



Til
Skatteministeriet
Nicolaj Eigtveds Gade 28
1402 København K

Vedr. Sagsnummer 2017 – 2152

Høring over L210:

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven mv. (udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer og midlertidigt fradrag for batterikapacitet mv).

Supplerende bemærkninger: Fradrag for batterikapacitet

De Danske Bilimportører har i høringssvaret af 3. maj 2017 påpeget, at vi finder det uheldigt, at kapaciteten på driftsbatteriet i elbiler og plug-in hybridbiler jf. L210 foreslås fastsat ved en beregning baseret på bilens elforbrug og rækkevidde jf. COC-dokumentet.

Vi har argumenteret for, at fradraget bør fastsættes på grundlag af batteriets faktiske nominelle kapacitet oplyst af fabrikanten.

Set i lyset af Skatteministeriets svar vedr. beregningen af batterikapaciteten jf. høringsskemaet (høringsnotatet) af 5. maj 2017 finder vi anledning til at give supplerende bemærkninger vedrørende to forhold:

1. Den afgiftsmæssige effekt af batterifradraget.
2. Anvendelsen af COC-data som grundlag for beregning af batterikapacitet.

Ad 1: Den afgiftsmæssige effekt af batterifradraget

Som vi har påpeget i høringssvaret betyder den beregningsmetode, der er foreslået i L210, at batterikapaciteten for elbiler typisk bliver en smule større end den nominelle kapacitet. Omvendt betyder metoden, at batterikapaciteten for plug-in hybridbiler typisk bliver væsentlig mindre end den nominelle kapacitet.

Udover de grunde, vi allerede har nævnt i høringssvaret, mener desuden, at dette forhold er uheldigt af afgiftsmæssige grunde:

- Efter vores vurdering vil batterifradraget med den foreslåede begrænsning på 45 kWh især omfatte elbiler, der typisk (med udskydelsen) vil være på minimums registreringsafgift. Effekten af batterifradraget vil dermed være begrænset for disse biler.
- Omvendt vil plug-in hybridbilerne, der med beregningsmetoden vil få batterikapaciteten reduceret med 30 – 50 % i forhold til den nominelle kapacitet, få reduceret den afgiftsmæssige effekt af batterifradraget tilsvarende. Disse biler vil typisk være belagt med en høj registreringsafgift i modsætning til elbilerne.
- Dette udhuler i realiteten effekten af batterifradraget, der netop rummer et potentiale til at belønne plug-in hybridbiler med den bedste nominelle batterikapacitet til lagring af el.
- Eftersom, fradraget for batterikapacitet sker i afgiftsgrundlaget og ikke i registreringsafgiften slår den reducerede kapacitet endnu hårdere igennem for biler med en høj afgiftspligtig værdi som netop plug-in hybridbilerne.

Ad 2: Anvendelsen af COC-data

Vi finder desuden anledning til at kommentere Skatteministeriets argumentation i høringsnotatet af 5. maj 2017 vedrørende nødvendigheden af at beregne batterikapaciteten på grundlag af oplysninger i COC-dokumentet. Skatteministeriet argumenterer således:

"Det er korrekt, at anvendelse af oplysningerne på det såkaldte COC-dokument til beregning af batterikapaciteten kan medføre et andet resultat end den faktiske nominelle kapacitet. Imidlertid er COC-dokumentet en officiel datakilde, der giver et entydigt og verificerbart afgiftsgrundlag, og som kan danne udgangspunkt for kontrol mv. Dette er særligt en fordel i forbindelse med import af brugte biler, hvor der ikke nødvendigvis vil kunne indhentes oplysninger om batterikapacitet fra producenten. Skatteministeriet er ikke bekendt med, at der skulle findes officielle og generelt tilgængelige kilder, hvor den nominelle batterikapacitet fremgår."

Som anført i vores høringssvar kan Skatteministeriet imidlertid lægge til grund, at bilfabrikanterne kan levere entydige, sammenlignelige og pålidelige data for batteriernes nominelle kapacitet. Bilimportørerne leverer i forvejen en række data ud over data fra COC-dokumentet, der indgår i beregningen af afgiften på den enkelte bil.

Vi finder derfor ikke, at det er et nødvendigt hensyn, at den med L210 foreslåede beregningsmetode til beregning af batterikapaciteten bygger på data fra COC-dokumentet.

Vi anerkender, at der kan være problemer forbundet med at fremskaffe tilsvarende data for brugte importerede biler. Vi mener imidlertid ikke, at dette bør stå i vejen for en mere hensigtsmæssig opgørelse af batterikapaciteten for alle nye biler.

- Vi fastholder derfor, at batterikapaciteten bør være den nominelle kapacitet som oplyst af fabrikanten, og foreslår, at beregningsmetoden jf. L210 anvendes for brugte importerede biler i de tilfælde, hvor der ikke foreligger oplysninger fra fabrikanten om den nominelle kapacitet.

Med indførelsen af WLTP vil batterikapaciteten efter den i L210 foreslåede beregningsmetode på basis af de nævnte COC-data variere yderligere fra bil til bil afhængigt af bilernes individuelle konfiguration.

Dermed vil forbrugerne opleve vidt forskellig beregnet batterikapacitet for den samme bilmodel afhængigt af individuelle udstyrsdetaljer som f.eks. dæk og fælge – på trods af at batteriet er det samme.

Vi mener dette er meget uhensigtsmæssigt, og at batterikapaciteten derfor bør være en fast konstant faktor på ens batterier. Vi henviser i den forbindelse til vores høringssvar af 3. maj 2017.

Med venlig hilsen



Gunni Mikkelsen
Adm. Direktør
De Danske Bilimportører

Tlf.: 31 36 10 41 (direkte)
e-mail: gmi@bilimp.dk