



Fremsat den 18. november 2015 af skatteministeren (Karsten Lauritzen)

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) brændselscelledrevet motorkøretøj, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2018,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 18, ændres »regering,« til: »regering, og«

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

4. § 2, stk. 1, nr. 20, ophæves.

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

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

7. § 4, stk. 10, ophæves.

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

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

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

»§ 5 b. For eldrevne køretøjer beregnes afgiften, jf. dog stk. 2 og 3:

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

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

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

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

Stk. 2. Stk. 1 finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr.

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.

§ 5 c. For biler, 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, beregnes registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3 og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

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

1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2016 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

2) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2017 beregnes 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

3) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2018 beregnes 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

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.

- 4) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 beregnes 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Stk. 2 finder alene anvendelse for den del af differencen, der udgør op til 800.000 kr.

Stk. 4. Ved bilens 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.

§ 5 d. For brændselscelledrevne køretøjer beregnes afgiften, jf. dog stk. 2:

- 1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Stk. 1 finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr.«

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

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

»5) For køretøjer afgiftsberigtiget efter §§ 5 b-5d som afgiften efter §§ 5 b-5d.«

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

13. § 8, *stk. 3, 2. pkt.*, ophæves.

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

15. 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. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* 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, jf. stk. 1, litra B. Foreligger der oplysning om bilens 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, jf. stk. 1, litra A. 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. 5. Af 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, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning 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 omregning beregnes 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. 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. Af 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, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning 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 omregning beregnes 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. 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. Af 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, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning 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 omregning beregnes 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, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 8. Af brændselscelledrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplys-

ning om bilens forbrug af Wh pr. kilometer, omregnes forbruget 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 ikke omfattes af stk. 1-8, betales afgift som af dieseldrevne biler efter den i 2, 2. pkt., foretagne omregning.«

Stk. 5-8 bliver herefter stk. 10-13.

3. I § 3, *stk. 8*, der bliver *stk. 13*, ændres »*stk. 5* og den i *stk. 6*« til: »*stk. 10* og den i *stk. 11*«.

§ 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*, indsættes efter »benzin«: »og elektricitet«.

3. I § 2 *b* indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Stk. 1 og 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. udgør dog 400 kr. i 2017 og 600 kr. i 2018.«

4. § 15, *stk. 1, nr. 7*, ophæves.

5. I § 15, *stk. 3*, indsættes efter »satserne i«: »§ 2 *b*, *stk. 1*,«.

§ 4

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. I § 21, *stk. 2, 3. pkt.*, ændres »2015« til: »2016«.

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2016, jf. dog *stk. 2* og *stk. 3*.

Stk. 2. § 1, nr. 13 og 14, og § 3, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2017.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1-6, nr. 9-11 og nr. 15, § 2, nr. 1, og § 3, nr. 1. Ministeren kan herunder fastsætte, at § 1, nr. 1-6, nr. 9-11 og nr. 15, § 2, nr. 1, og § 3, nr. 1, træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 4. § 1, nr. 9, 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 den 1. januar 2016 til den 1. juli 2016. Disse køretøjer fritages fortsat for registreringsafgift.

Stk. 5. § 1, nr. 9, har ikke virkning for køretøjer, der drives af el i kombination med diesel, benzin, naturgas eller biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, 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 den 1. januar 2016 til 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, nr. 1 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 brændselscelledrevne 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-hybridbiler og gradvis indfasning heraf
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Lovforslaget
 - 3.3. Afskaffelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10 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. Forlængelse af den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed
 - 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 (V), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre har den 9. oktober 2015 indgået en aftale om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler. Lovforslaget fremsættes med henblik på at udmønte denne aftale.

Efter lovforslaget vil eldrevne køretøjer over en 5-årig periode få en lempelig og balanceret overgang til fuld registreringsafgift. Der vil skulle betales grøn ejerafgift for eldrevne køretøjer fra den 1. januar 2016.

Der foreslås en justering af beregningen af brændstofforbruget for plug-in hybridbiler, så der fremover skal tages højde for elektricitetsforbruget, når brændstofforbruget beregnes. Dette vil føre til en merafgift ved beregningen af registreringsafgiften for disse biler, som tilsvarende vil blive indfaset over en 5-årig periode.

Lovforslaget indebærer også, at der efter en 3-årig afgiftsfritagelse for brændselscelledrevne køretøjer vil ske en tilsvarende indfasning af registreringsafgiften som for eldrevne køretøjer. Der vil desuden skulle betales grøn ejerafgift for brændselscelledrevne køretøjer fra den 1. januar 2019.

Det foreslås endvidere, at den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet, der anvendes til opladning af batterier i registrerede elbiler som led i momsregisteret virksomhed, forlænges til den 31. december 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.

Det foreslås derfor at afskaffe særreglen om skematisk værdiansættelse af biler under 1 år, og at nedsætte radiofradraget i registreringsafgiften til 600 kr. i 2016. Dette indebærer, at indfasningen for eldrevne køretøjer, plug-in-hybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer er fuldt finansieret i 2016, mens der forsat 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 finansiering for 2017 til 2019 skal aftales i 2016. Finansieringsbehovet for 2017 til 2019 er i aftalen teknisk set tilvejebragt ved at afskaffe radiofradraget fuldt ud med virkning fra 2017 og ved at udvide partikeludledningsafgiften til også at omfatte ældre dieseldrevne biler.

Aftaleparterne er også 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).

2. Lovforslagets formål og baggrund

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

Formålet med lovforslaget er dels at sikre en gradvis indfasning af eldrevne køretøjer og brændselscelledrevne køretøjer i registreringsafgiften, dels at skabe ro om rammevilkårene for eldrevne køretøjer og brændselscelledrevne køretøjer i Danmark. Med lovforslaget skabes grundlag for, at der fortsat kan ske en balanceret udbredelse af eldrevne køretøjer og brændselscelledrevne køretøjer i Danmark.

Indfasningen af afgiften for eldrevne køretøjer vil som udgangspunkt træde i kraft den 1. januar 2016. Indfasningen af afgiften for brændselscelledrevne køretøjer udsættes til den 1. januar 2019, idet der indledningsvist foreslås en 3-årig afgiftsfritagelse for disse køretøjer. Indfasningsordningerne kan dog ikke træde i kraft, før der foreligger en statsstøttegodkendelse fra Europa-Kommissionen.

Det foreslås nærmere, at

- Eldrevne køretøjer indfases gradvist i registreringsafgiften over en 5-årig periode og med et loft på 800.000 kr. Loftet på 800.000 kr. betyder, at den del af den fulde registreringsafgift, der overstiger 800.000 kr., skal betales under hele indfasningsperioden. Under loftet betales en nærmere bestemt andel af registreringsafgiften, som stiger gradvist over indfasningsperioden: 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og 100 pct. i 2020. I tillæg hertil ydes i 2016 og 2017 et bundfradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet. 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-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, justeres, så reglerne svarer til opgørelsen af brændstofforbruget for eldrevne køretøjer. Ændringen vil medføre en højere registreringsafgift for plug-in-hybridbiler, og ændringen indfases derfor gradvist i registreringsafgiften på så vidt muligt samme måde som registreringsafgiften for eldrevne køretøjer, dvs. over en 5-årig periode og med et loft på 800.000 kr.
- Der foreslås en 3-årig afgiftsfritagelse for brændselscelledrevne køretøjer, herunder brintdrevne køretøjer. Brændselscelledrevne køretøjer indfases herefter gradvist i registreringsafgiften på samme måde som registreringsafgiften for eldrevne køretøjer, dvs. over en 5-årig periode og med et loft på 800.000 kr. Brændselscelledrevne køretøjer indpasses desuden i reglerne om grøn ejerafgift og vægtafgift fra den 1. januar 2019.
- Den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler

som led i momsregistreret virksomhed forlænges til 31. december 2016.

- Som led i finansieringen af lovforslaget 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 blandt andet de såkaldte »valutaudlejningsbiler« ved videresalg af disse biler som brugte biler. Desuden ned sættes radiofradraget i registreringsafgiften til 600 kr. i 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 dieselvarebiler 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 brændselscelledrevne køretøjer i grøn ejerafgift og registreringsafgift

3.1.1. Gældende ret

Ved første registrering af personbiler, motorcykler, varebiler, busser og autocampere i Køretøjsregisteret betales registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 1, stk. 1, jf. §§ 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 varebiler 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 fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens brænd-

stofforbrug, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km, hvis bilen 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 der omvendt tillagt 1000 kr. pr. km.

Bilens brændstofforbrug opgøres med udgangspunkt i brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 2 og 3, hvorefter der fastsættes et brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km. Brændstofforbruget for eldrevne biler oplyses imidlertid i Wh pr. 100 km og ikke i benzin eller diesel pr. 100 km. En elbils brændstofforbrug i Wh pr. 100 km omregnes derfor til liter benzin pr. 100 km på baggrund af køretøjets vægt.

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

El- og brintdrevne køretøjer er fritaget for registreringsafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering inden udgangen af 2015, jf. registreringsafgiftslovens § 2, nr. 14 og 20. Afgiftsfritagelsen omfatter kun egentlige el- og brintdrevne køretøjer, dvs. køretøjer med drivkraftsystem, som udelukkende består af el- og brintmotorer.

Ud over registreringsafgiften betales løbende grøn ejerafgift for nyere personbiler og varebiler, mens der betales vægtafgift for de øvrige køretøjer.

El- og brintdrevne køretøjer er ligeledes fritaget for grøn ejerafgift og vægtafgift frem til den 31. december 2015, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 3 og vægtafgiftslovens § 1, stk. 2.

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. Ved et eldrevet køretøj forstås et egentligt eldrevet køretøj, dvs. et køretøj med et drivkraftsystem, som udelukkende består af elmotorer.

Registreringsafgiften vil blive indfaset med 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. Dette gælder dog alene for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør et beløb på op til 800.000 kr.

Den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der overstiger 800.000 kr. betales fuldt ud. Den maksimale afgiftsrabat aftrappes derved 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.

Der foreslås desuden, at brændselscelledrevne køretøjer, herunder brintdrevne køretøjer fritages for registreringsafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering inden udgangen af 2018. Det foreslås endvidere, at afgiftsfritagelsen for

brændselscelledrevne køretøjer efterfølges af en gradvis indfasning i registreringsafgiften over en 5-årig periode fra den 1. januar 2019. Ved et brændselscelledrevet køretøj forstås et egentligt brændselscelledrevent køretøj, dvs. et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Den gradvise indfasning for eldrevne køretøjer og brændselscelledrevne køretøjer 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.

Ved fastlæggelsen af modellen for indfasningen af afgift for eldrevne køretøjer og brændselscelledrevne køretøjer er der 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.

Det foreslås desuden, 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 elektricitetsforbrug i Wh pr. 100 km til brændstofforbrug i liter benzin pr. 100 km.

Endeligt foreslås en tilsvarende 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-hybridbiler 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. Der betales registreringsafgift for plug-in-hybridkøretøjer efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens brændstofforbrug, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km, hvis bilen 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 der omvendt tillagt 1000 kr. pr. km.

Bilens brændstofforbrug opgøres med udgangspunkt i brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 2 og 3, hvorefter der fastsættes et brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km. Brændstofforbruget for plug-in-hybridbiler opgøres alene på baggrund af køretøjets benzin- eller dieselforbrug. Disse bilers forbrug af elektricitet indgår således ikke ved beregningen af bilens brændstofforbrug.

Det betyder, at der for plug-in-hybridbiler gives meget høje fradrag for brændstofforbrug i sammenligning med tilsvarende konventionelle biler.

Ud over registreringsafgiften betales løbende grøn ejerafgift for nyere plug-in-hybridpersonbiler og -varebiler, mens der betales vægtafgift for de øvrige plug-in-hybridkøretøjer. Det ekstraordinært lave brændstofforbrug for plug-in-hybridbiler betyder, at der for nyere plug-in-hybridpersonbiler og -varebiler ofte betales den laveste sats i grøn ejerafgift.

3.2.2. Lovforslaget

Det foreslås at justere reglerne om beregningen af brændstofforbrug for plug-in-hybridbiler med henblik på at ligestille elbiler og plug-in-hybridbiler i afgiftsmæssig henseende.

Med lovforslaget foreslås, at der fremover skal tages højde for elektricitetsforbruget, når brændstofforbruget for disse biler opgøres. Plug-in-hybridbilens elektricitetsforbrug vil herefter skulle medregnes ved beregningen af brændstofforbruget på samme måde, som det er tilfældet for eldrevne personbiler og varebiler. Denne ændrede beregning af brændstofforbruget for plug-in-hybridbiler vil medføre føre til en merafgift ved beregningen af registreringsafgiften for disse biler. Det foreslås, at denne merafgift indfases over en 5-årig periode og på så vidt muligt samme måde som indfasningsmodellen for eldrevne køretøjer.

Registreringsafgiften i indfasningsperioden vil blive beregnet som hidtil, dvs. uden indregning af elektricitetsforbruget ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug. I tillæg hertil betales gennem indfasningsperioden en andel af differencen mellem registreringsafgiften ved en fuld indregning af elektricitetsforbruget, og registreringsafgiften uden indregning af elektricitetsforbruget. 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 eldrevne køretøjer 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 afgiftsabat 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-hybridbiler på 10.000 kr., dog maksimalt afgiftsbeløbet.

3.3. Afskaffelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10 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, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1 og 2. 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 imidler-

tid 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, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10. 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.

Hvis der ikke er anmeldt en nypris for køretøjet til brug for den skematiske værdiansættelse, fastsættes nyprisen skønsmæssigt.

3.3.2. Lovforslaget

Det foreslås at afskaffe registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, om skematisk fastsættelse af registreringsafgiften for brugte biler med en alder under 1 år. Denne regel indebærer en særlig begunstiggelse ved afgiftsberigtiggelsen af blandt andet 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 afgiftsfritaget efter de særlige regler herom.

Hvis disse biler videresælges og afgiftsberigtiges 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. Det samme gør sig gældende for f.eks. leasingkøretøjer, der videresælges som brugte biler efter leasingkontraktens udløb.

Ved afskaffelsen af reglen sikres det, at der ved afgiftsberigtiggelsen foretages en egentlig værdifastsættelse for brugte køretøjer, der er under 1 år gamle, som svarer til værdifastsættelsen 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, jf. § 8, stk. 3.

Den afgiftspligtige værdi danner grundlaget for beregningen af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 og 5 a.

Det følger dog af § 8, stk. 3, at værdien af køretøjets radioudstyr kun medregnes i den afgiftspligtige værdi i det omfang, som værdien overstiger et beløb på 1.000 kr.

3.4.2. Lovforslaget

Det foreslås at nedsætte fradraget for radioudstyr fra 1.000 kr. til 600 kr. i 2016, hvorved radiofradraget delvist udfases.

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, 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

Det følger af vægtafgiftslovens § 2 b, stk. 1, at der for dieseldrevne personbiler og nyere dieseldrevne varebiler skal betales årligt et tillæg på 1.000 kr. i den grønne ejerafgift (også kaldet partikeludledningsafgift), hvis EU-normen om udledning af højst 5 mg partikler pr. kilometer ikke overholdes, eller hvis ikke der er eftermonteret et godkendt partikelfilter.

Tillægget omfatter dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befordring 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 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. Forlængelse af den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed

3.6.1. Gældende ret

Efter elafgiftslovens § 11 har momsregistrerede virksomheder som udgangspunkt, og under nærmere betingelser, adgang til en delvis godtgørelse af elafgift for 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. Afgørelsen er gengivet i forkortet form i SKATs styresignal SKM2011. 259. SKAT.

Med § 21 i lov nr. 1353 af 21. december 2012 blev der vedtaget midlertidige regler, der præciserer og udbreder reg-

lerne om godtgørelse af elafgift af elektricitet til opladning af batterier til registrerede elbiler. De midlertidige regler om godtgørelse gælder til udgangen af 2015.

Den midlertidige godtgørelsesordning indebærer, at der ydes godtgørelse for elafgift af den af virksomheden forbrugte elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler. Tilbagebetalingen omfatter både elektricitet anvendt i ladestandere, herunder hurtigladere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Godtgørelsen ydes ned til 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 godtgørelsesordning for elektricitet, der anvendes til opladning af batterier i registrerede elbiler som led i momsregistreret virksomhed, forlænges til den 31. december 2016.

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	25	150	400	725
Umiddelbart nettoresultat	-200	-275	-300	-325
Adfærd	25	50	50	50
Resultat 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 nettoresultat pr. eldrevet køretøj fra registreringsaf-

gift udgør ca. 104.000 kr. i 2016. Nettoresultatet 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 ejeravgift 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 ældre 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 ældre 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 ældre køretøjer foreslås det at afskaffe særreglen om skematisk værdiansættelse for brugte biler med en alder under 1 år og en nedsættelse af fradraget for radioudstyr til 600 kr. i 2016.

En afskaffelse af særreglen skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 400 mio. kr. i 2016 og 2017, fallende 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 registrerings-

afgift, 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 udlejningssselskaberne indregistrerer bilerne som almindelige personbiler.

Reduktionen af radiofradraget skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 125 mio. kr. i 2016 og fallende 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	-100
Umiddelbart provenu						
Afskaffelse af særregel	350	400	400	375	375	400
Reduktion af radiofradrag til 600 kr.	75	125	75	75	75	75
Provenu efter tilbageløb og adfærd						
Afskaffelse af særregel	75	100	75	75	75	100
Reduktion af radiofradrag til 600 kr.	25	50	50	25	25	25
Nettofinansiering efter adfærd og tilbageløb	75	0	-100	-150	-175	25

Med henblik på at sikre, at aftalen ikke reducerer udgiftslofterne inden for rammerne af budgetloven er det i lovforslaget rent teknisk lagt til grund, at radiofradraget afskaffes helt fra 2017 samt at partikeludledningsafgiften for de ældre varebiler indfases 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	2016	2017	2018	2019	Finansårs-
------------------------	-------	------	------	------	------	------------

	virkning					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 provenumæssige konsekvenser.

5. Administrative konsekvenser for det offentlige

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

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Hvis det lægges til grund, at erhvervenes køb af ældre køretøjer udgør omkring 50 pct. af de samlede nyregistreringer, vil erhvervene få en lempelse som følge af indfasningen af ældre 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.

I alle lovforslag skal der foretages en vurdering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser. Erhvervsstyrelsen har fastsat en bagatelgrænse på 4 mio. kr. for, om der skal foretages en yderligere kvantificering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser. Idet lovforslagets administrative konsekvenser er vurderet til under 4 mio. kr., er disse ikke væsentlige, og der foretages ikke yderligere vurderinger.

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 dieslkøretøjer til ældre 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.

Eldre køretøjer udleder ikke CO₂. CO₂-udledningen fra ældre 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 elektricitetsforbrug. Det vil sige, at højere CO₂-udledninger som følge af højere dansk elektricitetsforbrug 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 ældre 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 elektricitetsforbrug, 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 vedvarende energi, når der har været mulighed for at tilpasse den danske kapacitet til de højere markedspriser, skønnes det højere elektricitetsforbrug at øge CO₂-udledningen fra elproduktion i Danmark med omkring 60.000 tons CO₂.

Hvis forøgelsen af det danske elektricitetsforbrug til ældre 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 ældre køretøjer at stige med ca. 440.000 ton CO₂, og overstiger således reduktionen i CO₂-udledningerne fra de konventionelle køretøjer, som ældre 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.

Reduktionen af fradraget for radio må endvidere forventes at medføre en beskeden miljøforbedring, idet den højere registreringsafgift, trækker i retning af færre biler.

Tilsvarende må den forudsatte tekniske finansiering via den fulde afskaffelse af fradraget for radio forventes at medføre en beskeden miljøforbedring. Den forudsatte tekniske finansiering via indfasning af partikeludledningsafgiften for de ældre vebiler må endvidere forventes at føre til et højere antal skrotninger af gamle vebiler 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 (informations-proceduredirektivet), som ændret ved direktiv 98/48/EF. Der er tale om en skattemæssig for-

anstaltning, 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) dermed fordrejer konkurrencen og påvirker samhandlen 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 i forbindelse med registrering af ældre køretøjer, plug-in-hybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer under indfasningsperioderne, er det her 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 ældre 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 ældre 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 ældre 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 overkompenseres 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 ældre 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.

Den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed er notificeret (SA 36121 (13/X)) efter Europa-Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88. Forlængelsen af ordningen vil tilsvarende blive notificeret efter Europa-Kommissionens forordning (EU) nr. 651 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag 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 Brancheorganisation, 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 Ulykkeskadede, Landsskatteretten, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheorganisationen, 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, SRF Skattefaglig Forening, Trafik- og Byggestyrelsen, Vedvarende Energi, VisitDenmark og WWF.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/Mindre udgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Finansieringsforslagene i 2016 skønnes at medføre et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd på omkring 100 mio. kr. Den forudsatte tekniske finansiering fra 2017 skønnes at medføre et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd på 50 mio. kr.	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 i 2018 og 175 mio. kr. i 2019.	Forslaget skønnes varigt at belaste erhvervene med omkring 75 mio. kr. Den tekniske finansiering skønnes endvidere med betydelig usikkerhed at medføre en varig umiddelbar belastning af erhvervene på 25 mio. kr. årligt fra 2017.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	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

		<p>køretøjer, vil de administrative byrder i relation til udkastet være relativt begrænsede.</p> <p>TER vurderer, at de samlede administrative byrder ikke overstiger 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.</p>
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 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 miljømæssige fordele. En fortsat udbredelse af el- og brændselscelledrevne køretøjer forventes at bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen fra transportsektoren. El- og brændselscelledrevne køretøjer bidrager 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. Reduktionen af fradraget for radio må endvidere forventes at medføre en beskeden miljøforbedring, idet den højere registreringsafgift, trækker i retning af færre biler. Tilsvarende må den forudsatte tekniske finansiering via den fulde afskaffelse af fradraget for radio forventes at medføre en beskeden miljøforbedring. 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-procedure-direktivet), 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 afgiftsfordele, som gives til ejerne/brugerne af de el-drevne køretøjer, plug-in-hybridbiler 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> <p>Den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af elbiler som led i momsregistreret virksomhed er notificeret (SA 36121 (13/x)) efter Europa-Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88. Forlængelsen af</p>	

<p>ordningen vil tilsvarende blive notificeret efter Europa-Kommissionens forordning (EU) nr. 651 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108.</p>
--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1-4

El- og brintdrevne køretøjer er fritaget for registreringsafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering senest den 31. december 2015, jf. § 2, stk. 1, nr. 14 og 20.

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

Det foreslås desuden at ophæve § 2, stk. 1, nr. 20, som følge af udløbet af afgiftsfritagelsen for brintdrevne køretøjer ved udgangen af 2015.

Det foreslås endvidere i den nyaffattede § 2, stk. 1, nr. 14, at brændselscelledrevne køretøjer fritages for registreringsafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering senest den 31. december 2018. Ved et brændselscelledrevet køretøj forstås et egentligt brændselscelledrevent køretøj, dvs. et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller. Teknologien for brændselscelledrevne køretøjer er ikke så moden, som det er tilfældet for teknologien for eldrevne køretøjer. Formålet med afgiftsfritagelsen er således fortsat at understøtte den teknologiske udvikling og udbredelse af brændselscelledrevne køretøjer.

Til nr. 5 og 6

Efter § 3 a, stk. 1, kan SKAT give tilladelse til, at der ikke betales registreringsafgift for køretøjer, der stilles til rådighed for en herboende arbejdstager, men som ejes af en arbejdsgiver, der er etableret i et andet i et andet EU/EØS-land eller der anvendes af en herboende selvstændig erhvervsdrivende, der leverer ydelser i et andet EU/EØS-land, jf. § 1, stk. 4. Overdrages et køretøj, der hidtil har været afgiftsfrit til en person eller virksomhed, der ikke er omfattet af afgiftsfritagelsen, forfalder resten af afgiften, medmindre køretøjet i stedet afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 4, jf. § 3 a, stk. 8.

Efter § 3 b, stk. 1, kan SKAT give tilladelse til, at der alene betales forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer. Den forholdsmæssige afgift opgøres på baggrund af den periode, som køretøjet anvendes her i landet. Overgår et leasingkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre køretøjet i stedet afgiftsberigtiges efter reglerne i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b, jf. § 3b, stk. 10.

Det foreslås, at der foretages konsekvensrettelser af § 3 a, stk. 8, og § 3 b, stk. 10, så det herefter fremgår, at afgiftsbe-

rigtigelsen for eldrevne køretøjer, plug-in-hybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer skal ske efter registreringsafgiftslovens §§ 5 b- d. Desuden rettes henvisningen i § 3 b, stk. 10, til alene at omfatte §§ 4-5 d, da §§ 6-6 b er ophævet.

Til nr. 7 og 8

Ved beregningen af registreringsafgiften for brugte personbiler og motorcykler foretages en vurdering af køretøjets afgiftspligtige værdi, jf. § 10, stk. 1 og 2. 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 § 4, stk. 10, 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.

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 fastsættes 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.

§ 4, stk. 10 foreslås afskaffet for at sikre, at der ved afgiftsberigtigelsen fremover foretages en egentlig værdifastsættelse for alle brugte køretøjer, der er under 1 år gamle, som svarer til værdifastsættelsen for alle andre brugte køretøjer. Afskaffelsen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, indgår endvidere som i finansieringen af indfasningen af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer, og plug-in hybridbiler samt af den fortsatte afgiftsfritagelse og efterfølgende indfasning af brændselscelledrevne køretøjer.

§ 4, stk. 11 rykkes som konsekvens heraf til § 4, stk. 10. I § 4, stk. 12, der bliver stk. 11, ændres stk. 11 til stk. 10.

Til nr. 9

§ 5 b

Eldrevne køretøjer er fritaget for afgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering senest ved udgangen af 2015, jf. § 2, stk. 1, nr. 14. Herefter vil der skulle betales fuld registreringsafgift for el- og brintdrevne køretøjer som beregnet efter § 4 for personbiler og motorcykler, § 5 for varebiler eller 5 a for autocampere og busser, med virkning fra den 1. januar 2016.

Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens brændstofforbrug, jf. § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km, hvis bilen 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 der omvendt tillagt 1000 kr. pr. km.

Bilens brændstofforbrug opgøres med udgangspunkt i brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 2 og 3, hvorefter der fastsættes et brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km. Brændstofforbruget for eldrevne biler opgøres imidlertid i Wh pr. 100 km og ikke i benzin eller diesel pr. 100 km. En elbils brændstofforbrug i Wh pr. 100 km omregnes derfor til liter benzin pr. 100 km på baggrund af køretøjets vægt.

Det foreslås, at den beregnede registreringsafgift efter §§ 4, 5 eller 5 a indføres over en 5-årig periode fra 1. januar 2016.

Det foreslås nærmere i medfør af *stk. 1*, at der gives en afgiftsrabat ved registrering af køretøjet under indfasningsperioden (2016-2019).

Ved beregningen af afgiftsrabatten tages udgangspunkt i den fulde registreringsafgift, dvs. registreringsafgiften for det eldrevne køretøj som beregnet 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. Der foretages ved beregningen af den fulde registreringsafgift fradrag efter § 3, stk. 2.

Der betales herefter en nærmere bestemt andel af den fulde registreringsafgift, 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.

Det foreslås desuden i *stk. 2*, at der gennem hele indfasningsperioden indføres et loft for beregningsgrundlaget for afgiftsrabatten på 800.000 kr. pr. eldrevet køretøj. Loftet betyder, at afgiftsrabatten efter *stk. 1*, alene finder anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der ikke overstiger 800.000 kr. Den del af afgift efter §§ 4, 5 eller 5 a, der overstiger 800.000 kr. betales fuldt ud gennem hele indfasningsperioden. 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.

Det foreslås endvidere i *stk. 3*, at der ved køretøjets første registrering i 2016 og 2017 gives et bundfradrag i den beregnede registreringsafgift efter § 5 b, stk. 1 og 2, 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 i bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2. En elbils brændstofforbrug i Wh pr. 100 km vil herefter blive omregnet fra Wh pr. 100 kilometer til liter benzin pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Hvis der for bilen ikke er oplyst et energiforbrug, vil omregningen fortsat ske efter elbilens vægt.

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.)
3.	Elbilens pris inkl. moms	1. + 2.
	<i>Frdrag 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 kr.	105 pct. * 82.800	86.940
11.	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>Frdrag 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.
<i>Frdrag 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.)
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.
<i>Frdrag 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.

<i>Afgift ved indfasning</i>			
16.	Afgift over loft på 800.000 kr.	15. - 800.000	533.874
17.	Afgift under loft - 20 pct. af afgiften under loftet	20 pct.* 800.000	160.000
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

§ 5 c

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.

For plug-in-hybridkøretøjer betales registreringsafgift efter § 4 for personbiler og motorcykler, § 5 for varebiler eller § 5 a for autocampere og busser.

Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens brændstofforbrug, jf. § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km, hvis bilen 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 der omvendt tillagt 1000 kr. pr. km.

Bilens brændstofforbrug opgøres med udgangspunkt i brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 2 og 3, hvorefter der fastsættes et brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km.

Plug-in-hybridbiler elektricitetsforbrug indgår imidlertid ikke ved opgørelsen af bilens brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 som affattet ved § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

Beregningen af registreringsafgiften for disse biler baseres derfor på et ekstraordinært lavt brændstofforbrug pr. km.

Derfor foreslås det at justere reglerne om beregningen af brændstofforbruget for plug-in-hybridbiler, jf. lovforslagets § 2, stk. 2. Plug-in-hybridbilers elektricitetsforbrug vil herefter skulle medregnes ved beregningen af brændstofforbruget på samme måde, som det er tilfældet for elbiler.

Formålet med denne ændring er at sidestille eldrevne biler og plug-in-hybridbiler i afgiftsmæssig henseende. Det karakteristiske ved plug-in-hybridbiler er således, at disse køretøjer i overvejende grad drives af el. Beregningen af bilernes brændstofforbrug til brug for afgiftsberegningen bør derfor ske på samme måde som for elbiler.

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

Det foreslås derfor, at den merafgift, der følger ved beregningen af registreringsafgiften efter de ændrede regler om beregningen af brændstofforbruget for plug-in-hybridbiler, elektricitetsforbrug indfases parallelt med og på stort set samme måde som indfasningsmodellen for registreringsafgiften for eldrevne køretøjer.

Det foreslås nærmere i *stk. 1*, at der for plug-in-hybridbiler fortsat beregnes registreringsafgift efter §§ 4 eller 5 med brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012. Registreringsafgiften i indfasningsperioden beregnes således som hidtil, dvs. uden indregning af elektricitetsforbruget ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug.

Det foreslås desuden i *stk. 2*, at der gennem indfasningsperioden i tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1, betales en nærmere bestemt andel af differencen mellem registreringsafgiften ved en fuld indregning af elektricitetsforbruget, og registreringsafgiften uden indregning af elektricitetsforbruget. 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.

Det foreslås endvidere i *stk. 3*, at der gennem hele indfasningsperioden indføres et loft for beregningsgrundlaget for afgiftsrabatten på 800.000 kr. pr. plug-in-hybridbil. Loftet betyder, at afgiftsrabatten efter stk. 1, alene finder anvendelse for den del af merafgiften efter stk. 2, der ikke overstiger 800.000 kr. Den del af afgiften efter stk. 2, der overstiger 800.000 kr. betales fuldt ud gennem hele indfasningsperioden. 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.

Endeligt foreslås i *stk. 4*, at ved køretøjets første registrering i 2016 og 2017 gives et bundfradrag i den beregnede registreringsafgift efter § 5 c, stk. 2 og 3, på 10.000 kr., dog maksimalt den beregnede registreringsafgift efter § 5 c, stk. 2 og 3.

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

§ 5 d

Brintdrevne køretøjer er fritaget for afgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering senest ved udgangen af 2015, hvor afgiftsfritagelsen udløber, jf. § 2. stk. 1, nr. 20. Herefter vil der skulle betales fuld registreringsafgift for brintdrevne køretøjer som beregnet efter § 4 for personbiler og motorcykler, § 5 for varebiler eller § 5 a for autocampere og busser med virkning fra den 1. januar 2016.

Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens brændstofforbrug, jf. § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5. Fradraget udgør 4.000 kr. pr. km, hvis bilen 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 der omvendt tillæg 1000 kr. pr. km.

Bilens brændstofforbrug opgøres med udgangspunkt i brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 2 og 3, hvorefter der fastsættes et brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km. Brændstofforbruget for brintdrevne biler opgøres imidlertid i Wh pr. 100 km og ikke i benzin eller diesel pr. 100 km. En brintbils brændstofforbrug i Wh pr. 100 km omregnes derfor til liter benzin pr. 100 km på baggrund af køretøjets vægt.

Med henblik på at sikre en gradvis og balanceret indfasning af brintdrevne køretøjer i registreringsafgiften foreslås det, at der for brændselscelledrevne køretøjer anvendes en identisk indfasningsmodel som for eldrevne køretøjer. Den beregnede registreringsafgift efter §§ 4, 5 eller 5 a indfases således over en 5-årig periode. Indfasningen påbegyndes den 1. januar 2019. Det foreslås endvidere, at indfasningsordningen udvides til at omfatte alle brændselscelledrevne køretøjer. Ved et brændselscelledrevet køretøj forstås et

egentligt brændselscelledrevet køretøj, dvs. et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Det foreslås nærmere i *stk. 1*, at der gives en afgiftsrabat ved registrering af køretøjet under indfasningsperioden (2019-2022). Ved beregningen af afgiftsrabatten tages udgangspunkt i den fulde registreringsafgift, dvs. registreringsafgiften for det brændselscelledrevne køretøj som beregnet efter §§ 4, 5 eller 5 a. En brændselscelledrevet personbil behandles således som en personbil, jf. § 4, en brændselscelledrevet varebil som en varebil, jf. § 5, og brændselscelledrevne autocampere og busser behandles som autocampere og busser, jf. § 5 a. Der foretages ved beregningen af den fulde registreringsafgift desuden fradrag efter § 3, stk. 2.

Af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a betales alene en nærmere bestemt andel af afgiften, som stiger gradvist over indfasningsperioden: 20 pct. i 2019, 40 pct. i 2020, 65 pct. i 2021, 90 pct. i 2022 og fuld indfasning 100 pct. i 2023.

Det foreslås endvidere desuden i *stk. 2*, at der gennem hele indfasningsperioden indføres et loft for beregningsgrundlaget for afgiftsrabatten på 800.000 kr. pr. ældre køretøj. Loftet på 800.000 kr. betyder, at afgiftsrabatten efter *stk. 1*, alene finder anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der ikke overstiger 800.000 kr. Den del af afgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der overstiger 800.000 kr. betales fuldt ud gennem hele indfasningsperioden. Den maksimale afgiftsrabat pr. køretøj vil således udgøre 640.000 kr. i 2019, 480.000 kr. i 2020, 280.000 kr. i 2021 og 80.000 kr. i 2022.

Der henvises til desuden til bemærkningerne til § 5 b.

Til nr. 10 og 11

Det følger af § 7 b, stk. 1 og 2, at 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.

Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således: For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7. For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7. For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 2 eller 8, § 29 eller § 29 a, som afgiften efter § 5, stk. 8. Dog godtgøres afgiften af en varebil, der er afgiftsberigtiget med 95 pct., på grundlag af en afgiftssats på 95 pct. For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1 og 2, som afgiften efter § 5 a, stk. 1 og 2.

Det foreslås, at der foretages en konsekvensrettelse af § 7 b, stk. 2, hvorefter beregningen af eksportgodtgørelse for eldrevne køretøjer, brændselscelledrevne køretøjer og plug-in-hybridbiler skal 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. 12-14

Ved beregningen af registreringsafgiften for et nyt køretøj medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, i den afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3. Den afgiftspligtige værdi danner grundlaget for beregningen af registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 4, § 5 og § 5 a.

Det følger dog af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, at værdien af køretøjets radioudstyr alene medregnes i den afgiftspligtige værdi, hvis værdien overstiger et beløb på 1.000 kr., og kun med det overskydende beløb.

Det foreslås, at fradraget for radioudstyr nedsættes til 600 kr. i 2016, idet fradraget derved delvist udfases.

Frdraget 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, hvorfor hensigten bag fradraget er forældet. Det foreslås derfor at udfase radiofradraget gradvist fra 2016, hvor fradraget nedsættes til 600 kr.

I lovforslaget afskaffes fradraget desuden 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

Det følger af § 27, stk. 1, nr. 4, at den, anvender et afgiftspligtigt køretøj, hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5 eller § 5 a, stk. 1 og 2, i strid med de betingelser, der gælder for afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse, straffes med bøde.

Der foreslås en justering af denne bestemmelse, 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, og busser og autocampere, jf. § 5 a, stk. 1 og 2.

Herefter straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt har anvendt et ældre køretøj, en plug-in-hybridbil, eller et brændselscelledrevet køretøj i strid med de givne betingelser for afgiftsberigtigelsen med bøde, som det tilsvarende gælder for benzin- og dieseldrevne varebiler, busser og autocampere.

Til § 2

Til nr. 1

Efter § 1, stk. 3, er biler, der alene anvender el eller brint som drivmiddel, undtaget for grøn ejerafgift.

Det foreslås, at afgiftsfritagelsen ikke videreføres, da el-drevne biler skal indpasses i den grønne ejerafgift med virkning fra den 1. januar 2016.

Det foreslås desuden, at § 1, stk. 3 nyaffattes, så brændselscelledrevne biler herefter fritages for grøn ejerafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering senest den 31. december 2018. Ved en brændselscelledreven bil forstås et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Til nr. 2

Ved beregningen af grøn ejerafgift tages udgangspunkt i et brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km, jf. § 2 og § 3.

Brændstofforbruget for eldrevne biler oplyses i Wh pr. 100 km. Brændstofforbruget for en eldrevne bil fastsættes derfor i liter pr. 100 km som summen af et fast element på 3 l pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,5 pct. af bilens egenvægt i kilogram. Eldrevne biler sidestilles således med benzindrevne biler.

Pluginhybridbilers forbrug af elektricitet medregnes desuden ikke ved beregningen af køretøjets brændstofforbrug i liter benzin eller diesel pr. 100 km.

Det foreslås at justere reglerne om beregning af brændstofforbruget for elbiler, -plugin-hybridbiler, og brændselscellebiler, så opgørelsen af brændstofforbruget inkluderer bilens forbrug af elektricitet.

I forhold til beregning af grøn ejerafgift vil dette betyde, at eldrevne biler, og brændselscellebiler generelt vil have et lavt brændstofforbrug og disse køretøjer vil derfor som udgangspunkt blive indplaceret på den laveste sats i den grønne ejerafgift, svarende til 620 kr. i 2016 for benzindrevne biler.

For plug-in-hybridbiler 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-hybridbiler, 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. Disse biler vil ligeledes fremover blive behandlet som benzinbiler, da plug-in-hybridbilerne i overvejende grad drives af elektricitet og plug-in-hybridbilerne bør derfor behandles som elbiler i afgiftsmæssig sammenhæng.

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 eller Europa-Parlamentet og Rådets forordning 715/2007 om typegodkendelse af motor-køretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Det beregnede brændstofforbrug angives i liter pr. 100 km, som herefter omregnes til km/l.

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

Tabel 1. Omregning Wh 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 Wh	3,60 KJ
Energiindhold benzin omregnet til Wh	91,25 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

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

På den baggrund foreslås følgende metoder for omregningen af brændstofforbruget for ældre biler, brændselsledrevne biler og plug-in-hybridbiler, hvorefter bilernes energiforbrug omregnes til et benzinforbrug:

Det følger af § 3, stk. 3, 1. pkt., at der 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.

Eksempel 1. Eldrevet køretøj

Elektricitetsforbrug	158 Wh/ km
Omregningsfaktor elektricitetsforbrug til benzinforbrug	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

Det foreslås desuden en ny stk. 5, hvoraf det fremgår, at der for plug-in-hybridbiler, 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

Det foreslås i stk. 3, at nyaffatte denne bestemmelse, så det herefter fremgår af bestemmelsen, at der ikke foretages en omregning til »antal kilometer pr. liter«, men en omregning til »liter pr. 100 km«. Dette sikrer en konsekvent angivelse i alle omregningsmetoderne i § 3.

Det foreslås desuden, at stk. 4 nyaffattes, så det herefter fremgår, at der for ældre biler 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 benzinforbruget 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 der afgift som for benzindrevne biler efter en beregning af brændstofforbrug i liter pr. 100 km på baggrund af bilens vægt som angivet i § 3, stk. 2, 1. pkt.

målt i liter 100 pr. km 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 der afgift som for benzindrevne biler efter en beregning af brændstofforbrug i liter pr. 100 km på baggrund af bilens vægt som angivet i § 3, stk. 2, 1. pkt.

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

Elektricitetsforbrug	115 Wh/km
Benzinforbrug	0,6 liter/100 km
Omregningsfaktor elektricitetsforbrug til benzinforbrug	91,25 Wh/liter
Omregning elektricitetsforbrug til liter benzin/100 km	115 Wh/km/91,25 Wh/liter = 1,26 liter /100 km
Samlet benzinforbrug	(1,26+0,6) liter/100 km = 1,86 liter/100 km
Omregning til km/liter	100/1,86 liter benzin/100 km = 53,8 km/liter

Det foreslås desuden en ny *stk. 6*, hvoraf det fremgår, at der for plug-in-hybridbiler, 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. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales der afgift som for benzindrevne biler efter en beregning af brændstofforbrug i liter pr. 100 km på baggrund af bilens vægt som angivet i § 3, stk. 2, 1. pkt.

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

Elektricitetsforbrug	133 Wh/km
Dieselbrug	1,8 liter/100 km
Omregningsfaktor elektricitetsforbrug til benzinforbrug	91,25 Wh/liter
Omregning elektricitetsforbrug til liter benzin/100 km	$133 \text{ Wh/km} / 91,25 \text{ Wh/liter} = 1,46 \text{ liter} / 100 \text{ km}$
Omregningsfaktor dielektricitetsforbrug 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	$100 / 3,43 \text{ liter benzin} / 100 \text{ km} = 29,2 \text{ km} / \text{liter}$

Det foreslås desuden en ny *stk. 7*, hvoraf det fremgår, at der for plug-in-hybridbiler, 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. kilo-

meter 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. Foreligger der ikke oplysning om energiforbruget målt i Wh pr. kilometer, betales der afgift som for benzindrevne biler efter en beregning af brændstofforbrug i liter pr. 100 km på baggrund af bilens vægt som angivet i § 3, stk. 2, 1. pkt.

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

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

Det foreslås desuden en ny *stk. 8*, hvoraf det fremgår, at der for 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 benzinforbruget 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 der afgift som for benzindrevne biler efter en beregning af brændstofforbrug i liter pr. 100 km på baggrund af bilens vægt som angivet i § 3, stk. 2, 1. pkt.

Stk. 5-8 bliver herefter til stk. 10-13.

Til nr. 3

Det følger af § 3, stk. 8, at 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.

Det foreslås, at henvisningerne i stk. 5 og stk. 6 ændres til stk. 10 og stk. 11. Der er tale om konsekvensændring som følge af lovforslagets nr. 2.

Til § 3

Til nr. 1

Efter § 1, stk. 2, er biler, der alene anvender el eller brint som drivmiddel, undtaget for vægtafgift.

Det foreslås, at afgiftsfritagelsen for eldrevne køretøjer ikke videreføres, da eldrevne biler køretøjer skal indpasses i vægtafgiften med virkning fra den 1. januar 2016.

Det foreslås desuden, at § 1, stk. 2 nyaffattes, så brændselscelledrevne køretøjer herefter fritages for vægtafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering senest den 31. december 2018. Ved en brændselscelledreven bil forstås et køretøj, der alene drives af elektricitet genereret af en intern strømforsyning baseret på brændselsceller.

Til nr. 2

Efter § 2, stk. 2, er benzindrevne køretøjer fritaget for udligningsafgift.

Det foreslås, at eldrevne køretøjer ligeledes fritages for udligningsafgift, da eldrevne køretøjer sidestilles derved med benzindrevne køretøjer ved beregningen af vægtafgiften.

Til nr. 3

Det følger af vægtafgiftslovens § 2 b, stk. 1, at der for dieseldrevne personbiler og nyere dieseldrevne varebiler skal betales et årligt 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 befordring 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.

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-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.

Det medvirker til at sikre, at aftalen ikke reducerer udligningslofterne 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 følger af § 15, nr. 7, at trehjulede eldrevne motorcykler fritages for afgift.

Det foreslås, at afgiftsfritagelsen for trehjulede eldrevne motorcykler ophæves, da eldrevne køretøjer indpasses i vægtafgiften.

Til nr. 5

Når der er forløbet 35 år fra et køretøjs 1. registrering, skal der kun betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med ¼ af satserne i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1 fra den følgende afgiftsperiode, jf. § 15, stk. 3. Det er en betingelse, at køretøjet fremtræder som ved 1. registrering.

Det foreslås, at der indsættes en henvisning til § 2 b, stk. 1, der angiver satsen for partikeludledningstillægget. Der er således alene om en præcisering.

Til § 4

Til nr. 1

Der gives efter § 21, stk. 1, delvis godtgørelse af elafgiften for afgiftspligtig elektricitet til opladning af batterier til registrerede elbiler som led i momsregistreret virksomhed. Godtgørelsen udgør differencen mellem den indbetalte afgift og 0,4 øre pr. kWh, jf. elafgiftslovens § 11 c, stk. 1.

Godtgørelsen omfatter afgiftspligtig elektricitet anvendt i ladestandere, herunder hurtigladere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Der stilles ikke krav om, at virksomheden har fradragsret for købsmomsen i relation til indkøbet af elektriciteten.

Som dokumentation for godtgørelsesbeløbet skal virksomheden på anmodning fremlægge opgørelser af målinger af den forbrugte elektricitet i ladestandere, herunder hurtigladere, og på batteriskiftestationer.

Adgangen til godtgørelse af afgiftspligtig elektricitet anvendt til opladning af batterier til registrerede elbiler gælder i perioden fra den 27. april 2010 og til den 31. december 2015.

Det foreslås, at adgangen til at opnå godtgørelse af elafgiften for afgiftspligtig elektricitet, som er forbrugt af virksomheden til opladning af batterier til registrerede elbiler, forlænges til den 31. december 2016.

Til § 5

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2016, jf. *stk. 2* og *3*.

Lovens § 1, nr. 7, 8 og 12, § 2, nr. 2 og 3, § 3, nr. 2 og 4, og § 4 vil således træde i kraft den 1. januar 2016.

Det foreslås desuden i *stk. 2*, at § 1, nr. 13 og 14, og § 3, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2017.

Det foreslås endvidere i *stk. 3*, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af indfasningen af afgiften for eldrevne, plug-in hybrid og brændselscelledrevne køre-

tøjer efter § 1, nr. 1 til 6, nr. 9-11 og nr. 15, § 2, nr. 1 og § 3, nr. 1, samt at ministeren kan fastsætte, at § 1, nr. 1 til 6, nr. 9-11 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 henvises til bemærkningerne i afsnit 10.2 om den EU-retlige vurdering af lovforslaget.

De gældende afgiftsfritagelser for el- og brintbiler i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14 og 20, vil fortsat finde anvendelse for køretøjer, der senest er anmeldt til registrering den 31. december 2015.

Anmeldelsen til registrering sker i tilknytning til køretøjets ibrugtagning her i landet, jf. registreringsafgiftslovens § 1, stk. 1. Anmeldelsen til registrering forudsætter, at køretøjet er solgt til en slutbruger, og den afgiftspligtige værdi beregnes på baggrund heraf, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1 og 9, og § 10, stk. 1. En forhandler kan betragtes som slutbruger ved afgiftsberigtigelsen af et nyt køretøj, men alene i det omfang, at køretøjet udtages til brug for forhandlerens virksomhed som eksempelvis demobil, firmabil, værkstedsbil og lignende.

Der foreslås 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 er anmeldt til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 1. ju-

li 2016. Disse køretøjer fritages for registreringsafgift, ligesom det efter gældende regler er tilfældet for eldrevne køretøjer, der anmeldes til registrering senest den 31. december 2015. Denne regel har til formål at sikre, at slutbrugere, der har indgået en bindende købsaftale senest den 8. oktober 2015, kan indregistrere køretøjet afgiftsfrit, selv om køretøjet ikke når at blive leveret og anmeldt til registrering inden udgangen af 2015. Den 8. oktober 2015 er anvendt som skæringsdato, da aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår mv. for el- og brændselsceller blev offentliggjort den 9. oktober 2015.

Der foreslås ligeledes i *stk. 5* en overgangsordning for plug-in-hybridbiler 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. Denne regel har til formål at sikre, at slutbrugere, der har indgået en bindende købsaftale senest den 8. oktober 2015, kan indregistrere køretøjet uden merafgift, selv om køretøjet ikke når at blive leveret og anmeldt til registrering inden udgangen af 2015. Den 8. oktober 2015 er anvendt som skæringsdato, da aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår mv. for el- og brændselsceller blev offentliggjort den 9. oktober 2015.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

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:

§ 2. Fritaget for afgift er:

1-13) ---

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

15-17) ---

18) køretøjer midlertidigt indregistreret til brug i forbindelse med arrangementer afholdt af eller sammen med den danske regering,

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. 2-4. ---

§ 3 a. ---

Stk. 2-7. ---

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. 2-9. ---

Stk. 10. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften

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

»14) brændselscelledrevet motorkøretøj, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2018,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 18, ændres »regering,« til: »regering, og«

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

4. § 2, stk. 1, nr. 20, ophæves.

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

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

af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4, 5, 5 a, 6, 6 a eller 6 b.

§ 4. ---

Stk. 2-9 ---

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 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. § 4, *stk. 10*, ophæves.

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

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

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

»§ 5 b. For eldrevne køretøjer beregnes afgiften, jf. dog stk. 2 og 3:

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

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

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

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

Stk. 2. Stk. 1 finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr.

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.

§ 5 c. For biler, 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, beregnes registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3 og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

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

1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2016 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

2) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2017 beregnes 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

3) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2018 beregnes 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

4) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 beregnes 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Stk. 2 finder alene anvendelse for den del af differencen, der udgør op til 800.000 kr.

Stk. 4. Ved bilens 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.

§ 5 d. For brændselscelledrevne køretøjer beregnes afgiften, jf. dog stk. 2:

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

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

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

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

Stk. 2. Stk. 1 finder alene anvendelse for den del af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, der udgør op til 800.000 kr. «

§ 7 b. 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. Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

1) For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7.

2) For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7.

3) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 2 eller 8, § 29 eller § 29 a, som afgiften efter § 5, stk. 8. Dog godtgøres afgiften af en varebil, der er afgiftsberigtiget med 95 pct., på grundlag af en afgiftssats på 95 pct.

4) For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1 og 2, som afgiften efter § 5 a, stk. 1 og 2.

Stk. 3-7. ---

§ 8. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet,

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

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

»5) For køretøjer afgiftsberigtiget efter §§ 5 b-5d som afgiften efter §§ 5 b-5d.

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

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 gods-transport og ikke benyttes til persontransport. *Stk. 4-10. ---*

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

1-3) ---

4) Anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, 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,

5-6) ---

Stk. 2-5. ---

§ 1. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Indtil den 31. december 2015 omfatter afgiftspligten efter stk. 1 ikke biler, der alene anvender el eller brint som drivmiddel.

§ 3. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler. Foreligger der op-

13. § 8, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

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

15. 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. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* 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:

lysning 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 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. 5-7. ---

»*Stk. 3.* Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler, jf. stk. 1, litra B. Foreligger der oplysning om bilens 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, jf. stk. 1, litra A. 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 benzinformbrug 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. Af 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, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer, og benzinformbrug målt i liter pr. 100 km, foretages en omregning til et samlet benzinformbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne omregning beregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinformbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det oplyste energiforbrug målt i Wh pr. kilometer med en fast faktor på 91,25. Foreligger der ikke oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og benzinformbrug pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 6. Af 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, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer, og dieselforbrug målt i liter pr. kilometer, foretages en omregning til et samlet benzinformbrug målt i liter pr. 100 km. Ved denne omregning beregnes energiforbruget målt i Wh pr. kilometer til benzinformbrug målt i liter pr. 100 km ved at divi-

dere 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 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. 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. Af biler, der drives af el i kombination med natur og biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strömförsyning, betales afgift som af benzindrevne biler, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning om bilens energiförbrug 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 omregning beregnes 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. 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, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 8. Af brændselscelledrevne biler betales afgift som af benzindrevne biler, jf. stk. 1, litra A. Foreligger der oplysning om bilens förbrug af Wh pr. kilometer, omregnes förbruget 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 ikke omfattes af stk. 1-8, betales afgift som af dieseldrevne biler efter den i 2, 2. pkt., foretagne omregning.«

Stk. 5-8 bliver herefter stk. 10-13.

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.

3. I § 3, *stk. 8*, der bliver *stk. 13*, ændres »*stk. 5* og den i *stk. 6*« til: »*stk. 10* og den i *stk. 11*«.

§ 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. ---

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

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. ---

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.

2. I § 2, *stk. 2*, indsættes efter »benzin«: »og elektricitet«.

§ 2 b. ---

Stk. 2. ---

3. I § 2 *b* indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Stk. 1 og 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. udgør dog 400 kr. i 2017 og 600 kr. i 2018.«

§ 15. ---

Stk. 1. ---

7. Trehjulede eldrevne motorcykler.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Når der er forløbet 35 år fra et køretøjs 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med ¼ af satserne i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1. Det er en betingelse, at køretøjet fremtræder som ved 1. registrering.

4. § 15, *stk. 1, nr. 7*, ophæves.

5. I § 15, *stk. 3*, indsættes efter »satserne i«: »§ 2 b, stk. 1,«.

Stk. 4-5. ---

§ 4

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 el-afgift 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:

§ 21. ---

Stk. 1. ---

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

1. I § 21, stk. 2, 3. pkt., ændres »2015« til: »2016«.

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2016, jf. dog stk. 2 og stk. 3.

Stk. 2. § 1, nr. 13 og 14, og § 3, nr. 3, træder i kraft den 1. januar 2017.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1-6, nr. 9-11 og nr. 15, § 2, nr. 1, og § 3, nr. 1. Ministeren kan herunder fastsætte, at § 1, nr. 1-6, nr. 9-11 og nr. 15, § 2, nr. 1, og § 3, nr. 1, træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 4. § 1, nr. 9, 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 den 1. januar 2016 til

den 1. juli 2016. Disse køretøjer fritages fortsat for registreringsafgift.

Stk. 5. § 1, nr. 9, har ikke virkning for køretøjer, der drives af el i kombination med diesel, benzin, naturgas eller biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, 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 den 1. januar 2016 til 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, nr. 1 i lov nr. 1353 af 21. december 2012.