

5. maj 2017  
J.nr. 2017 - 2152  
.

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar 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>CLEVER A/S</p> | <p>CLEVER ser positivt på ændringer i elbilaftalen og ser blandet andet batterifradrag som en god løsning. De største barrierer for elbilers udbredelse er pris og rækkevidde. Med de aftalte ændringer adresseres prisen. For så vidt angår rækkevidde er infrastruktur og offentligt tilgængelige ladestander dog afgørende for elbilers udbredelse, herunder afgørende for brugertrygheden.</p> <p>CLEVER hæfter sig derfor ved, at de afgiftsmæssige vilkår for opladning med det foreslåede forringes væsentligt fra 2020, hvor der vil skulle skal betales fuld elafgift.</p> <p>CLEVER mener, at der er tale om erhvervsmæssig diskrimination, idet retten til tilbagebetaling af elafgift fratages specifikke erhverv, herunder ladeoperatører. Ladestationer er ud fra et økonomisk synspunkt ikke rentable, og forventes ikke at blive det de næste mange år. Stopper udbygningen af infrastruktur, vil elbilen blive fravalgt af kunderne til fordel for traditionelle biler.</p> <p>Det anføres, at der også efter udløbet af særordningen, efter forslaget ved udgangen af 2019, bør kunne skelnes mellem erhvervsmæssig opladning (offentligt tilgængelige ladestander) og opladning i privat regi. CLEVER foreslår, at ordningen med opladning til den lave procesafgift i stedet evalueres i 2019, men at der ikke på nuværende tidspunkt træffes</p> | <p>Opretholdelse af særreglen med 0,4 øre pr kWh for erhvervsmæssig opladning af elbiler vil føre til et betydeligt mindreprovenu i takt med udbredelsen af elbiler. Bl.a. Klimarådet har peget på dette.</p> <p>Efter lovforslaget forlænges særreglen med tilbagebetaling af elafgift ned til 0,4 øre pr. kWh for erhvervsmæssig opladning af elbiler til og med 2019. Fra og med 2020 skal der betales almindelig elafgift (husholdningssats), idet der ikke vil være mulighed for tilbagebetaling af afgift, uanset om opladningen foretages privat eller erhvervsmæssigt. Reglerne vil gælde ensartet for såvel ladestationer som andre erhvervsvirksomheder, der køber el til opladning af elbiler. Der er dermed tale om en ordning, som ikke er rettet mod specifikke erhverv. Det bemærkes, at særreglen forlænges i en yderligere periode for elbusser i rutekørsel.</p> <p>Afgiftsbelastningen af el som drivmiddel vil fortsat være mindre end afgiftsbelastningen for benzin og diesel pr. kørt kilometer. Efter særreglens ophør i 2020 vil en almindelig elbil, der bruger 150 Wh pr. km, blive beskattet med ca. 15 øre pr. kørt kilometer, mens en tilsvarende benzinbil, der kører 20 km pr. liter, vil blive beskattet med ca. 24 øre pr. kørt kilometer. Begge beløb er angivet uden moms.</p> <p>Ændringerne vedrørende opladning af elbiler og elafgift er således</p> |

| Organisation                           | Bemærkninger   | Kommentarer   |
|--|--|---|
|  | <p>nogen beslutning om forhøjelse af afgifterne.</p> <p>CLEVER henviser i øvrigt til høringssvaret fra Dansk Elbil Alliance, som støttes.</p>  | <p>i god overensstemmelse med ambitionen om, at der fortsat skal ske udbredelse af grønne motorteknologier i Danmark på en balanceret måde.</p>   |
| <i>Danmarks Naturfredningsforening</i> | <p>Danmarks Naturfredningsforening henviser til Klimarådets analyse ”Afgifter der forandrer – forslag til klimavenlige afgiftsomlægninger”, som slog fast, at hvis den danske transportsektor skal leve op til EU’s klimamål i 2030, vil det være nødvendigt med 1 million elbiler.</p> <p>Danmarks Naturfredningsforening er i udgangspunktet tilfredse med, at man har lyttet til Klimarådets anbefalinger ved bl.a. at indføre et batterifradrag. Det pointeres dog, at batterifradrag formentlig ikke kan stå alene, hvis målet i 2030 skal nås, og at det vil være nødvendigt løbende at gøre status for at vurdere udviklingen. Det beklages samtidigt, at der er sat et måltal på 5.000 elbiler for udskydelsen af indfasning af registreringsafgift, som i sammenhængen virker som et ubetydeligt antal.</p> | <p>De foreslåede ændringer har til formål at fremme udbredelsen af elbiler på en balanceret måde. Dette betyder, at der overordnet må foretages en vægtning mellem hensynet til en fortsat udbredelse af elbiler og stort statsligt provenutab i takt med øget udbredelse af elbiler.</p>                   |
| <i>Dansk Bilbrancheråd</i>             | <p>Dansk Bilbrancheråd opfatter det foreslåede som endnu en lappeløsning, og ønsker i stedet en fuldstændig sanering og omlægning af afgiftssystemet. Dansk Bilbrancheråd finder det uhensigtsmæssigt, at visse brændselsformer fortsat diskrimineres frem for at lade mar-</p>  | <p>Sanering og omlægning af afgiftssystemet er en gennemgribende og kompliceret øvelse, som bl.a. må forventes at skabe store prisudsving på konkrete biler og omfordeling af bilformuen. En sådan omlægning ligger derfor uden for rammerne i forbindelse med en justering af aftalen om de fremtidige</p> |

| Organisation                | Bemærkninger   | Kommentarer  |
|-----------------------------|--|--|
|                             | kedskræfterne styre udbud og efterspørgsel. Forfordelingen af én brændselsform frem for de øvrige er klart med til at skævvride markedet.  | afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler.  |
| <i>Dansk Elbil Alliance</i> | <p>Dansk Elbil Alliance kvitterer for, at der tages initiativ til at udskyde indfasningen af registreringsafgift for elbiler og indføres fradrag, som mindsker den negative effekt af en værdibaseret registreringsafgift for elbiler. Ligeledes kvitteres for forlængelsen af ordningen med lav elafgift til opladning til og med 2019 og tilsvarende for elbusser til og med 2023.</p> <p>Imidlertid løser disse initiativer ikke det grundlæggende problem med en værdibaseret afgift, som betyder, at elbiler og anden ny teknologi er uforholdsmæssigt dyr i Danmark.</p> <p>Det foreslås, at der hurtigst muligt gennemføres en uafhængig analyse af indretningen af bilafgiftssystemet med henblik på at afdække, hvordan afgiftssystemet kan understøtte trafiksikkerhed, miljø, klima og samfundsøkonomi, og hvordan afgiften kan omlægges til en teknisk afgift.</p> <p>Dansk Elbil Alliance bemærker, at den foreslåede metode til fastsættelse af batterikapacitet medfører, at den beregnede kapacitet kommer til at afvige fra den faktiske kapacitet. Metoden har den fordel, at de nødvendige oplysninger er</p> | <p>For så vidt angår en omlægning af bilafgifterne henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>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</p> |

| Organisation | Bemærkninger   | Kommentarer  |
|--------------|--|--|
|              | <p>tilgængelige på det såkaldte COC-dokument. Alternativt vil bilimportørerne kunne indberette den faktiske batterikapacitet.</p> <p>Dansk Elbil Alliance ønsker, at ordningen med lav procesafgift ved erhvervsmæssig opladning af elbiler gøres permanent for at gøre det økonomisk attraktivt for virksomheder at etablere den nødvendige infrastruktur og ladestationer. Fuld elafgift allerede fra 2020 vil medføre, at virksomheders investeringer, som er foretaget i tillid til de gældende regler, vil få en længere end forventet tilbagebetalingstid. Konsekvensen vil være, at der opsættes færre ladestander, og at udbredelsen af næste generation af ladestationer forsinkes.</p> <p>Hvis det fastholdes, at der skal betales fuld elafgift fra 2020, foreslår Dansk Elbil Alliance, at der indføres en ny, særlig sats for elafgift til opladning af elbiler, så afgiften på el er lavere end afgiften på diesel mål efter energiindhold. Dansk Elbil Alliance ser gerne en permanent afgiftslempelse for både elbusser og eltaxaer.</p> | <p>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.</p> <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende opladning af elbiler og elafgift, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra CLEVER A/S.</p> |

| Organisation | Bemærkninger  | Kommentarer  |
|--------------|---|--|
| Dansk Energi | <p>Dansk Energi finder det positivt, at indfasningen af registreringsafgift for elbiler udskydes, samt at der indføres et nyt batterifradrag. Desuden støttes forlængelsen af særordningen med opladning af elbiler til og med 2019 og for elbusser til og med 2023. Dog bør ordningen med lav elafgift ved opladning gøres permanente, idet elafgiften ellers står i vejen for udbygning med næste generation af lade-stationer.</p> <p>Dansk Energi finder det meget uheldigt, at den foreslåede ændring af beregningsgrundlaget for afgifter på gasbiler medfører, at afgifterne på disse biler forhøjes, da gasbiler udgør et klimavenligt alternativ. En eventuel ændring af beskattningen af gasbiler bør efter Dansk Energis opfattelse følges op af en generel omlægning af bilafgiftssystemet.</p> | <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende opladning af elbiler og elafgift, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra CLEVER A/S.</p> <p>Det bemærkes, at de foreslåede ændringer af beregningsgrundlaget for afgifter af gasbiler har til formål at opfylde et EU-retligt krav. Gasbiler har indtil nu haft en særstilling ved, at de er blevet beskattet efter CO<sub>2</sub>-udledning, mens andre biler er blevet beskattet efter energieffektivitet.</p> <p>Efter der er indført afgifter på elbiler, som ikke udleder CO<sub>2</sub> ved kørsel, kan beskattning efter CO<sub>2</sub>-udledning ikke længere anses for en del af afgiftssystemets overordnede logik. Der er i stedet tale om en undtagelse, som vurderes at indeholde elementer af statsstøtte. Det vurderes på baggrund af tilkendegivelser fra EU-Kommissionen, at denne særstilling for gasbiler ikke kan opretholdes. Det er et krav fra Kommissionen, at afgifterne for alle biler – også gasbiler – skal beregnes ens på baggrund af energieffektivitet for, at der ikke er tale om statsstøtte.</p> |

| Organisation                                   | Bemærkninger  | Kommentarer   |
|--|---|---|
|  | <p>Dansk Energi anfører, at det danske bilafgiftssystem ikke er indrettet til at fremme de ønskede hensyn til trafikssikkerhed, miljø, klima og samfundsøkonomi. Der bør derfor gennemføres en samlet analyse af indretningen af bilafgiftssystemet med henblik på at afdække, hvordan afgiftssystemet kan understøtte disse hensyn, og hvordan registreringsafgiften kan omlægges til en teknisk afgift.</p> | <p>Det vurderes, at det ikke vil være muligt at opnå en tilladelse el. lign. til at videreføre den gældende ordning, da der vurderes at ville være tale om statsstøtte, som ikke er forenelig med EU-traktaten.</p> <p>For at afbøde de afgiftsmæssige konsekvenser og give branchen tid til at foretage de nødvendige tilpasninger undersøges muligheden for, at anvendelsen af det nye beregningsgrundlag for registreringsafgift af gasbiler indføres over en 5-årig periode svarende til indførelsen af det nye beregningsgrundlag for pluginhybridbiler, herunder inkl. bundfradrag.</p> <p>For så vidt angår en omlægning af bilafgifterne henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |
| <p><i>Dansk Gas Distribution A/S (DGD)</i></p> | <p>DGD vurderer, at der er behov for belysning af de miljømæssige konsekvenser af den foreslåede ændring vedrørende gasbiler. Det ændrede afgiftsgrundlag vil medføre, at der beregnes højere registreringsafgift af gasbiler end hidtil og end den, der pålægges en tilsvarende diesebil. Gasbiler har hidtil</p>  | <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende gasbiler, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Energi. Herudover bemærkes følgende.</p> <p>Det er korrekt, at gasbiler efter de foreslåede ændringer kan få beregnet en højere registreringsafgift</p>   |

| Organisation                                    | Bemærkninger  | Kommentarer   |
|---|---|---|
|   | <p>været afgiftsmæssigt begunstiget, idet afgifterne har været baseret på CO<sub>2</sub>-udledning, og gasbiler har en relativt lav udledning af CO<sub>2</sub>. Gasbiler er dog mindre udviklede end dieslbiler, hvorfor deres energieffektivitet er lavere, med højere afgifter til følge.</p> <p>DGD finder, at anvendelse af bionaturgas til transport er en effektiv vej til at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner i en sektor, der udgør knap 30 pct. af de samlede CO-emissioner i Danmark. Desuden bidrager anvendelse af bionaturgas til transport til en effektiv opfyldelse af krav i VE-direktivet om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020. Bionaturgas er et 2. generations brændsel og tæller derfor dobbelt i forhold til målopfyldelsen. Der er derfor behov for en forbedring frem for en forværring af rammevilkårene for gasbiler. De nuværende rammevilkår gør, at gasbiler i dag kun er udbredt hos aktører, der har ønsket at gøre en særlig klimaindsats. Hvis lovforslaget gennemføres, er der behov for yderligere modsatrettede tiltag, der kan forbedre rammevilkårene for gasbiler.</p> | <p>end tilsvarende dieslbiler. Det skyldes, at gasbiler har en relativt lav energieffektivitet. Efterhånden som teknologien i gasbiler forfiner, må det dog forventes, at disse biler også opnår en højere energieffektivitet og dermed lavere afgifter.</p> <p>For at afbøde de afgiftsmæssige konsekvenser og give branchen tid til at foretage de nødvendige tilpasninger undersøges muligheden for, at anvendelsen af det nye beregningsgrundlag for registreringsafgift af gasbiler indføres over en 5-årig periode svarende til indførelsen af det nye beregningsgrundlag for pluginhybridbiler, herunder inkl. bundfradrag.</p> <p>Der henvises generelt til det anførte om det EU-retlige grundlag for ændringen for gasbiler. Det følger heraf, at i det omfang anvendelsen af naturgas, bionaturgas eller biogas til transport skal fremmes yderligere, vil det skulle ske på anden måde end ved særordninger i forhold til bilafgifterne.</p> <p>Det bemærkes desuden, at der allerede gives tilskud til anvendelse af biogas til transport.</p> |
| <p><i>Dansk Gasteknisk Center A/S (DGC)</i></p> | <p>DGC finder det mærkværdigt, at et samlet lovforslag, som har til formål at mindske brugen af fossile brændsler ved blandt andet at fremme elbiler, som har betydelig CO<sub>2</sub>-emission, samtidig stort set udelukker, at biogas kan komme til</p>  | <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende gasbiler, henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Dansk Energi og Dansk Gas Distribution A/S (DGD).</p>  |



| Organisation | Bemærkninger  | Kommentarer   |
|--------------|---|---|
|              | <p>at spille nogen rolle i transportsektoren, selvom biogas er CO<sub>2</sub> neutralt. Lovforslaget vil markant forøge registreringsafgiften og den grønne ejeravgift for gasbiler, og gasbiler vil blive markant dyrere end tilsvarende benzin- og dieslbiler.</p> <p>DGC henviser til, at de seneste analyser viser, at biogas er en af de måder, Danmark på en priseffektiv måde kan imødekomme nogle af udfordringerne i transportsektoren. Samtidig bidrager anvendelsen af biogas til at reducere landbrugets klimabelastning. DGC foreslår, at klimaperspektivet tilgodeses i lovgivning, f.eks. ved at der i en årrække søges dispensation for gasdrevne køretøjer, eller ved helt at afgiftsfritage biogasbiler i lighed med brintbiler. Hverken biogasbiler eller brintbiler udleder CO<sub>2</sub>, forudsat brinten er produceret med brug af VE-el. Der henvises desuden til Alternative Fuels direktivet, som kræver, at medlemsstaterne skal fremme anvendelsen af alternative brændstoffer i transportsektoren.</p> <p>DGC anfører, at en afgiftsmodel, hvor der tages udgangspunkt i energieffektivitet, kun giver mening, så længe der sammenlignes nogenlunde ensartede brændstoffer. Modellen giver ikke mening i forhold til miljøeffekten af f.eks. el- eller brintbiler, hvor det afgørende er, hvor den el eller brint, der benyttes, kommer fra. Uanset</p> | <p>At afgiftsgrundlaget beregnes på baggrund af energieffektivitet skal blandt andet ses i lyset af, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra elektricitetsproduktion er stærkt varierende både indenfor døgnet og over længere tidsintervaller.</p> |

| Organisation                                     | Bemærkninger  | Kommentarer  |
|--|---|--|
|  | <p>gasbilers relativt lave energieffektivitet, udleder de stadig generelt mindre CO2 end dieselmotorer.</p>   |  |
| <p><i>Dansk Industri (DI) og Bilbranchen</i></p> | <p>DI og Bilbranchen bemærker, at det er 12. gang siden 1988, at der laves særlige regler for elbiler, og at dette sender et signal om, at elbiler er noget specielt og eksotisk. Dette afskrækker forbrugere og investorer. Der bør i stedet én gang for alle foretages en omlægning af bilafgifterne til en teknisk afgift, som eventuelt kan suppleres med yderligere tiltag for udbredelsen af elbiler. En teknisk afgift vil kunne tilgodese de mest miljøvenlige biler, uanset teknologi. DI og Bilbranchen henviser til det udspil, som Bilbranchen, FDM og De Danske Bilimportører fremlagde i 2016 til en sådan omlægning. For statskassen opnås ved en sådan omlægning til en løbende afgift et mere stabilt provenu, idet konjunktursving og ændret efterspørgsel ikke vil slå igennem på samme måde, som med en værdibaseret registreringsafgift.</p> <p>Selvom aftaleparterne er enige om, at der fortsat skal ske udbredelse af grønne motorteknologier i Danmark, løser forslaget på ingen måde de eksisterende problemer med en værdibaseret afgift. Lovforslaget vil samlet set forværre et afgiftssystem, som i forvejen er dybt problematisk for alle parter.</p> <p>DI og Bilbranchen påpeger, at det nu er klart, at den oprindelige elbilaftale i 2015 var overfinansieret.</p> | <p>For så vidt angår en omlægning af bilafgifterne, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

| Organisation                          | Bemærkninger  | Kommentarer  |
|---------------------------------------|---|--|
|                                       | <p>DI og Bilbranchen er tilfredse med, at der ikke er indarbejdet yderligere finansieringstiltag i lovforslaget.</p>  |  |
| <p><i>De Danske Bilimportører</i></p> | <p>Under passende hensyn til det følgende kan De Danske Bilimportører samlet set støtte Elbilaftalen og lovforslaget. De Danske Bilimportører er overordnet enige i, at indfasningen af afgifter har bidraget til at sætte salget af elbiler i stå, og støtter derfor udskydelsen af indfasningen, som dog må anses for en kortsigtet nødløsning. Salget af ikke-luksusprægede elbiler lå allerede før indfasningen på et meget lavt niveau. Hverken den tidligere eller denne elbilaftale bidrager til en varig bæredygtig løsning med henblik på at fremme salget af elbiler. Dette skyldes, at registreringsafgiften fortsat er værdibase-</p> <p>ret.</p> <p>De Danske Bilimportører er positive overfor indførelsen af et batterifradrag. Dog kritiseres den foreslåede metode til opgørelse af batterikapacitet ved anvendelse af elforbrug og rækkevidde til at beregne kapacitet. Denne model er baseret på flere estimerede variable og kan medføre, at identiske batterier giver ret til forskellige fradrag afhængig af i hvilken bil, de er monteret. Modellen medfører desuden, at batterikapaciteten generelt undervurderes for pluginhybridbiler med 30-50 pct., mens den for elbiler overvurderes en smule.</p> | <p>For så vidt angår en omlægning af bilafgifterne, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd</p> <p>For så vidt angår den valgte metode til fastsættelse af batterikapacitet, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Elbil Alliance.</p> |

| Organisation | Bemærkninger  | Kommentarer  |
|--------------|---|--|
|              | <p>I stedet bør der tages udgangspunkt i den nominelle kapacitet på batteriet, som er utvetydig, kan oplyses af producenter eller importører, og som anvendes ved markedsføring af de enkelte biler. Det bør ikke være bestemmende for den valgte metode, at elforbrug og rækkevidde fremgår af det officielle såkaldte COC-dokument, mens nominel batterikapacitet vil skulle oplyses af producenter eller importører. Det vil være muligt, at batterikapaciteten indberettes til SKAT som del af den eksisterende procedure for oprettelse af standardprisangivelser.</p> <p>Det foreslås derfor, at der ved beregningen af batterifradrag tages udgangspunkt i den faktiske nominelle batterikapacitet, som er en fast sammenlignelig faktor på tværs af biler. Det bemærkes, at indførelse af den nye testmetode til fastsættelse af brændstofforbrug (WLTP), som indføres startende den 1. september 2017 for nye biltyper, desuden vil medføre yderligere afvigelser mellem biler med ellers identiske batterier.</p> <p>De Danske Bilimportører tager forbehold for Skatteministeriets vurdering af, at det er nødvendigt at ændring beregningsgrundlaget for afgifter af gasbiler af hensyn til EU-retten set i lyset af de miljømæssige gevinster ved gasbiler. Det konstateres, at den foreslåede ændring af beregningsmetoden i væsentlig grad forringer det beregnede forbrug for gasbiler. Dette vil</p> | <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende gasbiler, henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Dansk Energi og Dansk Gas Distribution A/S (DGD).</p> |

| Organisation                     | Bemærkninger  | Kommentarer   |
|----------------------------------|---|---|
|                                  | <p>ifølge egne beregninger medføre, at registreringsafgiften på en lille (konkret) gasbil vil kunne stige med 49.200 kr. for en bil med en listeprijs, der starter ved 130.000 kr. Det beregnede forbrug falder i det konkrete eksempel fra 32,3 km/l til 20,0 km/l. De Danske Bilimportører finder en så voldsom ændring af afgiftsniveauet alene som følge af en ændret beregningsmetode uacceptabel og forventer, at ændringerne vil sætte en stopper for salget af gasbiler i Danmark. Dette vil have en negativ miljøeffekt, idet gasbiler har lavere emissioner end f.eks. dieslbiler.</p> <p>På denne baggrund foreslås, at ændringerne vedrørende gasbiler udgår af lovforslaget. Såfremt ændringerne fastholdes, bør de som minimum indføres på lignende måde som for el- og brintbiler.</p> |   |
| <i>Energi- og olieforum</i>      | <p>Energi- og olieforum bemærker med henvisning til Energikommissionens anbefalinger, at en udskydelse af registreringsafgiften ikke er omkostningseffektiv, idet aftalens effekt på det samlede elbilmarked ikke modsvarer omkostningerne hertil.</p>  | <p>For så vidt angår omkostningerne ved den indgåede aftale i forhold til målopfyldelse, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Danmarks Naturfredningsforening.</p> |
| <i>Foreningen Biogasbranchen</i> | <p>Foreningen Biogasbranchen hilser velkommen, at der tages initiativer til omstilling af transportsektoren. Imidlertid findes det uforståeligt og ødelæggende, at det ændrede beregningsgrundlag for gasbiler vil medføre voldsomme afgiftsstignin-</p>  | <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende gasbiler, henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Dansk Energi og Dansk Gas Distribution A/S (DGD).</p>                  |

| Organisation | Bemærkninger   | Kommentarer   |
|--------------|--|---|
|              | <p>ger. Det må forventes at sætte salget af gasbiler i stå på trods af, at biogas er et effektivt redskab til at gøre transportsektoren fossiluafhængig. For en gasdrevet VW Up medfører ændringerne, at registreringsafgiften stiger med 47.000 kr. og den grønne ejeravgift stiger med 3.500 kr.</p> <p>Foreningen Biogasbranchen opfordrer kraftigt til, at den foreslåede ændring udgår af lovforslaget med henblik på en nærmere vurdering.</p>   |   |
| FDM          | <p>FDM finder det positivt, at man fra politisk side erkender, at indfasningen af registreringsafgift er sket for tidligt. FDM er dog skeptisk i forhold til den valgte løsning og er usikker på, om forslaget reelt vil gøre nogen større forskel for elbilsalget. FDM ønsker en helt ny bilafgiftsmodel i Danmark, og henviser til det forslag til en teknisk, løbende afgift, som FDM sammen med De Danske Bilimportører og DI Bilbranchen har fremlagt i 2016. Desuden bemærkes, at fastholdelsen af et meget højt provenu fra biler vil forsinke den grønne omstilling i transportsektoren yderligere.</p> <p>Endelig påpeges, at L 61 fra 2015 må have været overfinansieret, da elbilsalget langt fra har nået de højder, som finansieringen muliggjorde.</p> | <p>For så vidt angår en omlægning af bilafgifterne henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

| Organisation                        | Bemærkninger   | Kommentarer   |
|-------------------------------------|--|---|
| <i>Foreningen Rejsearbejdere.dk</i> | Foreningen Rejsearbejdere.dk foreslår, at det ligningsmæssige fradrag for befordring til og fra arbejde generelt bør hæves, og i særdeleshed for befordring i egen bil, på afstande over 120 km og når der benyttes en eldrevet bil.   | Skatteministeriet bemærker, at ændring af det ligningsmæssige fradrag for befordring ligger uden for rammerne af dette lovforslag. Lovforslaget har til formål at gennemføre de initiativer, der indgår i tillægsaftalen af 18. april 2017 om elbiler m.v.  |
| <i>HMN-koncernen (HMN)</i>          | <p>HMN bemærker indledningsvist, at ingen gasselskaber har været inddraget i tilblivelsen af lovforslaget eller været på høringslisten. HMN er først flere dage inde i den 8 dage lange høring blevet bekendt med lovforslaget. Da eksistensgrundlaget for gasbiler med lovforslaget de facto fjernes, er det dybt kritisabelt, at gasselskaberne ikke har været inddraget. Skatteministeriet opfordres derfor indtrængende til ikke at fremsætte lovforslaget for så vidt angår den del, der vedrører gasbiler, førend lovforslagets konsekvenser er blevet belyst og alternative løsninger loyalt afdækket.</p> <p>HMN anbefaler, at det eksisterende beregningsgrundlag for gasbiler opretholdes, og at der om nødvendigt søges om dispensation hertil på samme måde som for særordningen med el til elbusser. De eksisterende regler bør som minimum opretholdes, indtil der sker udmøntning af VE-målene i Paris-aftalen. Det virker overilet af gennemføre en så drastisk omlægning af afgifterne for gasbiler alene på baggrund af en henstilling fra</p> | <p>Skatteministeriet beklager, at høringsmaterialet ikke har været udsendt direkte til gasselskaber. Ligeledes beklages den meget korte høringsfrist, som skyldes det sene tidspunkt for indgåelse af tillægsaftalen den 18. april. Af hensyn til branchen og bilejerne bør lovforslaget ikke udsættes til efter Folketingets sommerferie.</p> <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende gasbiler, henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Dansk Energi og Dansk Gas Distribution A/S (DGD).</p> |

| Organisation | Bemærkninger  | Kommentarer |
|--------------|---|-------------|
|              | <p>DG-Competition uden forudgående varsel eller drøftelser med gasselskaberne. HMN ønsker, at DG-Competitionens særskilte stillingtagen til statsstøttespørgsmålet afventes.</p> <p>HMN bemærker, at gasselskaber i blandt andre Sverige, Holland, Belgien, Tyskland og Italien arbejder hårdt for at fremme bionaturgas til transport, og at der i flere af disse lande netop gives afgiftslempelser. I forventning om at Danmark ligeledes ønsker at fremme bionaturgas i transport, har danske virksomheder investeret i etablering af bionaturgas-tankstationer. Forventningen har været berettiget, idet ingen tidligere har tilkendegivet forbehold for bionaturgas til transport. HMN anfører, at det er et faktum, at brug af bionaturgas til transport reducerer emissioner fra person- og varebiler. Ifølge Energistyrelsens analyse ”<i>Alternative drivmidler</i>” er bionaturgas det brændstof, der giver den største CO<sub>2</sub>-fortrængning ved personbiltransport. Endvidere sikrer brug af bionaturgas genanvendelse af lokale ressourcer og medvirker til at fastholde arbejdspladser i landdistrikterne.</p> <p>Vedtagelse af lovforslaget i sin nuværende form vil medføre, at brugen af bionaturgas til transport ophører, og at der ikke indregistreres flere gasbiler grundet i hvert fald en fordobling af registreringsafgiften. Særligt i landdistrikterne er elbiler ikke anvendelige grundet elbilers begrænsede rækkevidde, og</p> |             |



| Organisation                            | Bemærkninger   | Kommentarer  |
|---|--|--|
|   | <p>her er gasbiler et sikkert og grønt alternativ, som er CO2-frit.</p> <p>HMN bemærker, at de afgiftsmæssige konsekvenser for gasbiler ikke er eksemplificeret i lovforslaget ligesom for konsekvenserne af andre af lovforslagets elementer. HMN's foreløbige beregninger viser, at registreringsafgiften vil blive mere end fordoblet og at den samlede afgift over en 10-årig periode vil tredobles, måske firedobles.</p>   | <p>Det er forventningen, at de foreslåede ændringer vil påvirke flest eldrevne køretøjer. Derfor er eksemplerne i lovforslaget udarbejdet med udgangspunkt i disse køretøjer. Det bemærkes, at der i 2016 blev indregistreret 60 gasbiler i Danmark.</p>   |
| <i>Motorcykel Forhandler Foreningen</i> | <p>Motorcykel Forhandler Foreningen anfører, at det antages, at eldrevne motorcykler også er omfattet af de foreslåede ændringer for eldrevne køretøjer.</p>   | <p>Skatteministeriet kan bekræfte, at eldrevne motorcykler er omfattet af de foreslåede ændringer for eldrevne køretøjer.</p>  |
| <i>NGF Nature Energy</i>                | <p>NGF Nature Energy bemærker, at der er tale om en meget kort høringsfrist, som ikke modsvarer konsekvenserne af lovforslaget. Desuden anføres, at elbilbranchen har været inddraget i arbejdet forud for udsendelse af lovforslaget, mens hverken gasselskaber eller gasbilbranchen har været inddraget og heller ikke har modtaget høringsmaterialet som direkte høringspart.</p> <p>NGF Nature Energy finder det yderst kritisabelt, at de foreslåede ændringer vedrørende gasbiler vil trække tæppet væk under en branche i udvikling. Derfor opfordres til, at ændringerne vedrørende gasbiler udgår af lovforslaget, indtil</p> | <p>Skatteministeriet beklager, at høringsmaterialet ikke har været udsendt direkte til alle relevante høringsparter i gassektoren. Ligeledes beklages den meget korte høringsfrist, som dog skyldes det sene tidspunkt for indgåelse af tillægsaftalen den 18. april. Af hensyn til branchen og bilejerne bør lovforslaget ikke udsættes til efter Folketingets sommerferie.</p> <p>For så vidt angår ændringerne vedrørende gasbiler, henvises til bemærkningerne til hørings svarene fra Dansk Energi og Dansk Gas Distribution A/S (DGD).</p> |

| Organisation | Bemærkninger   | Kommentarer   |
|--------------|--|---|
|              | <p>konsekvenserne heraf er gennem-analyseret.</p> <p>Det foreslås, at den nuværende ordning i stedet forlænges, eventuelt ved ansøgning om dispensation. Det foreslås, at ændringerne for gasbiler udsættes med 2-3 år, ligesom det er tilfældet for ændringerne for elbiler og brintbiler. Det virker overilet af gennemføre en så drastisk omlægning af afgifterne for gasbiler alene på baggrund af en henstilling fra DG-Competition. De eksisterende regler bør som minimum opretholdes, indtil der sker udmøntning af VE-målene i Paris-aftalen.</p> <p>NGF Nature Energy anfører, at der kan argumenteres for, at elbiler, som modsat alle andre kendte drivmidler ikke udleder CO2 ved kørsel, skal behandles efter en anden afgiftsmodel end de øvrige kendte teknologier. Elbiler er ikke CO2-neutrale i egentlig forstand, idet CO2-udledningen sker ved den samlede elproduktion.</p> <p>NGF Nature Energy efterspørger beregningseksempler for gasbiler i lovforslaget, der svarer til beregningseksemplerne for elbiler.</p> | <p>For så vidt angår beregningseksempler for gasbiler, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra HMN-koncernen.</p> |