil være fuld registreringsafgift på elbiler mv. fra 1. januar 2016 og stor usikkerhed for både købere, producenter og forhandlere af elbiler mv.

Regeringen og aftalepartierne ønsker ikke denne usikkerhed på elbilmarkedet.

Det foreslås på den baggrund, at loftet på 800.000 kr. som foreslået ved §§ 5 b – 5d i lovforslagets § 1, nr. 9, udgår.

Dermed kan den lempelige indfasningsordning sættes i kraft fra 1. januar 2016; dog uden loftet over afgiftsrabatten.

Regeringen vil indgå i en dialog med EU-Kommissionen med henblik på at gennemføre lovgivning om et loft over afgiftsrabatten på et senere tidspunkt.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Et bortfald af loftet skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 25 mio. kr. i 2016 og et tilsvarende mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd.

Det er lagt til grund for beregningen, at salget af dyre eldrevne køretøjer øges med 100 stk. i 2016 som følge af bortfaldet af loftet, mens salget forudsættes uændret i de efterfølgende år i forhold til det forudsatte i lovforslaget.

Det er ved beregningen forudsat, at den høje registreringsafgiftssats for personbiler og motorcykler udgør 150 pct., jf. "Aftale om finanslov for 2016", som udmøntes med lovforslag nr. L 69 fremsat den 20. november 2015.

Tabel 1. Provenuvirkninger af bortfald af loftet i 2016-2019

Mio. kr. (2016-niveau)	Varig virkning	2016	2017	2018	2019	Finansårs- virkning 2016
Umiddelbart provenu	0	-25	0	0	0	-25
Provenu efter tilbageløb og adfærd	0	-25	0	0	-0	-25

Forslaget medfører en forhøjelse af skatteudgifter svarende til det skønnede umiddelbare mindreprovenu på 25 mio. kr. i 2016.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Hvis det lægges til grund, at erhvervenes køb af eldrevne køretøjer udgør omkring 50 pct. af de samlede nyregistreringer, skønnes bortfaldet af loftet at medføre en umiddelbar lempelse af erhvervene på ca. 15 mio. kr. i 2016.

Miljømæssige konsekvenser

Det er lagt til grund, at bortfaldet af loftet medfører et øget salg af eldrevne køretøjer med 100 stk. i 2016 og et tilsvarende lavere salg af benzin- og dieseldrevne køretøjer. Det reducerer CO₂-udledningen fra vejtransporten, ligesom elbiler ikke bidrager til den lokale luftforurening. Der er imidlertid tale om en meget beskeden effekt.

Til nr. 10

Der gives efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, 2. pkt., et fradrag på 1.000 kr. for radioudstyr ved fastsættelsen af køretøjets værdi. Radiofradraget foreslås i lovforslagets § 1, nr. 10, nedsat til kr. 600 kr. i 2016, hvorved fradraget delvist udfases.

Som følge af ændringerne i ændringsforslag nr. 3-9 er der et yderligere finansieringsbehov på 25 mio. kr.

Dette finansieringsbehov tilvejebringes ved at nedsætte radiofradraget med yderligere 200 kr. til 400 kr. i 2016.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

En reduktion af fradraget for radio med yderligere 200 kr. i 2016, så det reduceres med i alt 600 kr. eller 60 pct., skønnes med usikkerhed at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 50 mio. kr. i 2016 og et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 25 mio. kr.

Tabel 2. Provenuvirkninger af reduktion af radiofradraget med yderligere 200 kr. i 2016

Mio. kr. (2016-niveau)	Varig virkning	2016	2017	2018	2019	Finansårs- virkning 2016
Umiddelbart provenu	0	50	0	0	0	25
Provenu efter tilbageløb og adfærd	0	25	0	0	-0	25

Med henblik på at sikre, at aftalen ikke reducerer udgiftslofterne inden for rammerne af budgetloven, er det i lovforslaget rent teknisk lagt til grund, at radiofradraget afskaffes helt fra 2017. Den yderligere nedsættelse i 2016 medfører derfor ikke et merprovenu i 2017 og frem. Finansieringen i årene 2017-2019 vil blive besluttet i 2016, og afskaffelsen af radiofradraget fra 2017 kan derfor blive ændret.

Det er ved beregningen forudsat, at den høje registreringsafgiftssats for personbiler og motorcykler udgør 150 pct., jf. "*Aftale om finanslov for 2016*" som udmøntes med lovforslags nr. L 69 fremsat den 20. november 2015.

Forslaget medfører en reduktion af skatteudgifter svarende til den skønnede umiddelbare provenuvirkning på 50 mio. kr. i 2016.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Den yderligere reduktion af radiofradraget i 2016 forventes først og fremmest at berøre private, mens erhvervenes belastning skønnes at være begrænset.

Miljømæssige konsekvenser

Den yderligere reduktion af radiofradraget i 2016 medfører højere bilafgifter, hvilket alt andet lige trækker i retning af færre biler og dermed en miljøforbedring. Effekten må dog forventes at være særdeles begrænset, givet at der er tale om en beskeden afgiftsforhøjelse, der alene har effekt i 2016.

Til nr. 11-13

Det følger af § brændstofforbrugsafgiftslovens 3, stk. 4, 4. pkt., som affattet ved lovforslagets § 2, nr. 2, at der for eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer, hvor der ikke oplyses et energiforbrug målt i Wh pr. kilometer, skal betales afgift som for benzindrevne biler efter en standardiseret beregningsmetode, der er baseret på køretøjets egenvægt.

Ændringen i ændringsforslaget nr. 12 foreslås som følge af, at det har vist sig, at der er identificeret et ikke ubetydeligt antal ældre eldrevne biler, hvor energiforbruget

ikke er målt, og hvor oplysning om bilens brændstoføkonomi derfor ikke kan gives i forbindelse med afgiftsberigtigelsen.

Eldrevne biler ses generelt at have en højere rækkevidde på energiindholdet i en Wh, end en typisk benzinbil har på det tilsvarende energiindhold i en liter benzin. Da eldrevne biler således generelt må anses for at være mere ressourceeffektive end biler drevet af benzin og diesel, fastsættes med ændringen en særlig beregningsmetode for eldrevne biler, der giver et mere retvisende afgiftsgrundlag for de eldrevne biler, hvor der ikke findes oplysninger om et målt forbrug. Det foreslås i nr. 13, at denne beregningsmetode skal finde tilsvarende anvendelse for brændselscelledrevne biler.

Til nr. 14

Med ændringen i nr. 14 er der tale om en lovteknisk justering, der indsætter ”stk.” i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, som affattet ved lovforslagets § 2, nr. 2.

Til nr. 15

Lovforslagets § 5, stk. 3, er en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter skatteministeren kan sætte indfasningsordningen for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer i kraft, når Europa-Kommissionen enten har tilkendegivet, at ordningen ikke udgør statsstøtte, eller der foreligger en statsstøttegodkendelse fra Europa-Kommissionen, hvis indfasningsordningen vurderes at udgøre statsstøtte.

Skatteministeriet har løbende været i tæt dialog med Europa-Kommissionen om den statsstøtteretlige vurdering af indfasningsordningen. Den relevante tjenestegren ved Europa-Kommission, Generaldirektoratet for Konkurrence, har den 14. december 2015 tilkendegivet telefonisk over for Skatteministeriet, at loftet på 800.000 kr. i indfasningsordningen for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer ikke kan anses for at være i overensstemmelse med art. 107 TEUF. Desuden foreslog Generaldirektoratet for Konkurrence, at der foretages præciseringer i forhold til beregningen af fradrag i registreringsafgiften, således at det tydeliggøres, at beregningen foretages på baggrund af køretøjets energieffektivitet uanset køretøjets teknologi eller drivmiddel.

Det er forståelsen af denne indledende vurdering, at indfasningsordningen uden loftet og med disse nærmere konkretiserede justeringer ikke vurderes at udgøre statsstøtte.

Som følge af de i ændringsforslagets § 1, nr. 1-10, og § 2, nr. 11-13, foreslåede ændringer vil ordningen således kunne sættes i kraft den 1. januar 2016.

Til nr. 16

Lovforslaget indeholder overgangsbestemmelser i § 5, stk. 4 og 5, for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og køretøjet i perioden fra den 1. januar 2016 til den 1. juli 2016 anmeldes til registrering.

Spørgsmålet om, hvorvidt der senest den 8. oktober 2015 er indgået en bindende købsaftale med en slutbruger, må afgøres på baggrund af en konkret vurdering af det enkelte aftaleforhold.

Af hensyn til SKATs mulighed for at kontrollere, hvorvidt betingelserne for en fortsat afgiftsfritagelse efter overgangsbestemmelserne i stk. 4 og 5 er opfyldt, foreslås det, at anmeldelse til registrering af de heraf omfattede køretøjer alene kan ske ved henvendelse til SKAT.

Det foreslås endvidere, at dokumentation for, at der er underskrevet en bindende købsaftale senest den 8. oktober 2015, skal indsendes til SKAT senest i forbindelse med anmeldelsen til registrering.