

Forslag
til
**Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven
og forskellige andre love¹⁾**

(Indfasning af eldrevne og brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift m.v.)

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014, som ændret ved § 1 i lov nr. 1503 af 23. december 2014 og § 24 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, nr. 14, affattes således:

»14) et brændselscelledrevet motorkøretøj, hvis køretøjet er registreret inden udgangen af 2018,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 19, ændres », og« til: ».«.

3. § 2, stk. 1, nr. 20, ophæves.

4. I § 3 a, stk. 8, ændres »§ 4« til: »§§ 4 - 5 d«.

5. I § 3 b, stk. 10, ændres »§§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b« til: »§§ 4 - 5 d«.

6. § 4, stk. 10, ophæves.

Stk. 11 og 12 bliver herefter stk. 10 og 11.

7. I § 4, stk. 12, der bliver stk. 11, ændres »stk. 11« til: »stk. 10«.

8. Efter § 5 a indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 b. For køretøjer, der alene anvender el som drivmiddel, beregnes afgiften som følger:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016 beregnes afgiften som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

1) Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017 beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2018 beregnes afgiften som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 beregnes afgiften som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Stk. 1, nr. 1-4, finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr. Hvis registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, overstiger 800.000 kr., betales forskellen mellem registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, og 800.000 kr. i tillæg til afgiften efter 1. pkt.

Stk. 3. Ved køretøjets registrering i 2016 og 2017 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 og 2 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1 og 2.«

9. Efter § 5 b indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 c. For køretøjer, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales registreringsafgift efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Stk. 2. I tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1, betales følgende afgift:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016 betales 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017 betales 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2018 betales 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 betales 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Stk. 3. Stk. 2, nr. 1-4, finder alene anvendelse for den del af differencen, der udgør op til 800.000 kr. For den overskydende del af differencen betales forskellen mellem den beregnede afgift efter §§ 4 eller 5 og 800.000 kr. i tillæg til afgiften efter stk. 1 og 1. pkt.

Stk. 4. Ved køretøjets registrering i 2016 og 2017 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 og 3 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2 og 3.«

10. Efter § 5 c indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 d. For køretøjer, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel, beregnes afgiften som følger:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 beregnes afgiften som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020 beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 beregnes afgiften som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 beregnes afgiften som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Stk. 1, nr. 1-4, finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr. Hvis registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, overstiger 800.000 kr., betales forskellen mellem registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a og 800.000 kr. i tillæg til afgiften efter 1. pkt.«

11. I § 7 b, *stk. 1*, ændres »§§ 4, 5, 5 a, 6« til: »§§ 4-5 d«.

12. I § 7 b, *stk. 2*, indsættes som nr. 5:

»5) For eldrevne køretøjer, plug-in-hybridkøretøjer og brændselscelledrevne køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 b, *stk. 1-3*, § 5 c, *stk. 1-4*, eller § 5 d, *stk. 1-2*, som afgiften efter § 5 b, *stk. 1-3*, § 5 c, *stk. 1-4*, eller § 5 d, *stk. 1-2*.«

13. I § 8, *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »1.000 kr.« til: »600 kr.«.

14. § 8, *stk. 3, 2. pkt.*, ophæves.

15. I § 8, *stk. 3, 3. pkt.*, der bliver *stk. 3, 2. pkt.*, udgår »endvidere«.

16. I § 27, *stk. 1, nr. 4*, ændres »§ 5 eller § 5 a, *stk. 1 og 2*« til: »§ 5, § 5 a, *stk. 1 og 2*, eller §§ 5 b-5 d,«.

§ 2

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1503 af 23. december 2014 og § 3 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 1, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Indtil den 31. december 2018 omfatter afgiftspligten efter *stk. 1* ikke biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.«

2. § 3, *stk. 3 og 4*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler. Foreligger der oplysning om en natur- og biogasdrevet bils udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, omregnes denne udledning til liter diesel pr. 100 km. Omregningen foretages ved at dividere den oplyste udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer med en fast faktor på 26,5. Foreligger der ikke oplysning om udledningen af CO₂, betales afgift efter den i *stk. 2, 2. pkt.*, foretagne omregning.

Stk. 4. Af eldrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysning om bilens forbrug af Wh pr. kilometer, omregnes dette forbrug til antal kilometer pr. liter benzin. Omregningen fra energiforbrug målt i Wh pr. kilometer til benzinformål målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i *stk. 2, 1. pkt.*, foretagne omregning.

Stk. 5. For biler, der drives af el i kombination med benzin, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysninger om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer, og benzinforbrug målt i liter pr. 100 km, foretages en omregning til et samlet benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Det samlede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede og det målte benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og benzinforbrug pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 6. For biler, der drives af el i kombination med diesel, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysninger om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer, og dieselforbrug målt i liter pr. kilometer, foretages en omregning til et samlet benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. 100 km med en fast faktor på 91,25. Bilens dieselforbrug målt i liter pr. 100 km omregnes til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at gange med bilens dieselforbrug målt i liter pr. 100 km med en fast faktor på 1,092. Det samlede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens dieselforbrug pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 7. For biler, der drives af el i kombination med natur og biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysninger om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, foretages en omregning til et samlet benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer omregnes til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere den målte udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer med en fast faktor på 24. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, jf., stk. 3, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 8. Af brændselscelledrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysning om bilens forbrug af Wh pr. kilometer, omregnes dette forbrug til antal kilometer pr. liter benzin. Omregningen fra energiforbrug målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 9. Af biler, der hverken drives af benzin, diesel, elektricitet, brændselsceller, naturgas eller biogas, betales afgift som af dieseldrevne biler efter den i 2, 2. pkt., foretagne omregning.«

Stk. 5-8 bliver herefter til stk. 9-12.

3. I § 3, *stk. 8*, der bliver *stk. 12*, ændres »*stk. 5* og den i *stk. 6*« til: »*stk. 9* og den i *stk. 10*«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 745 af 25. juni 2014, § 3 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 30 i lov nr. 1532 af 27. december 2014 og § 6 i lov nr. 540 af 29. april 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 2, ændres »samt indtil den 31. december 2015 køretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel.« til: »samt indtil den 31. december 2018 køretøjer, der alene drives ved hjælp af brændselsceller.«

2. I § 2, stk. 2, ændres »anden drivkraft end benzin« til: »anden drivkraft end benzin og elektricitet«

3. I § 2 b indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Stk. 1 og stk. 2 finder tilsvarende anvendelse for dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang før den 18. marts 2009. Tillægget efter 1. pkt. reduceres i 2017 til 400 kr. og i 2018 til 600 kr.«

4. I § 15, stk. 1, ophæves nr. 7.

§ 4

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 1. april 2011, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 625 af 14. juni 2011, § 3 i lov nr. 1390 af 23. december 2012, § 3 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 2 i lov nr. 93 af 29. januar 2014 og § 3 i lov nr. 1174 af 5. november 2014 og senest ved § 1 i lov nr. 578 af 4. maj 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 3, indsættes som 12. pkt.: »Tilbagebetaling kan ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer.«.

2. I § 11, stk. 5, indsættes før 1. pkt.:

»For at tilbagebetalingen kan finde sted efter stk. 1, nr. 1, skal den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, og for hvilken tilbagebetalingen ikke kan finde sted, jf. stk. 3, 12. pkt., være opgjort særskilt efter måler. Hvis ikke der er foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt., fastsættes forbruget til 460 kWh pr. måned for ethvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden.

§ 5

I lov nr. 1353 af 21. december 2012 om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer (Godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling, dagsbeviser for varebiler samt teknisk justering af energiafgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra

egen cementproduktion) foretages følgende ændring:

1. § 21 ophæves.

§ 6

Stk. 1. § 1, nr. 6 og 13, § 2, nr. 2 og 3, § 3, nr. 2 og 4, §§ 4 og 5, træder i kraft den 1. januar 2016.

Stk. 2. § 1, nr. 14 og 15 og § 3, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2017.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1 - 5, nr. 7 - 12 og nr. 16, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1. Ministeren kan herunder fastsætte, at § 1, nr. 1 - 5, nr. 7 - 12 og nr. 16, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1, træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 4. § 1, nr. 8 - 10, har ikke virkning for køretøjer, hvis der for køretøjet er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvis køretøjet anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. juli 2016. Disse køretøjer fritages fortsat for registreringsafgift.

Stk. 5. § 1, nr. 8 - 10, 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, hvis der for køretøjet er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvis køretøjet anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. juli 2016. For disse køretøjer betales registreringsafgift efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets formål og baggrund*
3. *Lovforslagets enkelte elementer*
 - 3.1. *Indfasning af el- og brintdrevne køretøjer i grøn ejer- og registreringsafgift*
 - 3.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.2. *Lovforslaget*
 - 3.2. *Justering af beregningen af brændstofforbrug for plug-in-hybridkøretøjer og gradvis indfasning heraf*
 - 3.2.1. *Gældende ret*
 - 3.2.2. *Lovforslaget*
 - 3.3. *Afskaffelse af særreglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år*
 - 3.3.1. *Gældende ret*
 - 3.3.2. *Lovforslaget*
 - 3.4. *Reduktion af radiofradraget*
 - 3.4.1. *Gældende ret*
 - 3.4.2. *Lovforslaget*
 - 3.5. *Indfasning af tillæg i grøn ejerafgift for manglende partikelfiltre for ældre dieselvarebiler*
 - 3.5.1. *Gældende ret*
 - 3.5.2. *Lovforslaget*
 - 3.6. *Bortfald af særreglen om, at der for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed betales den lave processats på 0,4 øre pr. kWh*
 - 3.6.1. *Gældende ret*
 - 3.6.2. *Lovforslaget*
4. *Økonomiske konsekvenser for det offentlige*
5. *Administrative konsekvenser for det offentlige*
6. *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*
7. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*
8. *Administrative konsekvenser for borgerne*
9. *Miljømæssige konsekvenser*
10. *Forholdet til EU-retten*
 - 10.1. *Notifikation efter informationsproceduredirektivet*
 - 10.2. *Statsstøtteretlig vurdering*
11. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
12. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre har den 9. oktober 2015 indgået aftale om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler. Efter gældende regler vil el- og brintbiler blive omfattet af fuld registreringsafgift den 1. januar 2016. Aftalen betyder, at elbiler vil få en mere lempelig overgang til fuld registreringsafgift frem til 2020, hvor elbiler vil være fuldt indfaset i registreringsafgiften.

Aftalens formål er dels at sikre en gradvis indfasning af elbiler og brændselscellebiler i registreringsafgiften, dels at skabe ro om rammevilkårene for elbiler og brændselscellebiler i Danmark. Aftaleparterne er enige om, at der fortsat skal ske en balanceret udbredelse af elbiler og brændselscellebiler i Danmark.

Den gradvise indfasning skal ses i lyset af den seneste teknologiske og markedsmæssige udvikling for elbiler og brændselscellebiler, som viser tegn på, at elbilerne står over for et mindre gennembrud i Danmark, mens udviklingen for brændselscellebiler endnu ikke er nået samme niveau.

Indfasningen af afgiften for elbiler vil derfor blive igangsat fra og med den 1. januar 2016, mens indfasningen af afgiften for brændselscellebiler udsættes til den 1. januar 2019.

Der er ved fastlæggelsen af modellen for indfasningen af afgift for elbiler og brændselscellebiler tale om en balance mellem to hensyn. På den ene side vil en langsom indfasning medføre risiko for et stort statsligt provenutab. På den anden side vil en for hurtig indfasning svække udbredelsen af elbiler og brændselscellebiler i Danmark.

Aftalen tager desuden højde for, at elbiler og plug-in hybridbiler, dvs. biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel m.v., og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, afgiftsmæssigt bør ligestilles.

Aftaleparterne er enige om, at såfremt forudsætningerne for aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperioden, vil aftaleparterne drøfte indfasningen. Aftaleparterne vil desuden drøfte indfasningsmodellen for brændselscellebilerne, hvis antallet af nyregistrerede brændselscellebiler overstiger 500 i et givent kalenderår i indfasningsperioden (2016-2023).

Aftaleparterne er enige om, at finansiering for 2017 til 2019 skal aftales i 2016.

Som det fremgår af regeringsgrundlaget "*Sammen for fremtiden*", har regeringen indført et skatte- og byrdestop. Undtaget fra skattestoppet er dog muligheden for at lave en provenuneutral omlægning af bilafgifter, som blandt andet også skal rumme en langsigtet holdbar model beskatning af elbiler m.v.

2. Lovforslagets formål og baggrund

Lovforlaget har til formål at udmønte aftalen mellem regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre af den 9. oktober 2015 om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler.

Det foreslås at udmønte aftalen, som har følgende indhold:

- Eldrevne køretøjer indfases gradvist i registreringsafgiften over en 5-årig periode fra den 1. januar 2016 og med et loft på 800.000 kr. Loftet på 800.000 kr. betyder, at der gennem hele indfasningsperioden skal afregnes fuld registreringsafgift for køretøjet for den del af registreringsafgiften, der overstiger 800.000 kr. Under loftet betales en nærmere bestemt andel af afgiften, 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. Eldrevne køretøjer vil være fuldt ud indfaset i registreringsafgiften fra den 1. januar 2020. I tillæg til den gradvise indfasning ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet. Eldrevne køretøjer indpasses endvidere i reglerne om grøn ejerafgift og vægtafgift fra den 1. januar 2016.
- Reglerne om opgørelsen af brændstofforbruget ved beregningen af grøn ejerafgift og registreringsafgift for plug-in-hybridkøretøjer, dvs. køretøjer, der drives af el i kombination med benzin, diesel m.v., og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, justeres, så reglerne svarer til opgørelsen af brændstofforbruget for eldrevne køretøjer. Ændringen vil medføre en væsentligt højere registreringsafgift for plug-in-hybridkøretøjer, og ændringen indfases derfor gradvist i registreringsafgiften på så vidt muligt samme måde som for eldrevne køretøjer, dvs. over en 5-årig periode fra den 1. januar 2016 og med et loft på 800.000 kr. Loftet på 800.000 kr. betyder, at der gennem hele indfasningsperioden afregnes fuld registreringsafgift for den del af afgiften, der overstiger 800.000 kr., mens der alene gives nedslag i den del af registreringsafgiften, der udgør en lavere værdi end 800.000 kr. Heraf betales en nærmere bestemt andel af afgiften, som stiger gradvist over indfasningsperioden: 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og fuld indfasning 100 pct. i 2020. I tillæg til den gradvise indfasning ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet. De ændrede regler for opgørelsen af brændstofforbruget for plug-in-hybridkøretøjer vil være fuldt ud indfaset i registreringsafgiften fra den 1. januar 2020.
- Der foreslås en 3-årig afgiftsfritagelse for brændselscelledrevne køretøjer, herunder brintdrevne køretøjer, fra den 1. januar 2016. Brændselscelledrevne køretøjer indfases herefter gradvist i registreringsafgiften over en 5-årig periode fra den 1. januar 2019 og med et tilsvarende loft over den maksimale afgiftsrabat på 800.000 kr., som gælder for eldrevne køretøjer. Brændselscelledrevne køretøjer vil således være fuldt ud indfaset i registreringsafgiften fra den 1. januar 2023. Brændselscelledrevne køretøjer indpasses desuden i reglerne om grøn ejerafgift og vægtafgift fra den 1. januar 2019.
- Den midlertidige særregel om, at der gives en delvis godtgørelse i elafgiften til momsregistrerede virksomheder for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler, herunder elektricitet anvendt i ladestandere, der drives for virksomhedens regning og risiko, videreføres ikke.
- Som led i finansieringen af aftalen afskaffes særreglen om skematisk værdiansættelse i forbindelse med beregningen af registreringsafgiften for brugte biler og motorcykler, der er under 1 år, da denne regel indebærer en utilsigtet begunstiggelse i registreringsafgiften for bl.a. de såkaldte ”valutaudlejningsbiler” ved videresalg af disse biler som brugte biler. Desuden reduceres radiofradraget i registreringsafgiften

med 40 pct. fra 2016. Det indebærer, at indfasningen er fuldt finansieret i 2016, mens der fortsat skønnes at være et finansieringsbehov på 100 mio. kr. i 2017, 150 mio. kr. i 2018 og 175 mio. kr. i 2019.

- Aftaleparterne er enige om, at finansieringen for 2017 til 2019 skal tilvejebringes i 2016 inden for bilområdet. Med henblik på at sikre at aftalen inden for rammerne af budgetloven ikke reducerer udgiftslofterne og dermed råderummet til offentlige serviceudgifter og øvrige prioriteringer, er finansieringsbehovet for 2017 til 2019 teknisk set tilvejebragt i dette lovforslag ved at afskaffe radiofradraget fuldt ud fra 2017 og at udvide tillægget i den grønne ejerafgift for manglende partikelfilter til også at omfatte ældre dieselvarebiler fra den 1. januar 2017, men aftaleparterne er som nævnt enige om, at finansieringen først aftales i 2016. Af tekniske årsager er tillægget for de ældre dieselmotorer for manglende partikelfilter i lovforslaget fastsat til 400 kr. i 2017, 600 kr. i 2018, og 1000 kr. i 2019.

3. Lovforslagets enkelte elementer

3.1. Indfasning af el- og brintdrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift

3.1.1. Gældende ret

Ved registrering af personbiler, motorcykler, varebiler, busser og autocampere i Køretøjsregisteret betales registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens §§ 4-5 a.

For nye personbiler udgør afgiften 105 pct. af 81.700 kr. (2015-niveau) og 180 pct. af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi. For nye motorcykler udgør afgift 105 pct. af 9.200 kr. – 25.800 kr. (2015-niveau) og 180 pct. af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi. For kassevogne op til 4 tons udgør afgiften 0 kr. af 17.500 kr. (2015-niveau), og 50 pct. af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi. For varebiler mellem 2,5 tons og 4 tons udgør afgiften 0 kr. af 34.100 kr. (2015-niveau) og 30 pct. af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi. For busser udgør afgiften 0 kr. af 12.100 kr. (2015-niveau) og 60 pct. af de af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi. For autocampere udgør afgiften 105 pct. af 81.700 kr. (2015-niveau) og 180 pct. af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi, men dog mindst 0 kr. af kr. 12.100 og 60 pct. af de af resten af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Der gives ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler, motorcykler og varebiler fradrag eller tillæg for køretøjets brændstoføkonomi og sikkerhedsudstyr. Der gives endvidere et fradrag for radioudstyr.

Der betales tilsvarende registreringsafgift for brugte køretøjer ved disse køretøjers registrering i Køretøjsregisteret. Der gives dog alene et forholdsmæssigt fradrag eller tillæg svarende til den ændrede værdi i sammenligning med tilsvarende biler, der afgiftsberigtiges som nye.

Desuden betales der grøn ejerafgift for nyere personbiler og varebiler, mens der betales vægtafgift for de øvrige køretøjer. Disse afgifter opkræves årligt.

El- og brintdrevne køretøjer er fritaget for registreringsafgiften, hvis køretøjet anmeldes til registrering inden udgangen af 2015. Afgiftsfritagelserne omfatter alene el- og brintdrevne køretøjer, dvs. køretøjer med drivkraftssystem, som udelukkende består af el- og brintmotorer.

Eldrevne køretøjer har siden 1984 været understøttet af tidsbegrænsede fritagelser for

registreringsafgift. Ordningen blev fra 2008 udvidet til også at omfatte brintdrevne køretøjer.

El- og brintdrevne køretøjer er ligeledes fritaget for den grønne ejerafgift og vægtafgift frem til den 31. december 2015. Denne afgiftsfritagelse for de løbende bilafgifter har været gældende for eldrevne køretøjer siden indførelsen af den grønne ejerafgift i 1997. Afgiftsfritagelsen for de løbende bilafgifter for brintdrevne køretøjer blev indført samtidig med afgiftsfritagelsen for registreringsafgiften, dvs. i 2008.

3.1.2. Lovforslaget

Der foreslås en gradvis indfasning af eldrevne køretøjer i registreringsafgiften over en 5-årig periode fra den 1. januar 2016, dog med et loft på 800.000 kr. for den gradvise indfasning.

Loftet betyder, at der gennem hele indfasningsperioden skal afregnes fuld registreringsafgift for køretøjet for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der overstiger 800.000 kr. For afgift under loftet betales en nærmere bestemt andel, 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. Den maksimale afgiftsrabat aftrappes hermed over indfasningsperioden og vil i 2016 udgøre 640.000 kr. og i 2017 udgøre 480.000 kr. I tillæg til den gradvise indfasning ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i registreringsafgiften for eldrevne køretøjer på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet.

Det foreslås desuden, at de eksisterende afgiftsfritagelser for brintdrevne køretøjer forlænges i perioden 2016-2018, og at fritagelserne i denne periode udvides til at omfatte alle brændselscelledrevne køretøjer.

Det foreslås endvidere, at afgiftsfritagelserne for brændselscelledrevne køretøjer efterfølges af en gradvis indfasning i registreringsafgiftssystemet for disse køretøjer over en 5-årig periode fra den 1. januar 2019.

Det foreslås endeligt, at eldrevne køretøjer indpasses i reglerne om grøn ejerafgift og vægtafgift fra den 1. januar 2016. Denne indpasning vil ske gennem en omregning af disse køretøjers elforbrug til brændstofforbrug. På tilsvarende vis foreslås en indpasning af brændselscelledrevne køretøjer i reglerne om grøn ejerafgift og vægtafgift fra den 1. januar 2019.

3.2. Justering af beregningen af brændstofforbrug for plug-in-hybridkøretøjer og gradvis indfasning heraf

3.2.1. Gældende ret

Plug-in-hybridkøretøjer er køretøjer, som drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og som kan oplades ved hjælp af en ekstern strømforsyning. Plug-in-hybridkøretøjer er ikke efter gældende regler omfattet af tilsvarende afgiftsfritagelser, som gælder for el- og brintbiler, og der betales derfor registreringsafgift efter §§ 4, 5 eller 5 a for disse køretøjer.

Plug-in-hybridkøretøjers elforbrug indgår imidlertid ikke ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug. Beregningen af registreringsafgiften og den grønne ejerafgift baseres derfor på et ekstraordinært lavt brændstofforbrug pr. km. Dette betyder, at der for et plug-in-hybridkøretøj som udgangspunkt betales grøn ejerafgift på laveste niveau, og at der ofte alene

svares registreringsafgift på minimumsniveauet, svarende til 20.000 kr. for en ny personbil.

3.2.2. Lovforslaget

Det foreslås, at eldrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer afgiftsmæssigt ligestilles ved at justere reglerne om beregningen af brændstofforbruget. Plug-in-hybridkøretøjers elforbrug vil herefter skulle medregnes ved beregningen af brændstofforbruget på samme måde, som det er tilfældet for eldrevne køretøjer. Denne ændrede beregning af brændstofforbruget for plug-in-hybridkøretøjer vil medføre meget store engangsstigninger i registreringsafgiften for plug-in hybrid biler.

Det foreslås derfor, at medregningen af elforbruget for plug-in-hybridkøretøjer ved registreringsafgiftsberegningen ligeledes indføres over en 5-årig periode, således at denne indfasning sker på så vidt muligt samme måde som indfasningsmodellen for betaling af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer.

Registreringsafgiften i indfasningsperioden beregnes som hidtil, dvs. uden indregning af elforbruget ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug. I tillæg hertil betales desuden gennem indfasningsperioden en andel af differencen mellem registreringsafgiften ved en fuld indregning af elforbruget, og registreringsafgiften uden indregning af elforbruget. Den andel af differencen, der skal betales i indfasningsperioden, stiger gradvist og udgør 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og 100 pct. i 2020.

Der indføres som for elbiler et loft på 800.000 kr. Loftet på 800.000 kr. betyder, at der gennem hele indfasningsperioden skal afregnes fuld registreringsafgift for den del af merafgiften, der overstiger 800.000 kr. Den maksimale afgiftsrabat aftrappes hermed over indfasningsperioden og vil således udgøre 640.000 kr. i 2016, 480.000 kr. i 2017, 280.000 kr. i 2018 og 80.000 kr. i 2019. I tillæg til den gradvise indfasning ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i merafgiften for plug-in-hybridkøretøjer på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet.

3.3. Afskaffelse af særreglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år

3.3.1. Gældende ret

Ved beregningen af registreringsafgiften for brugte personbiler og motorcykler foretages en vurdering af køretøjets afgiftspligtige værdi. Denne vurdering foretages med udgangspunkt i den almindelige handelspris (dvs. den pris, som en bruger generelt må forventes at skulle betale for et tilsvarende køretøj ved salg her i landet). Den afgiftspligtige værdi kan imidlertid ikke overstige køretøjets oprindelige nypris. Er køretøjets nypris ukendt, fastsættes nyprisen skønsmæssigt.

For brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år kan registreringsafgiften imidlertid fastsættes skematisk. Ved den skematiske fastsættelse af afgiften tages ikke udgangspunkt i den almindelige handelspris, men derimod i køretøjets nypris og et skematisk beregnet værdifald. Baggrunden herfor er, at køretøjer, der er under 1 år gamle, som udgangspunkt har en ensartet afskrivningsprofil og dermed også en ensartet nedskrivningsprofil for værdien af registreringsafgiften.

3.3.2. Lovforslaget

Det foreslås at afskaffe særreglen om skematisk fastsættelse af registreringsafgiften for brugte

biler med en alder under 1 år, da denne regel indebærer en særlig begunstiggelse ved afgiftsberigtiggelsen af de såkaldte ”valutaudlejningsbiler”. En valutaudlejningsbil er et køretøj, der udelukkende anvendes til udlejning til valutaudlændinge, dvs. fysiske eller juridiske personer, der ikke er hjemmehørende her i landet, og som derfor er afgifts fritaget efter de særlige regler herom.

Hvis disse biler videresælges og afgiftsberigtiggelses inden for et år, vil særreglen om en skematisk fastsættelse af registreringsafgiften finde anvendelse. Nyprisen for disse køretøjer vil imidlertid ofte være beregnet på grundlag af en særlig rabatpris (flåderabat) til de udlejningsselskaber, som anskaffer nye biler til brug som valutaudlejningsbiler. Da netop nyprisen lægges til grund for den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften, bliver den afgiftspligtige værdi lavere end markedsprisen for det brugte køretøj. Ved afskaffelsen af reglen sikres det, at der fremover ved afgiftsberigtiggelsen skal foretages en egentlig værdifastsættelse for alle brugte køretøjer, der er under 1 år gamle, som det tilsvarende gælder for alle andre brugte køretøjer.

3.4. Reduktion af radiofradraget

3.4.1. Gældende ret

Ved beregningen af registreringsafgiften for et nyt køretøj medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, i den afgiftspligtige værdi. Værdien af køretøjets radioudstyr medregnes dog kun, hvis værdien overstiger et beløb på 1.000 kr. Fradraget blev indført i 1978 som et fradrag for sikkerhedsudstyr. Værdien af radiofradraget er fastsat på baggrund af et skøn over, hvad meromkostningen for en fabriksmonteret bilradio af rimelig kvalitet udgør.

3.4.2. Lovforslaget

Det foreslås at reducere fradraget for radioudstyr ved beregningen af registreringsafgiften med 40 pct. i 2016. Fradraget for radioudstyr kan højst udgøre 1.000 kr. og blev indført i 1978 på baggrund af et skøn over, hvad meromkostningen for en fabriksmonteret bilradio af rimelig kvalitet kunne beløbe sig til. Den teknologiske udvikling har siden da ændret sig markant. En bilradio er i dag standardudstyr og betragtes ikke længere som sikkerhedsudstyr, hvorfor hensigten bag fradraget er forældet.

Med henblik på at sikre at aftalen inden for rammerne af budgetloven ikke reducerer udgiftslofterne og dermed råderummet til offentlige serviceudgifter og øvrige prioriteringer, er finansieringsbehovet for 2017 til 2019 teknisk set tilvejebragt i lovforslaget ved, at radiofradraget afskaffes fuldt ud fra 2017 og frem. Aftaleparterne vil i 2016 aftale finansieringen i årene 2017 til 2019, hvilket indebærer, at afskaffelsen af radiofradraget kan blive revideret.

3.5. Indfasning af tillæg i grøn ejerafgift for manglende partikelfiltre for ældre dieselvarebiler

3.5.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler og nyere dieseldrevne varebiler betaler årligt et tillæg på 1.000 kr. i den grønne ejerafgift, også kaldet partikeludledningsafgift, såfremt EU-normen om udledning af højst 5 mg partikler pr. kilometer ikke overholdes (som angivet i Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emission fra motorkøretøjer eller 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),

om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer), eller hvis ikke der er eftermonteret et godkendt partikelfilter.

Tillægget omfatter dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, og dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg., der er registreret første gang den 18. marts 2009 eller senere.

Varebiler, der er registreret første gang før den 18. marts 2009 med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, betaler ikke partikeludledningsafgift.

3.5.2. Lovforslaget

Med henblik på at sikre at aftalen inden for rammerne af budgetloven ikke reducerer udgiftslofterne og dermed råderummet til offentlige serviceudgifter og øvrige prioriteringer, er finansieringsbehovet for 2017 til 2019 teknisk set tilvejebragt indgår endvidere i lovforslaget ved, at partikeludledningsafgiften udvides. Aftaleparterne vil i 2016 aftale finansieringen i årene 2017 til 2019, hvilket indebærer, at udvidelsen af partikeludledningsafgiften kan blive revideret. Efter forslaget vil partikeludledningsafgiften også omfatte dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang før den 18. marts 2009. Udvidelsen af partikeludledningsafgiften indføres over en 3-årig periode fra den 1. januar 2017 med 400 kr., til 600 kr. i 2018 og med et fuldt tillæg på 1.000 kr. i 2019.

3.6. Bortfald af særreglen om, at der for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed betales den lave processats på 0,4 øre pr. kWh

3.6.1. Gældende ret

Momsregistrerede virksomheder har som udgangspunkt og under nærmere betingelser adgang til en delvis godtgørelse i elafgiften af elektricitet, der er forbrugt af virksomheden til procesformål. I forhold til denne godtgørelsesordning er det således afgørende, hvorvidt den pågældende elektricitet anses for at være forbrugt af den momsregistrerede virksomhed. Der gives dog alene godtgørelse for elafgift i samme omfang, som den momsregistrerede virksomhed har fradragsret for købsmomsen i relation til indkøbet af elektriciteten.

Skatterådet traf den 27. april 2010 afgørelse i en sag om godtgørelse for el, der var forbrugt til opladning af batterier af elbiler. Skatterådet slog i afgørelsen fast, at servicevirksomheder, der har aktiviteter med opladning af batterier til elbiler, kunne få godtgørelse for den el, der var forbrugt hertil. Skatterådet lagde her særlig vægt på, at den pågældende el måtte anses for at være forbrugt af virksomheden ved opladningen af batteriet.

Med § 21 i ændringslov nr. 1353 af 21. december 2012 er der vedtaget midlertidige særregler, der præciserer og udbreder reglerne om godtgørelse af elafgift af elektricitet til opladning af batterier til registrerede elbiler. De midlertidige regler gælder til udgangen af 2015.

Den midlertidige særordning indebærer, at der ydes godtgørelse for elafgift af den af virksomheden forbrugte elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler. Tilbagebetalingen omfatter elektricitet anvendt i ladestandere, herunder hurtigladere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Godtgørelsen ydes med satsen for elektricitet til proces. Der stilles ikke krav om, at virksomheden har fradragsret for købsmomsen i relation til indkøbet af

elektriciteten.

3.6.2. Lovforslaget

Det foreslås, at den midlertidige særordning ikke videreføres, og at der indsættes regler i elafgiftsloven, hvormed det fastslås, at der ikke kan ydes godtgørelse for elektricitet til opladning af batterier eller lignende, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer.

Det foreslås desuden, at hvis momsregistrerede virksomheder skal have godtgørelse for elafgift af den elektricitet, der er forbrugt af virksomheden til procesformål, skal den elektricitet, som virksomheden anvender til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer være opgjort særskilt efter måler.

Hvis ikke der er foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt., fastsættes forbruget til 460 kWh pr. måned for hvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden.

4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget om indfasning af afgift for eldrevne køretøjer skønnes med betydelig usikkerhed at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 150 mio. kr. i 2016 stigende til et mindreprovenu på 275 mio. kr. i 2019, jf. tabel 1.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved indfasning af elbiler

Mio. kr. (2016-niveau)	2016	2017	2018	2019
Konventionelle køretøjer	-225	-425	-700	-1.075
Eldrevne køretøjer	50	150	400	725
Umiddelbart nettoprovenu	-175	-275	-300	-325
Adfærd	25	50	50	50
Provenu efter tilbageløb og adfærd	-150	-225	-250	-275

Den gennemsnitlige pris for et eldrevet køretøj skønnes på baggrund af nyregistrerede eldrevne køretøjer i perioden fra august 2014 til juli 2015 at udgøre omkring 430.000 kr. inkl. moms. Dette skal dog ses i lyset af, at de luksusprægede eldrevne køretøjer vejer tungt. Da indfasningen af afgift for eldrevne køretøjer især medfører betydelige prisstigninger for de luksusprægede eldrevne køretøjer, forventes gennemsnitsprisen for et eldrevet køretøj i 2016 at falde og skønnes at udgøre ca. 260.000 kr. inkl. moms og registreringsafgift, hvoraf registreringsafgiften udgør ca. 23.000 kr. i gennemsnit.

Det er herudover forudsat, at køb af et eldrevet køretøj til ca. 260.000 kr. inkl. moms og registreringsafgift i 2016 erstatter købet af et konventionelt køretøj til samme pris inkl. moms og registreringsafgift.

I et konventionelt gennemsnitskøretøj til ca. 260.000 kr. inkl. moms og registreringsafgift, skønnes registreringsafgiften at udgøre ca. 127.000 kr., således at det umiddelbare nettomindreprovenu pr. eldrevet køretøj fra registreringsafgift udgør ca. 104.000 kr. i 2016. Nettomindreprovenuet pr. eldrevet køretøj vil være faldende frem mod 2019 som følge af indfasningen af afgift, og skønnes at udgøre ca. 51.000 kr. (2016-niveau) i 2019.

Det er herudover ved provenuberegningen lagt til grund, at salget af eldrevne køretøjer vil udgøre ca. 1.800 stk. i 2016, 3.100 stk. i 2017, 4.500 stk. i 2018 og 6.400 stk. i 2019. Endelig er det beregningsteknisk forudsat, at eldrevne køretøjers pris vil falde med ca. 4 pct. årligt bl.a. som følge af teknologisk udvikling.

De effekter der indgår som adfærd i *tabel 1* består som det væsentligste i, at der for de eldrevne køretøjer, der sælges i stedet for de konventionelle køretøjer, forventeligt betales mere i moms.

Herudover vil der være et merprovenu fra ejerafgift samt elafgift og moms af el fra de eldrevne køretøjer. Omvendt vil der være et provenutab fra ejer- og udligningsafgift samt brændstofafgift og moms på brændstof fra de konventionelle biler, som de eldrevne køretøjer erstatter. Provenutabet fra de konventionelle biler fra ejer- og brændstofafgift mv. skønnes at overstige merprovenuet fra elbilerne fra ejer- og elafgift mv.

Der er endvidere et begrænset tilbageløb af andre afgifter, idet de, som køber et eldrevet køretøj i stedet for et konventionel køretøj, forventes at have lavere udgifter til brændstof og løbende bilafgifter. Samlet set forventes de hermed at have færre udgifter til bilforbrug og dermed et øget forbrug af andre varer, som vil øge statens indtægter fra moms og afgifter.

Som finansiering af indfasningen af eldrevne køretøjer foreslås det i 2016 at afskaffe særreglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år og en reduktion af fradraget for radioudstyr på 40 pct.

En afskaffelse af særreglen skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 400 mio. kr. i 2016 og 2017, faldende til ca. 375 mio. kr. i 2019, *jf. tabel 2*. Provenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes med betydelig usikkerhed at udgøre ca. 100 mio. kr. i 2016, som falder til ca. 75 mio. kr. i 2017-2019. I varig virkning skønnes merprovenuet at udgøre ca. 75 mio. kr. årligt.

Det er lagt til grund for beregningen, at der indregistreres 10.000 biler omfattet af særreglen årligt. På baggrund af data fra Det Digitale Motorregister skønnes det med betydelig usikkerhed, at forskellen mellem den registreringsafgift, der betales for valutaudlejningsbiler m.v., og den registreringsafgift, der betales for tilsvarende brugte biler under 1 år, som ikke er valutaudlejningsbiler m.v., gennemsnitligt udgør omkring 40.000 kr. pr. bil.

Afgiftsforhøjelsen skønnes hovedsageligt at belaste udlændinge, hvorfor der ikke indregnes et tilbageløb af moms og andre afgifter eller en arbejdsudbudseffekt.

Den relativt kraftige forudsatte adfærdseffekt skal således ses i lyset af, at en ophævelse af særreglen må forventes at reducere brugen af registrering af valutaudlejningsbiler uden registreringsafgift og i stedet føre til at udlejningsselskaberne indregistrerer bilerne som almindelige personbiler.

Reduktionen af radiofradraget skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 125 mio. kr. i 2016 og faldende til ca. 75 mio. kr. i 2017-2019. Provenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes med usikkerhed at udgøre ca. 50 mio. kr. i 2016 og 2017, som falder til ca. 25 mio. kr. i 2018-2019. I varig virkning skønnes merprovenuet at udgøre ca. 25 mio. kr. årligt.

Der er i 2016 taget udgangspunkt i bilsalget som budgetteret på FFL16 og i de efterfølgende år med et strukturelt niveau for bilsalget, svarende til at bestanden af personbiler og varebiler udskiftes på hhv. 15 og 16 år.

Finansieringsforslagene i 2016 medfører skønsmæssigt et varigt merprovenu på 75 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd, mens der udestår et finansieringsbehov på 100 mio. kr. i 2017, 150 mio. kr. i 2018 og 175 mio. kr. i 2019.

Tabel 2. Finansiering af indfasning af ældre køretøjer i 2016

Mio. kr. (2016-niveau)	Varig virkning	2016	2017	2018	2019	Finansårs-virkning 2016
Provenu fra indfasning af ældre køretøjer	-25	-150	-225	-250	-275	-125
Umiddelbart provenu						
Afskaffelse af særregel	350	400	400	375	375	400
Reduktion af radiofradrag med 40 pct.	75	125	75	75	75	75
Provenu efter tilbageløb og adfærd						
Afskaffelse af særregel	75	100	75	75	75	100
Reduktion af radiofradrag med 40 pct.	25	50	50	25	25	25
Nettofinansiering efter adfærd og tilbageløb	75	0	-100	-150	-175	0

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 samt at partikeludledningsafgiften for de ældre varebiler indføres over en 3-årig periode fra den 1. januar 2017 med 400 kr., til 600 kr. i 2018, og med et fuldt tillæg på 1.000 kr. fra 2019. Herved skønnes der et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på 100 mio. kr. i 2017, 150 mio. kr. i 2018 og 175 mio. kr. i 2019, jf. tabel 3. Finansieringen i årene 2017-2019 vil blive besluttet i 2016, hvor udvidelsen af partikeludledningsafgiften og afskaffelse af radiofradraget i 2017 derfor kan blive ændret.

Tabel 3. Teknisk finansiering af indfasning af ældre køretøjer efter 2016

Mio. kr. (2016-niveau)	Varig virkning	2016	2017	2018	2019	Finansårs-virkning 2016
Umiddelbart provenu	125	0	225	200	250	0
Provenu efter tilbageløb og adfærd	50	0	100	150	175	0

Forslaget medfører en reduktion af skatteudgifter. Skatteudgifter er afvigelser fra det almindelige skattesystem, hvor konkrete aktiviteter opnår en begunstiggelse. Almindeligvis svarer skatteudgiften til det umiddelbare provenutab, dvs. provenutabet uden korrektion for tilbageløb og eventuelle adfærdseffekter. Indfasningen af ældre køretøjer i det almindelige afgiftssystem vil på den baggrund kunne anslås at øge skatteudgifterne med i størrelsesordenen 25 mio. kr., mens nedsættelsen af fradraget for radioer vil medføre en reduktion af skatteudgifterne med i størrelsesordenen 75 mio. kr. opgjort i varig virkning.

Når det gælder særreglen for registreringsafgiften af de 0 - 1 årige brugte køretøjer, stiller sagen sig lidt anderledes. Det skyldes, at det hovedsagligt er udlejningsvirksomheder, der anvender reglen, og at udlejningsvirksomheder i kraft af deres status som flådeejere, også ved brug af de almindelige regler, er i stand til at opnå lavere indkøbspriser og dermed lavere

registreringsafgift, end der typisk gælder ved enkeltstående bilkøb. Det vurderes derfor, at reduktionen af skatteudgiften, i dette tilfælde, bør opgøres efter adfærd, hvor udlejningsvirksomhederne forudsættes at afgiftsberigtige køretøjerne efter de almindelige regler. På den måde kan ophævelsen af særreglen for registreringsafgiften af de 0 - 1 årige brugte køretøjer anslås at reducere skatteudgifter med i størrelsesordenen 75 mio. kr. opgjort i varig virkning.

Samlet set anslås skatteudgifterne således i varig virkning reduceret med i størrelsesordenen 125 mio. kr. årligt.

Den tekniske finansiering skønnes endvidere at medføre en reduktion af skatteudgifter på ca. 125 mio. kr. opgjort i varig virkning som følge af den fulde afskaffelse af radiofradraget. Forslagets øvrige ændringer skønnes ikke at have nævneværdige provenue-mæssige konsekvenser.

5. Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes at medføre en engangsudgift på 500.000 kr. til tilretning af Køretøjsregistret.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Hvis det lægges til grund, at erhvervenes køb af eldrevne køretøjer udgør omkring 50 pct. af de samlede nyregistreringer, vil erhvervene få en lempelse som følge af indfasningen af eldrevne køretøjer som umiddelbart udgør ca. 100 mio. kr. i 2016, 150 mio. kr. i 2017 og 2018 og 175 mio. kr. i 2019.

Finansieringsforslagene i 2016 skønnes at medføre en varig belastning af erhvervene på ca. 75 mio. kr. årligt som følge af afskaffelse af særreglen, svarende til den skønnede merregistreringsafgift når køretøjerne afgiftsberigtiges efter de almindelige regler.

Reduktionen af radiofradraget forventes først og fremmest at berøre private. Under forudsætning af, at 10 pct. af personbilerne og 60 pct. af varebilerne benyttes af erhvervene, skønnes belastningen af erhvervene som følge af reduktionen af radiofradraget at være begrænset.

Under samme forudsætninger skønnes den tekniske finansiering som følge af den fulde afskaffelse af radiofradraget med betydelig usikkerhed at medføre en varig umiddelbar belastning af erhvervene på 25 mio. kr. årligt fra 2017.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

[Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lovforslaget medfører administrative byrder for erhvervslivet.

De administrative byrder består i, at der fremover vil skulle angives Wh-forbrug og brændstofforbrug for plug-in hybrid biler. I lyset af det forholdsvis begrænsede antal af disse biler, og da de administrative byrder for erhvervslivet kun retter sig mod de erhvervsrelaterede køretøjer, vil de administrative byrder i relation til udkastet være relativt begrænsede.

TER vurderer, at de samlede administrative byrder ikke overstiger 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.]

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

De fortsatte afgiftsfritagelser for brændselscelledrevne køretøjer og den gradvise indfasning af el- og brændselscelledrevne køretøjer i registreringsafgiftsloven forventes at bidrage til en fortsat udbredelse af el- og brændselscelledrevne køretøjer, som har flere miljø- og klimamæssige fordele.

Lovforslaget forventes at understøtte et skifte fra benzin- og dieselskøretøjer til eldrevne køretøjer, hvilket reducerer CO₂-udledningen fra benzin og diesel i transportsektoren. Reduktionen skønnes med betydelig usikkerhed at udgøre omkring 340.000 tons CO₂ over bilernes levetid.

Eldrevne køretøjer udleder ikke CO₂. CO₂-udledningen fra eldrevne køretøjer er knyttet til udledningen forbundet med produktionen af den el, der anvendes til opladning af batterierne. Hvis der anvendes vedvarende energi, vil CO₂-udledningen være nul. Er elektriciteten produceret i den kvotebelagte sektor, vil de samlede CO₂-udledninger på EU-plan (og globalt) ikke påvirkes af den umiddelbare CO₂-udledning, idet antallet af CO₂-kvoter ikke påvirkes af ændringer i det danske elforbrug. Det vil sige, at højere CO₂-udledninger som følge af højere dansk elforbrug neutraliseres via højere CO₂-kvotepriser og dermed lavere CO₂-udledninger i andre EU-lande mv.

Ses isoleret på CO₂-udledningerne fra elproduktion i Danmark, må udledningerne imidlertid forventes at stige som følge af stigningen i forbruget af el til eldrevne køretøjer. På mellemlangt sigt må det forventes, at en betydelig andel af merforbruget vil komme fra VE. Den faktiske stigning i den danske elproduktion forventes endvidere kun at udgøre ca. 35 pct. af stigningen i det danske elforbrug, idet resten forventes dækket af øget import af el. Forudsættes det, at 65 pct. af merforbruget importeres, mens 60 pct. af den danske merproduktion dækkes af VE, når der har været mulighed for at tilpasse den danske kapacitet til de højere markedspriser, skønnes det højere elforbrug at øge CO₂-udledningen fra elproduktion i Danmark med omkring 60.000 tons CO₂.

Hvis forøgelsen af det danske elforbrug til eldrevne køretøjer forudsættes hovedsageligt at blive dækket via større el-produktion fra danske kulfyrede kondensværker (svarende til forudsætningerne ved beregningen af den såkaldte el-udenrigshandelskorrektion), skønnes CO₂-udledningerne forbundet med flere eldrevne køretøjer at stige med ca. 440.000 ton CO₂, og overstiger således reduktionen i CO₂-udledningerne fra de konventionelle køretøjer, som eldrevne køretøjer fortrænger.

Idet el- og brændselscelledrevne køretøjer ikke udleder skadelige stoffer, når de kører, bidrager de desuden ikke til en lokal luftforurening, hvilket særligt er til gavn for luftkvaliteten i bymiljøerne. Hertil kommer, at el- og brændselscelledrevne køretøjer støjer mindre, hvilket også særligt er en fordel i forhold til bymiljøerne.

Den forudsatte tekniske finansiering via indfasning af partikeludledningsafgiften for de ældre varebiler må endvidere forventes at føre til et højere antal skrotninger af gamle varebiler end ellers, hvilket vil have positive miljøeffekter.

10. Forholdet til EU-retten

10.1. Notifikation efter informationsproceduredirektivet

Lovforslaget notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF. Der er tale om en skattemæssig foranstaltning, som ikke er omfattet af en stand still-periode, og ændringen kan dermed umiddelbart sættes i kraft.

10.2. Statsstøtteretlig vurdering

Ved vurderingen af, om en foranstaltning udgør statsstøtte, skal det efter artikel 107 TEUF undersøges om, (i) der er tale om en økonomisk fordel, (ii) der ydes af statsmidler (iii) til visse virksomheder eller produktioner, og som (iv) har effekt på samhandelen mellem medlemsstaterne. Disse 4 betingelser skal alle være opfyldte, før der er tale om statsstøtte.

I forhold til de afgiftsrabatter og fritagelser (afgiftsfordele), som efter lovforslaget gives ved registrering af eldrevne køretøjer, plug-in-hybridkøretøjer og brændselscelledrevne køretøjer under indfasningsperioderne, er det i denne forbindelse afgørende, at de pågældende afgiftsfordele gælder generelt, dvs. at afgiftsfordelene tilfalder alle, der registrerer et sådant køretøj i Danmark, uanset ejers/brugers bopæl eller køretøjets model, type, mærke og oprindelse.

Tilsvarende gælder det for det foreslåede loft for indfasningsordningerne, at denne begrænsning finder anvendelse for alle køretøjer, uanset ejers/brugers bopæl eller køretøjets model, type, mærke og oprindelse. Der er således ikke tale om selektive afgiftsfordele, der alene gives til visse virksomheder eller produktioner, og der er derfor ikke tale om (direkte) statsstøtte.

Selv om de pågældende afgiftsfordele ikke anses for at udgøre en (direkte) statsstøtte til ejerne/brugerne af eldrevne køretøjer m.v., kan der imidlertid argumenteres for, at afgiftsfordelene indirekte kommer visse virksomheder eller produktioner til gode, da afgiftsfordelene skaber en øget efterspørgsel efter eldrevne køretøjer etc. Det er imidlertid ikke i Europa-Kommissionens praksis afklaret, om en sådan indirekte effekt kan udgøre (indirekte) statsstøtte, når støtteforanstaltningen ikke i sig selv udgør (direkte) statsstøtte.

Indfasningsordningerne er derfor anmeldt til Europa-Kommissionen med henblik på en afklaring af, om ordningerne udgør statsstøtte.

I tilfælde af, at Europa-Kommissionen måtte finde, at ordningerne udgør statsstøtte, kan denne støtte søges godkendt som lovlig statsstøtte efter artikel 107 (3), litra c TEUF.

I forbindelse med vurderingen af, om indfasningsordningerne kan statsstøttegodkendes, forventes Europa-Kommissionen, blandt andet, at lægge vægt på de miljømæssige fordele, som er forbundet med anvendelsen af eldrevne køretøjer etc. Desuden forventes det, at der lægges vægt på, at støtten er proportional (dvs. ikke gives i et videre omfang end nødvendigt), og at støttemodtagerne ikke over-kompenseres i kraft af de givne afgiftsfordele. Heri ligger

blandt andet, at afgiftsfordelene for det enkelte køretøj ikke må overstige de teknologiske og prismæssige ulemper, der er ved at købe et eldrevet køretøj etc., i sammenligning med et konventionelt køretøj. Dette sikres i lovforslaget ved, at der sættes et loft over den maksimale afgiftsfordel for hvert køretøj.

Hvis Europa-Kommissionen finder, at indfasningsordningerne udgør statsstøtte og derfor skal statsstøttegodkendes, kan ordningerne først træde i kraft, når der foreligger en godkendelse.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 23. oktober 2015 til den 9. november 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Brancheforeningen for Biogas, Business Danmark, CAD, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danish Operators, Danmarks Motor Union, Dansk Aktionærforening, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Synsvirksomheder, DANVA, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, DI, ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, Energi- og Olieforum, Energi Danmark, FDM, Finans og Leasing, Finansforbundet, Finansrådet, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen Danske Revisorer, FSR - danske revisorer, Greenpeace Danmark, HORESTA, International Transport Danmark, KL, Kraka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nationalt Center for Miljø og Energi, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Rejsearrangører i Danmark, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteankestyrelsen, SRF Skattefaglig Forening, Vedvarende Energi, VisitDenmark og WWF.

12. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	<p>Finansieringsforslagene i 2016 skønnes at medføre et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd på omkring 100 mio. kr.</p> <p>Den forudsatte tekniske finansiering fra 2017 skønnes at medføre et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd på 50 mio. kr.</p>	Indfasningen af elbilerne frem mod 2020 skønnes at medføre et varigt mindreprovenu på 25 mio. kr.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Lovforslaget skønnes at medføre en engangsudgift på 500.000 kr. til tilretning af Køretøjsregistret.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget skønnes at medføre en lempelse af erhvervene som følge af indfasningen af eldrevne køretøjer som umiddelbart udgør ca. 100 mio. kr. i 2016, 150 mio. kr. i 2017 og 2018 og 175 mio. kr. i 2019.	<p>Forslaget skønnes varigt at belaste erhvervene med omkring 75 mio. kr.</p> <p>Den tekniske finansiering skønnes endvidere med betydelig usikkerhed at medføre en varig umiddelbar belastning af erhvervene på 25 mio. kr. årligt fra 2017.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>[Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lovforslaget medfører administrative byrder for erhvervslivet.</p> <p>De administrative byrder består i, at der fremover vil skulle angives Wh-forbrug og brændstofforbrug for plug-in hybrid biler. I lyset af det forholdsvis begrænsede antal af disse biler, og da de administrative byrder for erhvervslivet kun retter sig mod de erhvervsrelaterede køretøjer, vil de administrative byrder i relation til udkastet være relativt begrænsede.</p>

		TER vurderer, at de samlede administrative byrder ikke overstiger 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.]
Administrative konsekvenser for borgerne	Forslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser for borgerne.	Forslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser for borgerne.
Miljømæssige konsekvenser	<p>De fortsatte afgiftsfritagelser for brændselscelledelede køretøjer og den gradvise indfasning af el – og brændselscelledelede køretøjer i registreringsafgiftsloven forventes at bidrage til en fortsat udbredelse af el – og brændselscelledelede køretøjer, som har flere miljømæssige fordele. En fortsat udbredelse af el – og brændselscelledelede køretøjer forventes at bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen fra transportsektoren. El- og brændselscelledelede køretøjer bidrager desuden ikke til en lokal luftforurening, hvilket særligt er til gavn for luftkvaliteten i bymiljøerne. Hertil kommer, at el- og brændselscelledelede køretøjer støjer mindre, hvilket også særligt er en fordel i forhold til bymiljøerne.</p> <p>Den forudsatte tekniske finansiering via indfasning af partikeludledningsafgiften for de ældre varebiler må endvidere forventes at føre til et højere antal skrotninger af gamle varebiler end ellers.</p>	Ingen.

Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (informations-proceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF. Der er tale om en skattemæssig foranstaltning, som ikke er omfattet af en stand still-periode, og ændringen kan dermed umiddelbart sættes i kraft.</p> <p>Det kan ikke udelukkes, at de afgiftsrabatter, som gives til ejerne/brugerne af de eldrevne køretøjer, plug-in-hybridkøretøjer og brændselscelledrevne køretøjer, som registreres under indfasningen i registreringsafgiften, kan udgøre statsstøtte.</p> <p>Indfasningsordningerne er derfor anmeldt til Europa-Kommissionen. Hvis Europa-Kommissionen vurderer, at indfasningsordningerne indebærer statsstøtte, kan ordningerne først træde i kraft, når en statsstøttegodkendelse foreligger.</p>
-------------------------	--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

§ 1

Til nr. 1 - 3

Det foreslås at registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14, ophæves som en følge af udløbet af afgiftsfritagelsen for eldrevne køretøjer ved udgangen af 2015.

Det foreslås endvidere at forlænge afgiftsfritagelsen for brintdrevne køretøjer i § 2, stk. 1, nr. 20, til og med udgangen af 2018. Denne bestemmelse foreslås flyttet til § 2, stk. 1, nr. 14.

Afgiftsfritagelsen foreslås desuden udvidet til at omfatte alle brændselscelledrevne køretøjer. Ved et brændselscelledrevent køretøj forstås et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Til nr. 4 og 5

Der er alene tale om en præcisering af afgiftsberigtigelsen for eldrevne, brændselscelledrevne og plug-in-hybridkøretøjer i tilfælde af, at disse køretøjer enten hidtil har været afgiftsfritaget her i landet og overdrages til en person eller virksomhed, der ikke er omfattet af § 1, stk. 4, jf. § 3 a, stk. 8, eller at disse køretøjer overgår til varig anvendelse her i landet, jf. § 3 b, stk. 10.

I disse tilfælde skal afgiftsberigtigelsen af køretøjerne ikke ske efter § 4, men efter §§ 5 b, 5c eller 5 d.

Til nr. 6

Det foreslås at afskaffe reglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år. Ved beregningen af registreringsafgiften for brugte personbiler og motorcykler foretages en vurdering af køretøjets afgiftspligtige værdi. Denne vurdering foretages med udgangspunkt i den almindelige handelspris (dvs. den pris, som en bruger generelt må forventes at ville betale for et tilsvarende køretøj ved salg her i landet) uanset, hvad der faktisk er betalt for det brugte køretøj. Den afgiftspligtige værdi kan imidlertid ikke overstige køretøjets oprindelige nypris. Er køretøjets nypris ukendt, fastsættes nyprisen skønsmæssigt.

For brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år kan registreringsafgiften imidlertid fastsættes skematisk. Ved den skematiske fastsættelse af registreringsafgiften tages ikke udgangspunkt i den almindelige handelspris, men derimod i køretøjets nypris og et skematisk beregnet værdifald. Baggrunden herfor er, at køretøjer, der er under 1 år gamle, som udgangspunkt har en ensartet afskrivningsprofil, og dermed også en ensartet nedskrivningsprofil for værdien af registreringsafgiften. Det skematiske værdifald udgør 1 pct. pr. 1.000 km, som bilen har tilbagelagt. Værdifaldet kan dog højst udgøre 2 pct. pr. afsluttet måned de første 3 måneder og højst 1 pct. for de følgende måneder. For en bil på 6 eller 11 måneder svarer det til et maksimalt værdifald på henholdsvis 9 pct. og 14 pct.

Hvis der ikke er anmeldt en nypris for køretøjet til brug for den skematiske værdiansættelse, fastsættes nyprisen skønsmæssigt. Det kan f.eks. være aktuelt for sjældne køretøjer eller køretøjer, der har været udsat for en særligt belastende brug.

Det foreslås at afskaffe særreglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år, som særligt benyttes for valutaudlejningsbiler. En valutaudlejningsbil er et køretøj, der udelukkende anvendes til udlejning til valutaudlændige, dvs. fysiske og juridiske personer, der ikke er hjemmehørende her i landet, og som derfor er afgiftsfritaget efter de særlige regler herom. De gældende regler betyder, at hvis disse biler videresælges og afgiftsberigtiges inden for et år, vil særreglen om en skematisk værdiansættelse finde anvendelse.

Nyprisen for disse køretøjer vil imidlertid oftest være beregnet på grundlag af en særlig rabatpris (flåderabat) til de udlejningsselskaber, som anskaffer nye (afgiftsfrie) biler til brug som valutaudlejningsbiler. Da netop nyprisen lægges til grund for den skematiske værdiansættelse, bliver den afgiftspligtige værdi lavere end markedsprisen for det brugte køretøj.

Registreringsafgiften af en valutaudlejningsbil fastsat efter den skematiske værdiansættelse med nedskrivning på f.eks. 8 pct. som følge af 5 måneders brug vil som udgangspunkt være lavere end den registreringsafgift, der er indeholdt i den almindelige handelspris for en 5 måneder gammel tilsvarende bil. På baggrund af data fra Det Digitale Motorregister skønnes det med betydelig usikkerhed, at forskellen mellem den registreringsafgift, der betales for valutaudlejningsbiler, og den registreringsafgift, der betales for tilsvarende brugte biler under 1 år, som ikke er valutaudlejningsbiler, gennemsnitligt udgør omkring 40.000 kr. pr. valutaudlejningsbil.

Som følge af afskaffelsen af reglen vil der fremover ved afgiftsberigtigelsen foretages en egentlig værdifastsættelse for alle brugte køretøjer, der er under 1 år gamle, som det tilsvarende gælder for alle andre brugte køretøjer.

Til nr. 7

Der er tale om en konsekvensændring som følge af forslaget under nr. 5.

Til nr. 8

Den gældende afgiftsfritagelse for eldrevne køretøjer finder anvendelse for køretøjer, der anmeldes til registrering senest ved udgangen af 2015, hvor afgiftsfritagelsen udløber. Efter de gældende regler skal der derfor som udgangspunkt betales fuld registreringsafgift for eldrevne køretøjer, som beregnet efter §§ 4, 5 eller 5 a, fra den 1. januar 2016.

Med henblik på at sikre en gradvis og balanceret indfasning af eldrevne køretøjer i registreringsafgiften foreslås det, at den beregnede registreringsafgift efter §§ 4, 5 eller 5 a indfases over en 5-årig periode fra 1. januar 2016. Der gives således i medfør af § 5 b en afgiftsrabat ved registrering af køretøjet under indfasningsperioden (2016-2019). Ved beregningen af afgiftsrabatten tages udgangspunkt i en afgiftsberigtigelse af det eldrevne køretøj efter §§ 4, 5 eller 5 a. En eldrevet personbil behandles således som en personbil, jf. § 4, en eldrevet varebil som en varebil, jf. § 5, og eldrevne autocampere og busser behandles som autocampere og busser, jf. § 5 a.

Det foreslås endvidere, at der gennem hele indfasningsperioden indføres et loft for beregningsgrundlaget for afgiftslempelsen på 800.000 kr. pr. eldrevet køretøj. Loftet på 800.000 kr. betyder, at der gennem hele indfasningsperioden afregnes fuld registreringsafgift

for den del af afgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der overstiger 800.000 kr., mens der alene gives nedslag i den del af registreringsafgiften, der udgør en lavere værdi end 800.000 kr. Heraf betales en nærmere bestemt andel af afgiften, som stiger gradvist over indfasningsperioden: 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og fuld indfasning 100 pct. i 2020. Den maksimale afgiftsrabat pr. køretøj vil således udgøre 640.000 kr. i 2016, 480.000 kr. i 2017, 280.000 kr. i 2018 og 80.000 kr. i 2019.

Ved køretøjets første registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 og til og med den 31. december 2017 gives endvidere et bundfradrag i den beregnede registreringsafgift efter § 5 b på 10.000 kr., dog maksimalt den beregnede registreringsafgift efter § 5 b, stk. 1 og 2.

Det er ved fastlæggelsen af indfasningsmodellen for de eldrevne køretøjer forudsat, at reglerne om beregningen af brændstofforbruget for disse køretøjer justeres som beskrevet nedenfor i bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

Der gives efter §§ 4 eller 5 fradrag i registreringsafgiften til køretøjer med god brændstoføkonomi. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km, hvis et køretøj kan køre mere end 16 km pr. liter benzin eller 18 km pr. liter diesel. Kører køretøjet færre end 16 km pr. liter benzin eller 18 km pr. liter diesel, bliver afgiften omvendt tillagt 1000 kr. pr. kilometer pr. liter.

Langt størstedelen af alle benzin- og dieseldrevne køretøjer får i dag fradrag i registreringsafgiften for god brændstoføkonomi. Eldrevne køretøjers brændstofforbrug opgøres imidlertid i kWh/km og ikke i km/l. Efter de gældende regler om beregning af brændstofforbruget vil et eldrevet køretøjs brændstofforbrug i kWh/l derfor omregnes til km/l på baggrund af køretøjets vægt. Efter denne omregningsmetode skal et eldrevet køretøj imidlertid veje under 650 kg for at få et brændstofforbrug bedre end 16 km/l. Det vil betyde, at der for elbiler på det aktuelle marked vil skulle betales et tillæg for et højt brændstofforbrug fra 1. januar 2016.

Det forudsættes derfor i eksemplerne nedenfor, at brændstofforbruget for det pågældende køretøj er beregnet efter de i lovforslagets § 2, nr. 2, foreslåede regler. Der henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse.

Eksempel 1. Eldrevet personbil med en afgiftspligtig værdi på 178.700 kr., inkl. moms, men eksklusiv afgift, der indregistreres i 2016

	Beregning	Kr.
1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms		142.960
2. Moms	25 pct. * (1.)	35.740
3. Elbilens pris inkl. moms	1. + 2.	178.700
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>		
4. Radio		600
5. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * 1.280	5.120
6. ABS		3.750
7. ESP (anti-spin)		2.500
8. Max NCAP-stjerner		2.000
9. Beskattet værdi	3. - (4. + 5. + 6. + 7. + 8.)	164.730
10. Registreringsafgift under progressionsknæk på 82.800	105 pct. * 82.800	86.940

11.	kr. Registreringsafgift over progressionsknæk på 82.800 kr.	180 pct. * ((9.) – 82.800)	147.474
12.	Registreringsafgift før fradrag i afgiften	10. + 11.	234.414
<i>Fradrag i afgiften</i>			
13.	Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 78 km/l benzin	-4.000 * (78-16)	-248.000
14.	Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
15.	Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	12. + 13. + 14.	19.400
<i>Afgift ved indfasning</i>			
16.	Afgift over loft på 800.000 kr.	15. - 800.000	0
17.	Afgift under loft - 20 pct. af afgiften under loftet	20 pct.* (15.)	3.880
18.	Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede afgift		-3.880
19.	Afgift i alt i 2016	16. + 17. +18.	0
20.	Elbilens pris inkl. moms og registreringsafgift	3. + 19.	178.700

Eksempel 2. Eldrevet personbil med en afgiftspligtig værdi på 839.400 kr., inkl. moms, men eksklusiv afgift, der indregistreres i 2016

	Beregning	Kr.
1.	Forhandlers udsalgspris ekskl. moms	671.520
2.	Moms	25 pct. * (1.)
3.	Elbilens pris inkl. moms	1. + 2. 839.400
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>		
4.	Radio	600
5.	Airbag (3.-6. airbag, 4 stk.)	4 * 1.280
6.	ABS	3.750
7.	ESP (anti-spin)	2.500
8.	Max NCAP-stjerner	2.000
9.	Beskattet værdi	3. - (4. + 5. + 6. + 7. + 8.) 825.430
10.	Registreringsafgift under progressionsknæk på 82.800 kr.	105 pct. * 82.800
11.	Registreringsafgift over progressionsknæk på 82.800 kr.	180 pct. * ((9.) – 82.800)
12.	Registreringsafgift før fradrag i afgiften	10. + 11. 1.423.674
<i>Fradrag i afgiften</i>		
13.	Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 38,3 km/l benzin	-4.000 * (38,3-16)
14.	Nedslag for selealarmer (3 stk.)	-600
15.	Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	12. + 13. + 14. 1.333.874
<i>Afgift ved indfasning</i>		
16.	Afgift over loft på 800.000 kr.	15. - 800.000
17.	Afgift under loft - 20 pct. af afgiften under loftet	20 pct.* 800.000
18.	Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede afgift	-10.000
19.	Afgift i alt i 2016	16. + 17. +18. 683.874

20. Elbilens pris inkl. moms og registreringsafgift	3. + 19.	1.523.274
---	----------	-----------

Til nr. 9

Plug-in-hybridkøretøjer er køretøjer, som drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og som kan oplades ved hjælp af en ekstern strømforsyning. Disse køretøjer er ikke efter de gældende regler omfattet af tilsvarende afgiftsfritagelser, som gælder for el- og brintbiler. Plug-in-hybridkøretøjers elforbrug indgår imidlertid ikke ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug efter brændstofforbrugsafgiftsloven.

Beregningen af grøn ejerafgift og registreringsafgift for disse køretøjer baseres derfor på et ekstraordinært lavt brændstofforbrug pr. km. Dette betyder, at der for et plug-in-hybridkøretøj som udgangspunkt betales grøn ejerafgift på laveste niveau, og at der ofte alene svares registreringsafgift på minimumsniveauet, svarende til 20.000 kr., for en ny personbil.

Det foreslås, at eldrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer afgiftsmæssigt ligestilles ved at tilpasse reglerne om beregning af brændstofforbruget. Det karakteristiske ved plug-in-hybridkøretøjer er, at disse køretøjer i overvejende grad drives af el, og desuden vil en mere lempelig afgiftsmæssig behandling af plug-in-hybridkøretøjer skabe incitament til at montere en lille benzin- eller dieselmotor på de eldrevne køretøjer.

Derfor foreslås det at justere reglerne om beregning af brændstofforbruget for plug-in-hybridkøretøjer. Plug-in-hybridkøretøjers elforbrug vil herefter skulle medregnes ved beregningen af brændstofforbruget på samme måde, som det er tilfældet for eldrevne køretøjer.

Denne ændrede beregning af brændstofforbruget for plug-in-hybridkøretøjer vil medføre meget store engangsstigninger i registreringsafgiften for plug-in hybrid biler.

Det foreslås derfor, at medregningen af elforbruget for plug-in-hybridkøretøjer indføres parallelt med og efter samme principper som indfasningsmodellen for betaling af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer.

Registreringsafgiften i indfasningsperioden beregnes som hidtil, dvs. uden indregning af elforbruget ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug. I tillæg hertil betales desuden gennem indfasningsperioden en andel af differencen mellem registreringsafgiften ved en fuld indregning af elforbruget, og registreringsafgiften uden indregning af elforbruget. Den andel af differencen, der skal betales i indfasningsperioden, stiger gradvist og udgør 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og 100 pct. i 2020.

Der indføres som for elbiler et loft på 800.000 kr. Loftet på 800.000 kr. betyder, at der gennem hele indfasningsperioden skal afregnes fuld registreringsafgift for den del af merafgiften, der overstiger 800.000 kr. Den maksimale afgiftsrabat aftrappes hermed over indfasningsperioden og vil således udgøre 640.000 kr. i 2016, 480.000 kr. i 2017, 280.000 kr. i 2018 og 80.000 kr. i 2019. I tillæg til den gradvise indfasning ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i merafgiften for plug-in-hybridkøretøjer på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet.

Eksempel 1. Personbil, der drives på el i kombination med benzin med en afgiftspligtig værdi på 300.000 kr., inkl. moms, men eksklusiv afgift, der indregistreres i 2016

	Beregning	Kr.
1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms		240.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	60.000
3. Elbilens pris inkl. moms	1. + 2.	300.000
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>		
4. Radio		600
5. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * 1.280	5.120
6. ABS		3.750
7. ESP (anti-spin)		2.500
8. Max NCAP-stjerner		2.000
9. Beskattet værdi	3. - (4. + 5. + 6. + 7. + 8.)	286.030
10. Registreringsafgift under progressionsknæk på 82.800 kr.	105 pct. * 82.800	86.940
11. Registreringsafgift over progressionsknæk på 82.800 kr.	180 pct. * ((9.) - 82.800)	365.814
12. Registreringsafgift før fradrag i afgiften	10. + 11.	452.754
<i>Fradrag i afgiften ved gældende regler</i>		
13. Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 166,7 km/l benzin	-4.000 * (166,7-16)	-602.800
14. Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
15. Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	12. + 13. + 14.	19.400
<i>Fradrag i afgiften efter lovforslaget</i>		
16. Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 53,8 km/l benzin	-4.000 * (53,8-16)	-151.200
17. Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
18. Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	12. + 16. + 17.	300.954
<i>Afgift ved indfasning</i>		
19. Merafgift ved fuld indfasning	18. - 15.	281.554
20. Merafgift over loft på 800.000 kr.	19. - 800.000	0
21. Merafgift under loft - 20 pct. af merafgiften under loftet	20 pct.* (19.)	56.311
22. Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede merafgift		-10.000
23. Afgift i alt i 2016	15. + 20. + 21. + 22.	65.711
24. Plug-in hybridbilens pris inkl. moms og registreringsafgift	3. + 23.	365.711

Til nr. 10

Det foreslås, at der for brændselscelledrevne køretøjer anvendes en identisk indfasningsmodel som for de eldrevne køretøjer. Denne indfasningsordning foreslås dog først påbegyndt fra januar 2019, dvs. umiddelbart efter den under nr. 1 foreslåede afgiftsfritagelses udløb.

Brændselscellebiler indføres herefter gradvist i registreringsafgiften over en 5 årig periode fra den 1. januar 2019 og med et loft på 800.000 kr. Brændselscellebiler vil være fuldt ud indfaset i registreringsafgiften fra den 1. januar 2023. Den foreslåede ordning i § 5 d er således identisk med ordningen i § 5 b, idet ordningen i § 5 d dog er forskudt med 3 år. Der henvises til bemærkningerne til § 5 b.

Til nr. 11 og 12

Der er alene tale om en præcisering af reglerne om beregning af eksportgodtgørelse for eldrevne køretøjer, brændselscelledrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer i tilfælde af, at disse køretøjer afmeldes fra Køretøjsregistret og udføres af landet efter § 7 b. I disse tilfælde skal beregningen af eksportgodtgørelse for eldrevne køretøjer, brændselscelledrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer ligeledes ske efter §§ 5 b, 5 c eller 5 d, hvis køretøjet er afgiftsberigtiget efter disse bestemmelser.

Der vil således ved beregningen af eksportgodtgørelse blive taget højde for de afgiftsrabatter, som er givet i registreringsafgiften ved afgiftsberigtigelsen efter §§ 5 b, 5 c eller 5 d.

Desuden gælder det i forhold til beregningen af eksportgodtgørelsen, at godtgørelsesbeløbet ikke kan overstige den afgift, der oprindeligt er betalt ved afgiftsberigtigelsen efter §§ 5 b, 5 c eller 5 d, fratrukket 15 pct., dog mindst 8.500 kr. for personbiler og 4.500 for varebiler og motorcykler, jf. § 7 b, stk. 2.

Til nr. 13 - 15

Værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, medregnes i den afgiftspligtige værdi, når registreringsafgiften for et nyt køretøj skal beregnes. Værdien af køretøjets radioudstyr medregnes dog kun, hvis værdien af radioudstyret overstiger et beløb på 1.000 kr., og kun med det overskydende beløb. Fradraget for radioudstyr blev indført i 1978 som et fradrag for sikkerhedsudstyr. Værdien af fradraget er fastsat på baggrund af et skøn over, hvad meromkostningen for en fabriksmonteret bilradio af rimelig kvalitet kunne beløbe sig til.

Den teknologiske udvikling har siden da ændret sig markant. En bilradio er i dag standardudstyr og betragtes ikke længere som sikkerhedsudstyr, hvorfor hensigten bag fradraget er forældet. Det foreslås derfor at udfase radiofradraget gradvist fra 2016, hvor fradraget nedsættes med 40 pct. til 600 kr.

I lovforslaget afskaffes fradraget fuldt ud fra 2017 og frem. Det medvirker til at sikre, at aftalen ikke reducerer udgiftslofterne inden for rammerne af budgetloven og dermed råderummet til offentlige serviceudgifter og øvrige prioriteringer. Aftaleparterne vil i 2016 aftale finansieringen i årene 2017 til 2019, hvilket indebærer, at afskaffelsen af radiofradraget kan blive revideret.

Til nr. 16

Der foreslås en justering af straffebestemmelsen i § 27, hvorefter bestemmelsen udvides til også at omfatte tilfælde, hvor et køretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 5 b, 5 c eller 5 d, anvendes i strid med de betingelser, der er lagt til grund for afgiftsberigtigelsen af varebiler, jf. § 5, busser og autocampere, jf. § 5 a, stk. 1 og 2. Herefter straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt har anvendt det eldrevne køretøj, det brændselscelledrevne køretøj eller et plug-in-hybridkøretøj i strid med de givne betingelser, med bøde, som det tilsvarende gælder

for benzin- og dieseldrevne vebiler, busser og autocampere.

§ 2

Til nr. 1

Det foreslås, at eldrevne køretøjer indpasses i den grønne ejerafgift fra 1. januar 2016. Afgiftsfritagelsen videreføres derfor ikke for disse køretøjer.

Det foreslås desuden, at afgiftsfritagelsen for brintdrevne køretøjer forlænges til udgangen af 2018. Det foreslås endvidere, at afgiftsfritagelsen udvides til at omfatte alle brændselscelledrevne køretøjer. Ved et brændselscelledrevent køretøj forstås et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Til nr. 2

Det foreslås at justere reglerne om beregning af brændstofforbruget for eldrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer, så disse regler også inkluderer et brændstofforbrug, der er målt i Wh pr. kilometer.

I forhold til beregning af grøn ejerafgift vil dette betyde, at såvel eldrevne køretøjer som plug-in-hybridkøretøjer generelt vil have en god brændstoføkonomi efter omregning og disse køretøjer vil derfor som udgangspunkt blive indplaceret på de laveste satser i brændstofforbrugsafgiftsloven, svarende til 620 kr. i 2016. For plug-in-hybridkøretøjer fastsættes efter gældende regler et brændstofforbrug, der ikke medregner den del af energiforbruget, der er elektricitet. For disse køretøjer beregnes derfor allerede de laveste satser. For plug-in-hybridkøretøjer, der drives af elektricitet i kombination med diesel, vil der som følge af forslaget ske en mindre afgiftsforhøjelse. Det skyldes, at den laveste sats på afgiftsskalaen for dieseldrevne køretøjer er lavere end den laveste sats for benzindrevne køretøjer. Stigningen er fra 260 kr. til 620 kr. i 2016.

Da de eldrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer nu indføres i registreringsafgiften, har det også i forhold til beregningen af registreringsafgiften betydning, at der fastsættes en regel for omregning af disse køretøjers energiforbrug til et brændstofforbrug målt i km/l. Der gives således et fradrag på 4.000 kr. i registreringsafgiften for hver kilometer, en benzindreven bilen tilbagelægger pr. liter ud over 16 km/l.

Den gældende beregning af brændstofforbruget bygger på de harmoniserede målemetoder, som er fastsat i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug. Det beregnede brændstofforbrug efter direktivet angives i liter pr. 100 km, som herefter omregnes til km/l.

Der er i direktivet ligeledes fastsat en harmoniseret målemetode for energiforbrug målt i Wh pr. liter, hvoraf der kan udledes følgende omregningsfaktorer, jf. Energistyrelsens nøgletal:

Tabel 1. Omregning kWh til benzin

Vægtfylde benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	0,75 ton/m ³
Brændværdi benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	43,80 GJ/ton
Energiindhold benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	32,85 MJ/liter
Energiindhold kWh	3,60 MJ

Energiindhold benzin omregnet til kWh	9,125 Wh/liter
--	-----------------------

Tabel 2. Omregning diesel til benzin

Vægtfylde benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	0,75 ton/m ³
Brændværdi benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	43,80 GJ/ton
Energiindhold benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	32,85 MJ/liter
Vægtfylde diesel (uden iblanding af biobrændstoffer)	0,84 ton/m ³
Brændværdi diesel (uden iblanding af biobrændstoffer)	42,70 GJ/ton
Energiindhold diesel (uden iblanding af biobrændstoffer)	35,87 MJ/liter
Energiindhold diesel i forhold til energiindhold benzin	1,092

Tabel 3. Omregning naturgas til benzin

Vægtfylde benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	0,75 ton/m ³
Brændværdi benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	43,80 GJ/ton
Energiindhold benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	32,85 MJ/liter
CO ₂ -indhold benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	73 kg/GJ
CO ₂ -udledning benzin (uden iblanding af biobrændstoffer)	2400 g CO ₂ /liter
Opgjort pr. 100 km	1/24

For eldrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer, hvor der ikke er oplyst et brændstofforbrug, der er målt i Wh pr. kilometer, foreslås det, at brændstofforbruget beregnes på baggrund af køretøjets vægt. Da disse køretøjer ofte er tungere end almindelige køretøjer, kan køretøjets vægt føre til et højt brændstofforbrug. Da eldrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer som udgangspunkt er nye bilmodeller, formodes der i de fleste tilfælde at foreligge oplysninger om køretøjets energiforbrug, hvorfor denne bestemmelse alene vil finde anvendelse i særlige tilfælde.

Der kan herved fastsættes følgende omregningsmetoder for omregningen af brændstofforbruget for eldrevne køretøjer, brændselscelledrevne køretøjer og plug-in-hybridkøretøjer, hvorefter disse køretøjers energiforbrug omregnes til et benzinformbrug:

For eldrevne køretøjer og brændselscelledrevne køretøjer fastsættes en fast omregningsmetode fra Wh pr. kilometer til liter pr. 100 km ved fastsættelsen af brændstofforbruget. Omregningen fra energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinformbruget målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Herefter vil brændstofforbruget for det eldrevne køretøj eller det brændselscelledrevne køretøj (nu udtrykt i liter benzin pr. 100 km) kunne omregnes til km/l som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 2. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Eksempel 1. Eldrevet køretøj

Elforbrug	158 Wh/ km
Omregningsfaktor elforbrug til benzinformbrug	91,25 Wh/liter
Omregning til liter benzin/100 km	158 Wh/km/91,25 Wh/liter = 1,73 liter /100 km
Omregning til km/liter	100/1,73 liter benzin/100 km = 57,8 km/liter

For plug-in-hybridkøretøjer, der drives af el i kombination med benzin, fastsættes en fast omregningsmetode fra Wh pr. kilometer til liter og benzinforbrug målt i liter pr. 100 km, hvorefter der foretages en omregning til et samlet benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter 100 pr. km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Det samlede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede og det målte benzinforbrug i liter pr. 100 km. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Eksempel 2. Plug-in-hybridkøretøj, der drives af el i kombination med benzin

Elforbrug	115 Wh/km
Benzinforbrug	0,6 liter/100 km
Omregningsfaktor elforbrug til benzinforbrug	91,25 Wh/liter
Omregning elforbrug til liter benzin/100 km	$115 \text{ Wh/km} / 91,25 \text{ Wh/liter} = 1,26 \text{ liter} / 100 \text{ km}$
Samlet benzinforbrug	$(1,26 + 0,6) \text{ liter} / 100 \text{ km} = 1,86 \text{ liter} / 100 \text{ km}$
Omregning til km/liter	$100 / 1,86 \text{ liter benzin} / 100 \text{ km} = 53,8 \text{ km/liter}$

For plug-in-hybridkøretøjer, der drives af el i kombination med diesel, fastsættes en fast omregningsmetode fra Wh pr. kilometer og dieselforbrug målt i liter pr. kilometer, hvorefter der foretages en omregning til et samlet benzinforbrug udtrykt målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. 100 km med en fast faktor på 91,25. Køretøjets dieselforbrug målt i liter pr. 100 km omregnes til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at gange dieselforbruget målt i liter pr. 100 km med en fast faktor på 1,092. Det samlede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Eksempel 3. Plug-in-hybridkøretøj, der drives af el i kombination med diesel

Elforbrug	133 Wh/km
Dieselforbrug	1,8 liter/100 km
Omregningsfaktor elforbrug til benzinforbrug	91,25 Wh/liter
Omregning elforbrug til liter benzin/100 km	$133 \text{ Wh/km} / 91,25 \text{ Wh/liter} = 1,46 \text{ liter} / 100 \text{ km}$
Omregningsfaktor dieselforbrug til benzinforbrug	1,092
Omregning diesel til benzin	$1,8 \text{ liter} / 100 \text{ km} * 1,092 = 1,97 \text{ liter benzin} / 100 \text{ km}$
Samlet benzinforbrug	$(1,46 + 1,97) \text{ liter} / 100 \text{ km} = 3,43 \text{ liter} / 100 \text{ km}$
Omregning til km/liter	$100 / 3,43 \text{ liter benzin} / 100 \text{ km} = 29,2 \text{ km/liter}$

For plug-in-hybridkøretøjer, der drives af el i kombination med naturgas eller biogas, fastsættes en fast omregningsmetode udtrykt i Wh pr. kilometer og køretøjets udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, hvorefter der foretages en omregning til et samlet benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer omregnes til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere den målte udledning af CO₂ med en fast faktor på 24. Det samlede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede benzinforbrug målt i liter pr. 100 km. Foreligger der

ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Eksempel 4. Plug-in-hybridkøretøj, der drives af el i kombination med naturgas

Elforbrug	116 Wh/km
CO2-udledning	18 g/km
Omregningsfaktor elforbrug til benzinforbrug	91,25 Wh/liter
Omregning elforbrug til liter benzin/100 km	$116 \text{ Wh/km} / 91,25 \text{ Wh/liter} = 1,27 \text{ liter/100 km}$
Omregningsfaktor CO2-udledning til benzinforbrug	1/24 liter
Omregning CO2-udledning til liter benzin/100 km	$18 \text{ g/km} / 24 = 0,75 \text{ liter benzin/pr. 100 km}$
Samlet benzinforbrug	$(1,27 + 0,75) \text{ liter/100 km} = 2,02 \text{ liter/100 km}$
Omregning til km/liter	$100 / 2,02 \text{ liter benzin/100 km} = 49,5 \text{ km/liter}$

Endvidere foreslås det at tilrette stk. 3, så angivelsen i liter pr. 100 km bliver ensrettet for alle omregningsmetoder i § 3.

Til nr. 3

Der er tale om en konsekvensændring som følge af lovforslagets nr. 2.

§ 3

Til nr. 1

Det foreslås, at eldrevne køretøjer indpasses i vægtafgiften fra den 1. januar 2016, og den gældende afgiftsfritagelse videreføres derfor ikke for disse køretøjer.

Det foreslås desuden, at afgiftsfritagelsen for brintdrevne køretøjer forlænges til udgangen af 2018. Det foreslås endvidere, at afgiftsfritagelsen udvides til at omfatte alle brændselscelledrevne køretøjer. Ved et brændselscelledrevent køretøj forstås et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Til nr. 2

Det foreslås, at eldrevne køretøjer fritages for udligningsafgift. Eldrevne køretøjer sidestilles derved med benzindrevne køretøjer.

Til nr. 3

I lovforslaget udvides tillægget for manglende partikelfilter til også at omfatte dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang før den 18. marts 2009. Tillægget indføres over en 3-årlig periode fra den 1. januar 2017 med 400 kr., til 600 kr. i 2018 og med et fuldt tillæg på 1.000 kr. i 2019. Det medvirker til at sikre, at aftalen ikke reducerer udgiftslofterne inden for rammerne af budgetloven og dermed råderummet til offentlige serviceudgifter og øvrige prioriteringer. Aftaleparterne vil i 2016 aftale finansieringen i årene 2017 til 2019, hvilket indebærer, at udvidelsen af partikeludledningsafgiften kan blive revideret.

Til nr. 4

Det foreslås, at trehjulede eldrevne motorcykler indpasses i vægtafgiften fra den 1. januar 2016. Afgiftsfritagelsen videreføres derfor ikke for disse køretøjer.

§ 4

Til nr. 1

Som udgangspunkt kan momsregistrerede virksomheder få tilbagebetalt elafgift af den af virksomheden forbrugte elektricitet, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås, at der indsættes en særlig begrænsning i de momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, stk. 3. Forslaget indebærer, at der ikke kan ydes godtgørelse for elektricitet til lagring af energi i batterier eller andre komponenter, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer.

Til nr. 2

Det foreslås, at der skal ske en særskilt måling af den elektricitet, som virksomheden anvender til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, da der ikke længere gives godtgørelse for dette elforbrug.

Det foreslås desuden, at det er en betingelse for at virksomheden kan få godtgørelse for den elektricitet, der er forbrugt af virksomheden til andre formål, at der er foretaget en særskilt måling af den elektricitet, der anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer. Målingen skal registreres og indgå i virksomhedens regnskabsmateriale.

Hvis ikke der er foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt., fastsættes forbruget til 460 kWh pr. måned for hvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden. Der vil således blive fastsat et forbrug for de registrerede eldrevne køretøjer, som virksomheden ejer, bruger, leaser, lejer m.v., eller som i øvrigt oplades i virksomheden. Et elforbrug på 460 kWh pr. måned for hvert registreret eldrevet køretøj svarer til en gennemsnitligt årskørsel for et nyt køretøj.

§ 5

Til nr. 1

Den midlertidige særregel om, at der for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed kan betales den lave processats på 0,4 øre pr. kWh, udløber ved udgangen af 2015. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ophæves med virkning fra den 1. januar 2016.

§ 6

Det foreslås, at § 1, nr. 6 og 13, § 2, nr. 2 og 3, § 3, nr. 2 og 4, §§ 4 og 5 træder i kraft den 1. januar 2016. Det foreslås endvidere, at § 1, nr. 14 og 15 og § 3, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2017.

Det foreslås desuden, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af indfasningen af afgiften for eldrevne, plug-in hybrid og brændselscelledrevne køretøjer efter §

1, nr. 1 til 5, nr. 7 til 12 og nr. 16, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1, samt at ministeren kan fastsætte, at § 1, nr. 1 til 5, nr. 7 til 12 og nr. 16, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1, kan træde i kraft på forskellige tidspunkter. Disse bestemmelser kan dog tidligst træde i kraft, når der enten foreligger en tilkendegivelse fra Europa-Kommissionen om, at indfasningsordningerne ikke indebærer statsstøtte, eller når der er opnået en statsstøttegodkendelse fra Europa-Kommissionen.

Der foreslås endvidere i stk. 4 en overgangsordning for eldrevne køretøjer, hvis der for køretøjet er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvis køretøjet anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. juli 2016. Disse køretøjer fritages for registreringsafgift, ligesom det efter gældende regler er tilfældet for eldrevne køretøjer, der anmeldes til registrering inden udgangen af 2015.

Der foreslås ligeledes i stk. 5 en overgangsordning for plug-in-hybridkøretøjer i forhold til beregningen af registreringsafgift, hvis der for køretøjet er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvis køretøjet anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. juli 2016. For disse køretøjer betales registreringsafgift efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 2. Fritaget for afgift er:

14) Eldrevet motorkøretøj, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2015,

19) køretøjer, som udelukkende benyttes i lukkede dyreparker med fritgående levende dyr, hvortil publikum har adgang, og

20) brintdrevet motorkøretøj, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2015.

Stk. 3 og 4. ---

§ 3 a. ---

Stk. 8. Overgår et motorkøretøj, der hidtil har været afgiftsfrit, jf. § 1, stk. 4, til en person eller virksomhed, der ikke er omfattet af §

1, stk. 4, ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter § 4.

Stk. 9-11. ---

§ 3 b. ---

Stk. 10. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b.

§ 4. ---

Stk. 10. For brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år, jf. stk. 8, kan afgiften fastsættes til den afgift, der ville have været gældende ved bilens eller motorcyklens afgiftsberigtigelse som

Lovforslaget

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014, som ændret ved § 1 i lov nr. 1503 af 23. december 2014 og § 24 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, nr. 14, affattes således:

»14) et brændselscelledrevet motorkøretøj, hvis køretøjet er registreret inden udgangen af 2018,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 19, ændres », og« til: ».«.

3. § 2, stk. 1, nr. 20, ophæves.

4. I § 3 a, stk. 8, ændres »§ 4« til: »§ 4-5 d«.

5. I § 3 b, stk. 10, ændres »§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b« til: »§ 4-5 d«.

6. § 4, stk. 10, ophæves.

Stk. 11 og 12 bliver herefter stk. 10 og 11.

ny, jf. § 9, stk. 2, med fradrag af 1 pct. pr. 1.000 km, som køretøjet har tilbagelagt efter registreringen eller ibrugtagningstidspunktet. Fradraget kan dog højst udgøre 2 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet i de første 3 måneder og højst 1 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet for de efterfølgende måneder. For biler og motorcykler, der her eller i udlandet har været anvendt til formål omfattet af § 2, stk. 1, eller anvendt under omstændigheder, der hverken her eller i udlandet medfører registreringspligt, fradrages yderligere 5.000 kr., hvis bilen eller motorcyklen har været registreret eller taget i anvendelse i mindst 2 måneder og kørt mindst 5.000 km. Køretøjets alder regnes fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, jf. stk. 8. Er der ikke anmeldt en pris for køretøjet efter § 9, stk. 1, fastsættes den afgiftspligtige værdi til den værdi, der ville have været gældende ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt, jf. § 10, stk. 2.

Stk. 11. ---

Stk. 12. Korrektioner af afgiftssatserne beregnet efter stk. 11 har virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges i den kalendermåned, for hvilken korrektionen er beregnet.

7. I § 4, *stk. 12*, der bliver *stk. 11*, ændres »stk. 11« til: »stk. 10«.

8. Efter § 5 a indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 b. For køretøjer, der alene anvender el som drivmiddel, beregnes afgiften som følger:

- 1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016 beregnes afgiften som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017 beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2018 beregnes afgiften som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 beregnes afgiften som 90 pct. af

registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Stk. 1, nr. 1-4, finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr. Hvis registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, overstiger 800.000 kr., betales forskellen mellem registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, og 800.000 kr. i tillæg til afgiften efter 1. pkt.

Stk. 3. Ved køretøjets registrering i 2016 og 2017 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 og 2 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1 og 2.«

9. Efter § 5 b indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 c. For køretøjer, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales registreringsafgift efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Stk. 2. I tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1, betales følgende afgift:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016 betales 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017 betales 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2018 betales 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 betales 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Stk. 3. Stk. 2, nr. 1-4, finder alene anvendelse for

den del af differencen, der udgør op til 800.000 kr. For den overskydende del af differencen betales forskellen mellem den beregnede afgift efter §§ 4 eller 5 og 800.000 kr. i tillæg til afgiften efter stk. 1 og 1. pkt.

Stk. 4. Ved køretøjets registrering i 2016 og 2017 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 og 3 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2 og 3.«

10. Efter § 5 c indsættes før overskriften før § 7:

»§ 5 d. For køretøjer, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel, beregnes afgiften som følger:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 beregnes afgiften som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020 beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 beregnes afgiften som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 beregnes afgiften som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Stk. 1, nr. 1-4, finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr. Hvis registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, overstiger 800.000 kr., betales forskellen mellem registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a og 800.000 kr. i tillæg til afgiften efter 1. pkt.«

11. I § 7b, stk. 1, ændres »§§ 4, 5, 5 a, 6« til: »§§ 4-5 d«.

§ 7b. Afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4, 5, 5 a, 6, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet

Stk. 2-7. ---

12. I § 7 b, stk. 2, indsættes som nr. 5:

»5) For eldrevne køretøjer, plug-in-hybridkøretøjer og brændselscelledrevne køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 b, stk. 1-3, § 5 c, stk. 1-3, eller § 5 d, stk. 1-2, som afgiften efter § 5 b, stk. 1-3, § 5 c, stk. 1-3, eller § 5 d, stk. 1-2.«

13. I § 8, stk. 3, 2. pkt., ændres »1.000« til: »600«.

14. § 8, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

15. I § 8, stk. 3, 3. pkt., der bliver stk. 3, 2. pkt., udgår »endvidere«.

§ 8. ---

Stk. 3. Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet. Der kan dog ses bort fra betalingen for radioapparater, der

indgår i handelen, dog højst for et beløb af 1.000 kr. Uden for afgiftsberegningen kan endvidere holdes ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren, dog betinget af, at montering eller udførelse af arbejdet i øvrigt på køretøjet ikke foretages af fabrikations- eller importørvirksomheden. Til den afgiftspligtige værdi medregnes heller ikke betaling for sidevogne, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport og ikke benyttes til persontransport.

Stk. 4-10. ---

§ 27. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt

4) eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5 eller § 5 a, stk. 1 og 2, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

Stk. 2-5. ---

§ 1. ---

Stk. 2. Der svares ikke afgift af biler, der registreres på grænse nummerplader eller prøvemærker.

Stk. 3. ---

§ 3. ---

Stk. 3. Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler. Foreligger der oplysning om en natur- og biogasdrevet bils udledning af CO₂ udtrykt i gram pr. kilometer, omregnes denne udledning til antal kilometer pr. liter diesel. Omregningen foretages ved at dividere en fast faktor på 2.650 med den oplyste udledning af CO₂ udtrykt i gram pr. kilometer. Foreligger der ikke

16. I § 27, nr. 4, ændres »§ 5 eller § 5 a, stk. 1 og 2« til: »§ 5, § 5 a, stk. 1 og 2 eller § 5 b-5 d,«.

§ 2

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1503 af 23. december 2014 og § 3 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Indtil den 31. december 2018 omfatter afgiftspligten efter stk. 1 ikke biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.«

2. § 3, stk. 3 og 4, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler. Foreligger der oplysning om en natur- og biogasdrevet bils udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, omregnes denne udledning til liter diesel pr. 100 km. Omregningen foretages ved at dividere den oplyste udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer med en fast faktor på 26,5. Foreligger der ikke oplysning om udledningen af CO₂, betales afgift efter den i stk. 2, 2. pkt., foretagne omregning.

Stk. 4. Af eldrevne biler betales afgift som af

oplysning om udledningen af CO₂, betales afgift efter den i stk. 2, 2. pkt., foretagne omberegning.

Stk. 4. Af eldrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning. Af biler, der hverken er benzindrevne, dieseldrevne, natur- og biogasdrevne eller eldrevne, betales afgift som af dieseldrevne biler efter den i stk. 2, 2. pkt., foretagne omregning.

Stk. 5. De i stk. 1 under A angivne beløb gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2017. De i stk. 1 under B angivne beløb gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2015.

Stk. 6. Fra og med kalenderåret 2016 og til og med kalenderåret 2020 reguleres de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

Stk. 7. For kalenderåret 2018 forhøjes de i stk. 1 under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 5,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb gælder for forbrugsafgift, der opkræves i

benzindrevne biler. Foreligger der oplysning om bilens forbrug af Wh pr. kilometer, omregnes dette forbrug til antal kilometer pr. liter benzin. Omregningen fra energiforbrug målt i Wh pr. kilometer til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste energiförbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Foreligger der ikke oplysning om energiförbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 5. For biler, der drives af el i kombination med benzin, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strömforstyrning, betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysninger om bilens energiförbrug målt i Wh pr. kilometer, og benzinförbrug målt i liter pr. 100 km, foretages en omregning til et samlet benzinförbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiförbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiförbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Det samlede benzinförbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede og det målte benzinförbrug målt i liter pr. 100 km. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiförbrug målt i Wh pr. kilometer og benzinförbrug pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 6. For biler, der drives af el i kombination med diesel, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strömforstyrning, betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysninger om bilens energiförbrug målt i Wh pr. kilometer, og dieselförbrug målt i liter pr. kilometer, foretages en omregning til et samlet benzinförbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiförbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiförbrug målt i Wh pr. 100 km med en fast faktor på 91,25. Bilens dieselförbrug målt i liter pr. 100 km omregnes til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km ved at gange med bilens dieselförbrug målt i liter pr. 100 km med en fast faktor på 1,092. Det samlede benzinförbrug målt i liter pr. 100 km er summen af det beregnede benzinförbrug målt i liter pr. 100 km. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiförbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens dieselförbrug pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 7. For biler, der drives af el i kombination

kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

Stk. 8. Reguleringer efter stk. 5 og den i stk. 6 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

med natur og biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysninger om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, foretages en omregning til et samlet benzinförbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne beregning omregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiförbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer omregnes til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere den målte udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer med en fast faktor på 24. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiförbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, jf., stk. 3, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 8. Af brændselscelledrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler. Foreligger der oplysning om bilens förbrug af Wh pr. kilometer, omregnes dette förbrug til antal kilometer pr. liter benzin. Omregningen fra energiförbrug målt i Wh pr. kilometer til benzinförbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste energiförbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Foreligger der ikke oplysning om energiförbruget målt i Wh pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 9. Af biler, der hverken drives af benzin, diesel, elektricitet, brændselsceller, naturgas eller biogas, betales afgift som af dieseldrevne biler efter den i 2, 2. pkt., foretagne omregning.«

Stk. 5-8 bliver herefter til stk. 9-12.

3. I § 3, *stk. 8*, der bliver *stk. 12*, ændres »*stk. 5* og den i *stk. 6*« til: »*stk. 9* og den i *stk. 10*«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 745 af 25. juni 2014, § 3 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 30 i lov nr. 1532 af 27. december 2014 og § 6 i lov nr. 540 af 29. april 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 2*, ændres »samt indtil den 31. december 2015 køretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel.« til: »samt indtil den 31. december 2018 køretøjer, der alene drives ved hjælp af brændselsceller.«

§ 1. ---

Stk. 2. Afgiftspligten efter stk. 1 omfatter ikke køretøjer, der er afgiftspligtige efter brændstofförbrugsafgiftsloven, samt indtil den 31. december 2015 køretøjer, der alene anvender el eller brint som

drivmiddel.

§ 2. ---

Stk. 2. For afgiftspligtige køretøjer omfattet af § 3, stk. 1, A-D, og § 4, stk. 1, I og II, som er indrettet til at benytte anden drivkraft end benzin, eller som fremføres af et sådant køretøj, svares tillige en udligningsafgift, jf. dog § 15.

§ 15. ---

Stk. 1. ---

7. Trehjulede eldrevne motorcykler.

§ 11. ---

Stk. 3. Tilbagebetalingen kan ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet og varme, som forbruges i vandvarmere, varmepumper til opvarmning af brugsvand, elektriske radiatorer, strålevarmeanlæg, varmeblæsere, konvektionsovne, varmepumper og lignende anlæg, der anvendes til fremstilling af rumvarme, herunder varme, som leveres fra virksomheden. Undtaget er dog forbrug af elektricitet i rumvarmeaggregater, der midlertidigt placeres i et lokale for at dække et kortvarigt rumvarmebehov. Endvidere ydes der ikke tilbagebetaling af afgiften af elektricitet og varme, der direkte eller indirekte anvendes til fremstilling af kulde, som leveres fra virksomheden.

2. I § 2, *stk. 2*, ændres »anden drivkraft end benzin« til: »anden drivkraft end benzin og elektricitet«

3. I § 2 *b* indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Stk. 1 og stk. 2 finder tilsvarende anvendelse for dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang før den 18. marts 2009. Tillægget efter 1. pkt. reduceres i 2017 til 400 kr. og i 2018 til 600 kr.«

4. I § 15, *stk. 1*, ophæves nr. 7.

§ 4

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 1. april 2011, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 625 af 14. juni 2011, § 3 i lov nr. 1390 af 23. december 2012, § 3 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 2 i lov nr. 93 af 29. januar 2014 og § 3 i lov nr. 1174 af 5. november 2014 og senest ved § 1 i lov nr. 578 af 4. maj 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, *stk. 3*, indsættes som 12. pkt.: »Tilbagebetaling kan ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer.«

Tilbagebetaling kan heller ikke finde sted for elektricitet og varme, der direkte eller indirekte anvendes til fremstilling af kulde, eller af kulde leveret til virksomheden til køling af rum, hvor kølingen sker af komfortmæssige hensyn. Tilbagebetaling kan heller ikke finde sted for elektricitet, der er medgået til fremstilling af varme, som er leveret til virksomheden, og som virksomheden forbruger som rumvarme eller varmt vand eller leverer til andre. Der ydes dog tilbagebetaling for afgiften af varme, der forbruges i lukkede anlæg til fremstilling eller forarbejdning af varer, og som indirekte bidrager til rumopvarmning, såfremt højst 10 pct. af den energi, der er forbrugt i anlægget, bidrager til rumopvarmning. For afgiftspligtig elektricitet til formål, som er nævnt i 1., 3. eller 4. pkt., ydes dog tilbagebetaling af afgift nævnt i § 6, stk. 1, 2. pkt., med 49,8 øre pr. kWh (2015-niveau), herunder for ydelser omfattet af stk. 2. For modtagelse af leverancer, som er baseret på elektricitet, finder 7. pkt. ikke anvendelse. 7. pkt. finder heller ikke anvendelse for elforbrug, for hvilket der sker tilbagebetaling af afgift efter denne lovs øvrige regler. I perioden 2012-2014 ydes tilbagebetaling efter 7. pkt. med de satser, som fremgår af bilag 3 a. Satsen for tilbagebetaling, som er nævnt i 7. pkt., reguleres efter § 32 a i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

Stk. 4-20.---

§ 11. ---

Stk. 5. For at der kan ydes tilbagebetaling efter stk. 3, 7. pkt., skal den tilbagebetalingsberettigede mængde elektricitet være opgjort som den faktiske mængde elektricitet forbrugt i de nævnte anlæg opgjort efter måler. Et af de øvrige nedenstående principper kan dog vælges, såfremt virksomheden kan godtgøre, at den derved ikke opnår øget tilbagebetaling af afgift efter denne lov, ud over hvad den

2. I § 11, stk. 5, indsættes før 1. pkt.:

»For at tilbagebetalingen kan finde sted efter stk. 1, nr. 1, skal den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, og for hvilken tilbagebetalingen ikke kan finde sted, jf. stk. 3, 12. pkt., være opgjort særskilt efter måler. Hvis ikke der er foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt.,

kan opnå ved opgørelse efter 1. pkt. Virksomheder kan vælge mellem følgende principper ved opgørelsen af den mængde elektricitet, som ikke er berettiget til tilbagebetaling efter stk. 3:

- 1) Den faktiske mængde elektricitet forbrugt i de nævnte anlæg opgjort efter måler.
- 2) Den fremstillede mængde varme opgjort efter måler ganget med 1,1.
- 3) Den installerede effekt ganget med 350 timer pr. måned eller den målte driftstid.

Stk. 6-20.---

fastsættes forbruget til 460 kWh pr. måned for ethvert registreret ældre køretøj, som oplades i virksomheden.

§ 5

I lov nr. 1353 af 21. december 2012 om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer (Godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling, dagsbeviser for varebiler samt teknisk justering af energiafgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra egen cementproduktion) foretages følgende ændring:

1. § 21 ophæves.

§ 21. Der ydes tilbagebetaling af afgiften af den af virksomheden forbrugte afgiftspligtige elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler. Tilbagebetalingen omfatter elektricitet anvendt i ladestandere, herunder hurtigladdere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Tilbagebetalingen ydes i øvrigt i overensstemmelse med de øvrige bestemmelser i lov om afgift af elektricitet §§ 11, 11 a og 11 c.

Stk. 2. Tilbagebetalingen ydes uanset betingelsen i lov om afgift af elektricitet § 11, stk. 15, om fradragsret i samme omfang, som virksomheden har fradragsret for merværdiafgift for elektricitet og varme. Som dokumentation

for tilbagebetalingsbeløbet skal virksomheden på anmodning fremlægge opgørelser af målinger af den forbrugte elektricitet i ladestandere, herunder hurtigladere, og på batteriskiftestationer. Der ydes tilbagebetaling med virkning fra og med den 27. april 2010 og til og med den 31. december 2015.

§ 6

Stk. 1. § 1, nr. 6 og 13, § 2, nr. 2 og 3, § 3, nr. 2 og 4, §§ 4 og 5, træder i kraft den 1. januar 2016.

Stk. 2. § 1, nr. 14 og 15 og § 3, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2017.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1 - 5, nr. 7 - 12 og nr. 16, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1. Ministeren kan herunder fastsætte, at § 1, nr. 1 - 5, nr. 7 - 12 og nr. 16, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1, træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 4. § 1, nr. 8 - 10, har ikke virkning for køretøjer, hvis der for køretøjet er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvis køretøjet anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. juli 2016. Disse køretøjer fritages fortsat for registreringsafgift.

Stk. 5. § 1, nr. 8 - 10, 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, hvis der for køretøjet er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 8. oktober 2015, og hvis køretøjet anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. juli 2016. For disse køretøjer betales registreringsafgift efter §§ 4 eller 5, hvor brændstofforbruget, der indregnes efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, opgøres efter § 8 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.