UDKAST

Forslag
til
Lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og registreringsafgiftsloven
(Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i 2027 og udskydelse af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer med 1 år)

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 604 af 28. maj 2025, som ændret ved § 4 i lov nr. 138 af 25. februar 2020, § 4 i lov nr. 2606 af 28. december 2021, § 9 i lov nr. 1776 af 29. december 2025 og § 4 i lov nr. 1778 af 29. december 2025, foretages følgende ændring:

1. Efter § 1 indsættes:
»**§ 1 a.** Uanset afgiftssatserne i § 1, stk. 1, nr. 1, 3-7, 13 og 14, betales fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 afgift for benzin og diesel efter følgende satser:

1) For dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 97 øre pr. liter ved dagtemperatur og 96,4 øre pr. liter ved 15 °C.
2) For let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 82,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 82,3 øre pr. liter ved 15 °C.
3) For svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C.
4) For svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C.
5) For svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 56,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,7 øre pr. liter ved 15 °C.
6) For svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 55,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,6 øre pr. liter ved 15 °C.
7) For blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 208,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 206,7 øre pr. liter ved 15 °C, jf. dog nr. 8.
8) For blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 202,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 200,3 øre pr. liter ved

15 °C. For blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 193,9 øre pr. liter ved 15 °C.

Stk. 2. Uanset § 1, stk. 8, er afgiften fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 61,6 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter og 15,7 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter.

Stk. 3. Satserne i stk. 1 og 2 reguleres ikke efter § 32 a.«

§ 2

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 370 af 3. april 2025, som ændret ved § 3 i lov nr. 1776 af 29. december 2025 og lov nr. 1777 af 29. december 2025, foretages følgende ændringer:

1. I *§ 5 b, stk. 1, 1. pkt.,* ændres »2026« til: »2027« og »årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2031« ændres til: »stiger med 16 procentpoint i 2028 og herefter årligt med 8 procentpoint til og med 2031«.

2. I *§ 5 b, stk. 2, 1. pkt.,* ændres »152.200 kr. i 2027« til: »158.700 i 2027«.

3. I *§ 5 b, stk. 3, 1. pkt.,* ændres »71.900 kr. i 2027« til: »75.100 kr. i 2027«.

4. I *§ 5 b, stk. 4, 1. pkt.,* ændres »98.600 kr. i 2027« til: »102.100 kr. i 2027«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2027.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning
2.	Baggrund
3.	Lovforslagets hovedpunkter
3.1.	Lempelse af benzin- og dieselafgiften i 2027
3.1.1.	Gældende ret
3.1.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.2.	Udskydelse af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer med et år
3.2.1.	Gældende ret
3.2.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.3.	Udskydelse af forhøjelsen af registreringsafgift for el- og brændselscelledrevne motorcykler
3.3.1.	Gældende ret
3.3.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6.	Administrative konsekvenser for borgerne

7.	Klimamæssige konsekvenser
8.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9.	Forholdet til EU-retten
10.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Krigen i Iran og de deraf stigende energipriser har i 2026 lagt et betydeligt pres på mange familiers økonomi. Ikke mindst udenfor de større byer, hvor bilen er en nødvendighed for at få arbejde, familieliv og hverdag til at hænge sammen.

Regeringen (Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Moderaterne og Radikale Venstre) og Dansk Folkeparti har den 12. november 2026 indgået *Aftale om skattereform*. Aftalen skal bl.a. give danskerne mere luft i økonomien og gøre hverdagen billigere for borgere, der mærker konsekvenserne af de stigende energipriser. Aftaleparterne er derfor enige om midlertidig at sænke afgifterne på benzin og diesel i 2027 og at udskyde den planlagte stigning i registreringsafgiften på elbiler med ét år.

Lovforslaget udmønter disse dele af aftalen.

Aftalen indebærer, at afgiften på benzin sænkes med 2 kr. pr. liter inkl. moms, og afgiften på diesel sænkes med 2 kr. pr. liter inkl. moms i 2027. Ekskl. moms medfører det, at afgiften på benzin nedsættes med 160 øre pr. liter, mens afgiften på diesel nedsættes med 160 øre pr. liter.

For diesel med 7 pct. indhold af biodiesel (B7) indebærer forslaget, at den samlede afgift, der inkluderer CO_2-afgift, bliver 272,7 øre pr. liter ekskl. moms. For benzin med 10 pct. biobenzin (E10) indebærer forslaget, at den samlede afgift, der inkluderer CO_2-afgift, bliver 385,0 øre pr. liter.

Det foreslås, at afgiftsnedsættelserne skal udløbe ved udgangen af december 2027, hvorefter de nedsatte afgifter ikke længere finder anvendelse, og de afgiftssatser, der gælder i dag, gælder fra 2028.

Samtidig foreslås det at udskyde forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionsbiler, det vil sige person- og varebiler der udleder 0 g CO_2 pr. kilometer, (herefter elbiler), så den gældende effektive sats og den afgiftsfri grænse for elbiler udskydes med 1 år. Dette gælder også for el- og brændselscelledrevne motorcykler. Dermed videreføres den effektive sats i registreringsafgiften for elbiler og den afgiftsfri grænse for, hvornår der for en elbil i praksis skal betales registreringsafgift fra 2026 til 2027. Med forslaget ændres ikke i de efterfølgende effektive satser og afgiftsfri grænser fra 2028 og frem.

Udskydelsen af forhøjelsen af registreringsafgift for elbiler med 1 år skal understøtte den fortsatte udbredelse af elbiler i Danmark.

2. Baggrund

Priser på benzin og diesel steget betydeligt i 2026. Det rammer bl.a. forbrugere i Danmark, som mærker de markante prisstigninger, når der tankes benzin og diesel.

De danske afgifter på benzin og diesel, der anvendes som motorbrændstof, ligger over de minimumssatser for brændstofferne, som er fastsat i EU's energibeskatningsdirektiv, og det er derfor muligt at midlertidigt nedsætte de danske af gifter for at lempe prisen på benzin og diesel.

For at imødekomme de markante prisstigninger foreslås det med dette lovforslag at nedsætte afgifterne på benzin og diesel, der anvendes som motorbrændstof i 2027.

For elbiler indebærer de gældende regler en gradvis indfasning af registreringsafgiften frem mod 2036. Det sker ved, at elbilernes indfasningsprocent stiger trinvis år for år, samtidig med, at det særlige bundfradrag sættes ned. I 2036 når elbiler op på at betale 100 pct. af den almindelige registreringsafgift, der gælder for fossile biler. Der vil dog herefter stadig være et særligt bundfradrag på 137.000 kr. for personbiler, 65.000 kr. for varebiler og 91.500 kr. for el- og brændselscelledrevne motorcykler.

Betalingen af registreringsafgift for en elbil fremkommer ved i første omgang at opgøre afgiften på samme måde som for en fossil bil, hvorefter der skaleres med en indfasningsprocent og fratrækkes et særligt bundfradrag.

Efter de gældende regler i registreringsafgiftsloven er det forudsat, at registreringsafgiften for elbiler samt el- og brændselscelledrevne motorcykler

vil stige til 48 pct. af afgiften for tilsvarende fossile biler og motorcykler den 1. januar 2027.

Denne indfasningsprocent vil desuden stige med yderligere 8 procentpoint hvert år den 1. januar i 2028, 2029, 2030 og 2031. Fra 2032 vil indfasningsprocenten stige med 4 procentpoint årligt til og med 2036, hvor afgiften vil udgøre 100 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler og motorcykler.

Det særlige bundfradrag, der gives i registreringsafgiften for nulemissionsbiler samt el- og brændselsdrevene motorcykler, vil blive tilpasset årligt frem mod 2036.

Med de gældende regler opretholdes således et lavt beskatningsniveau for elbiler samt el og brændselscelledrevne motorcykler frem til udgangen af 2026. Hvis registreringsafgiftsloven ikke ændres, vil afgiften stige fra 1. januar 2027, hvilket alt andet lige gør disse køretøjer mindre attraktive i afgiftsmæssig henseende.

Selvom salget af elbiler er steget markant, består bestanden fortsat i langt overvejende grad af fossildrevne køretøjer. For at understøtte den grønne omstilling af vejtransporten har regeringen (Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Moderaterne og Radikale Venstre) sammen med Dansk Folkeparti derfor aftalt at udskyde forhøjelsen af registreringsafgift for elbiler samt el- og brændselscelledrevne motorcykler med 1 år, så den effektive sats og afgiftsfri grænse for 2026 videreføres til 2027.

Tiltaget skønnes at understøtte den fortsatte udbredelse af nulemissionskøretøjer.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Lempelse af benzin- og dieselafgiften i 2027

3.1.1. Gældende ret

Der gælder i dag energiafgifter og CO_2-afgifter ved anvendelsen af energiprodukter, herunder motorbrændstoffer. Energiafgifterne fremgår af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (herefter mineralolieafgiftsloven), mens CO_2-afgifterne fremgår af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter (herefter CO_2-afgiftsloven). Afgifterne er en gennemførelse af Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (herefter energibeskatningsdirektivet).

Energiprodukter anvendes som motorbrændstof, når de anvendes som fremdriftsbrændstof i motorkøretøjer, bl.a. personbiler, vare- og lastbiler, busser, traktorer, mejetærskere, entreprenørmaskiner, og i stationære motorer, samt i lystfartøjer og til privatflyvning.

Der gælder efter energibeskatningsdirektivet bilag 1, tabel A, jf. artikel 4, en række minimumsafgiftssatser for bl.a. benzin og diesel, som er differentieret efter anvendelse, f.eks. motorbrændstof eller opvarmning. Minimumssatserne er ikke differentieret efter svovlindhold i diesel eller blyindhold i benzin.

Summen af energiafgiften og CO_2-afgiften for hvert energiprodukt indgår i opgørelsen af, om minimumsafgiftssatsen efter energibeskatningsdirektivet er overholdt.

Det følger af energibeskatningsdirektivets bilag 1, tabel A, at minimumsafgiftssatsen for benzin, der anvendes som motorbrændstof til transport, er 359 euro pr. 1000 liter, svarende til ca. 268 øre pr. liter ekskl. moms. For diesel, der anvendes som motorbrændstof til transport, er minimumssatsen 330 euro pr. 1000 liter, svarende til ca. 246 øre pr. liter ekskl. moms.

Minimumsafgiftssatserne for diesel og benzin i direktivets bilag 1, tabel A, finder også anvendelse for biodiesel og biobenzin. Minimumsafgiftssatsen er således den samme for henholdsvis dieselolie og biodiesel og for benzin og biobenzin.

Efter energibeskatningsdirektivets artikel 5 kan afgifterne differentieres, hvor de differentierede satser hænger direkte sammen med produktkvaliteten, f.eks. indholdet af svovl og bly i brændstoffer.

Der gælder i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, en ens afgiftssats i kroner pr. gigajoule (GJ) for biobrændstoffer og fossile brændstoffer anvendt som motorbrændstoffer. Energiafgiften er således fastsat ud fra energiprodukternes energiindhold. Biobrændstoffer har et lavere energiindhold end fossile brændstoffer, og derfor er energiafgiften pr. liter for biobrændstoffer lavere end for fossile brændstoffer.

For nogle af de mest almindelige blandinger af fossile brændstof og biobrændstoffer er der fastsat standardsatser, der tager hensyn til disse blandingsforhold. Energiafgiften for motorbrændstof er desuden differentieret efter bly- og svovlindhold.

Energiafgiften for gas- og dieselolie og for benzin fremgår af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, i 2015-niveau. Afgifterne er angivet ved dagtemperatur, svarende til 8 °C, og ved 15 °C ekskl. moms.

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 1, at afgiftssatsen for gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, er 208,8 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 257 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 207,6 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 255,6 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 3, at afgiftssatsen for let dieselolie med svovlindhold på højst 0,05 pct. er 197,2 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 242,8 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 196,0,6 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 241,3 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 4, at afgiftssatsen for svovlfattig diesel med svovlindhold på højst 0,005 pct. er 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 217,3 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 175,5 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 216,0 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 5, at afgiftssatsen for svovlfri diesel med svovlindhold på højst 0,001 pct. er 176,5 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 217,3 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 175,5 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 216,0 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 6, at afgiftssatsen for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer er 175,5 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 216,0 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 174,5 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 214,8 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 7, at afgiftssatsen for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer er 175,4 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 215,9 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 174,4 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 214,7 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 13, at afgiftssatsen for blyfri benzin med et blyindhold på højst 0,013 gram pr. liter er på 299,3 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 368,4 øre pr. liter

(2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 296,8 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 365,4 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 14, 1. pkt., at afgiftssatsen for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer og med et blyindhold på højst 0,013 gram pr. liter er på 294,1 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 362,0 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 291,7 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 359,1 øre pr. liter (2027-niveau).

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 14, 2. pkt., at afgiftssatsen for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer og med et blyindhold på højst 0,013 gram pr. liter er 288,8 øre pr. liter ved dagtemperatur (2015-niveau), svarende til 355,5 øre pr. liter (2027-niveau). Ved 15 °C er afgiftssatsen 286,4 øre pr. liter (2015-niveau), svarende til 352,6 øre pr. liter (2027-niveau).

I tilfælde, hvor afgiftssatsen i § 1, stk. 1, er angivet både ved dagtemperatur og ved 15 °C, finder satsen ved dagtemperatur anvendelse ved beregning af afgiften, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 3.

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 1. og 2. pkt., at af en blanding af de i stk. 1 nævnte produkter eller disse produkter og andre varer betales der afgift af hele blandingen efter satsen for den vare, der har den højeste afgiftssats efter denne lov, såfremt blandingen er anvendelig til fremstilling af varme eller som motorbrændstof. Der betales dog ikke yderligere afgift af blyfri benzin, der efter afgiftsberigtigelse blandes med afgiftsberigtiget blyholdig benzin.

Det fremgår af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 3. pkt., at for biobrændstoffer, hvor afgiften opgøres efter energiindhold efter stk. 8, der blandes med andre afgiftspligtige varer efter stk. 1, betales forholdsmæssig afgift af biobrændstoffer og de øvrige afgiftspligtige varer.

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 6, at afgiftspligtige varer ikke uden Skatteforvaltningens tilladelse må blandes, sælges eller anvendes til andet formål end det, de er afgiftsberigtiget efter, jf. dog stk. 4, 2. pkt.

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, at af biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, kan der betales afgift efter energiindholdet, såfremt dette opgøres eller foreligger. Afgiften er 91,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2015-

niveau), svarende til 112,1 kr. pr. GJ (2027-niveau) og 49,2 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau), svarende til 60,6 kr. pr. GJ (2027-niveau).

Der betales CO2-afgift efter CO2-afgiftsloven af brændstoffer, der anvendes som motorbrændstof. CO2-afgiftssatserne for diesel følger af CO2-afgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 1, mens satserne for benzin følger af § 2, stk. 1, nr. 13.Der betales ikke CO2-afgift af biobrændstoffer anvendt som motorbrændstof, herunder når det indgår i blandinger med fossilt motorbrændstof, jf. CO2-afgiftslovens § 2, stk. 3, og § 7, stk. 3.

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11, 1. pkt., at for alle typer benzin, biobenzin og blandinger heraf betales altid minimum 2,67 kr. pr. liter i afgift uanset satserne i § 1, stk. 1, 8 og 9, svarende til EU's minimumssats for benzin. Det følger af § 1, stk. 11, 2. pkt., at der for alle typer diesel, biodiesel og blandinger heraf altid betales minimum 2,46 kr. pr. liter i afgift, svarende til EU's minimumssats for diesel. I den forbindelse skal både afgift efter mineralolieafgiftsloven og efter CO_2-afgiftsloven indgå ved beregningen af, om minimumssatsen for det enkelte energiprodukt overholdes.

Der betales som udgangspunkt afgift her i landet ved varernes overgang til forbrug, jf. mineralolieafgiftslovens § 2, stk. 1.

Varer overgår til forbrug, når de forlader afgiftssuspensionsordningen, eller ved modtagelsen, når varer fra andre EU-lande erhverves af virksomheder eller personer, der ikke er berettiget til at forarbejde eller oplægge varerne uden afgiftsberigtigelse. Herudover overgår varer til forbrug, når de fremstilles eller forarbejdes uden for afgiftssuspensionsordningen, eller når varerne importeres her i landet fra steder uden for EU, jf. mineralolieafgiftslovens § 13, medmindre de pågældende varer umiddelbart efter importen henføres under afgiftssuspensionsordningen, eller ved uretmæssig indpassage af varer, medmindre toldskylden er bortfaldet i medfør af artikel 124, stk. 1, litra e-g eller k, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen.

Ved levering af brændstoffer til en tankstation indebærer det fx, at afgiftspligten som udgangspunkt indtræder ved leveringen.

Det er reguleret i mineralolieafgiftslovens § 2, stk. 3, nr. 1-3, hvornår varer forlader afgiftssuspensionsordningen.

Afgiftssatserne i mineralolieafgiftsloven reguleres efter mineralolieafgiftslovens § 32 a. Det indebærer, at afgiftssatserne reguleres årligt efter udviklingen i nettoprisindekset.

3.1.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at lempe energiafgifterne på benzin og diesel, der anvendes som motorbrændstoffer, med henholdsvis 2 kr. pr. liter inkl. moms for benzin og 2 kr. pr. liter inkl. moms for diesel i 2027. Forslaget er målrettet afgifterne på de brændstoffer, der anvendes af almindelige personbiler, varebiler og lastbiler m.v., men vil ligeledes omfatte brug af benzin og diesel til bl.a. lystfartøjer.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 1 a, der særskilt lemper afgiftssatserne for dieselolie efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 1 og 3-5, og satserne for blandinger af dieselolie og biodiesel efter nr. 6 og 7, i 2027.

Den gældende differentiering i øre pr. liter efter svovlindhold opretholdes af miljømæssige hensyn. Afgiften på svovlfri diesel, som er den mest anvendte type af dieselolie som motorbrændstof til vejtransport, vil dermed være lavere end afgiften på svovlholdig diesel, tilsvarende hvad der gælder i dag.

Det foreslås ligeledes at lempe afgiftssatserne efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 13 og 14, for blyfri benzin og blyfri benzin blandet med biobenzin.

Forslaget omfatter ikke andre typer af brændstof, herunder fuelolie, der bl.a. anvendes til skibsfart, samt blyholdig benzin, der anvendes som flybrændstof til mindre fly, og ikke er tilladt at anvende til vejtransport.

Det foreslås, at afgiftsnedsættelserne skal gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027. Herefter vil de gældende indekserede afgiftssatser i § 1, stk. 1, igen være gældende.

Afgifterne i mineralolieafgiftsloven er angivet i kr. pr. liter ekskl. moms. En lempelse på 2 kr. pr. liter inkl. moms udgør 1,60 kr. ekskl. moms. Forslaget vil indebære, at energiafgiften for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 1, nedsættes til 97 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 96,4 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C. Energiafgiften for let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) foreslås nedsat til 82,8 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 82,3 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C. Energiafgiften for svovlfattig dieselolie

(svovlindhold højst 0,005 pct.) foreslås nedsat til 57,3 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C, og energiafgiften for svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) foreslås nedsat til 57,3 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C.

Energiafgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer foreslås nedsat til 56,0 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 55,7 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C, og energiafgiften for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer foreslås nedsat til 55,9 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 55,6 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C.

Energiafgiften for blyfri benzin foreslås nedsat til 208,4 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 206,7 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C. Afgiften for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer foreslås nedsat til 202,0 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 200,3 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C, og for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer foreslås afgiften nedsat til 195,5 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur og 193,9 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C.

Det foreslås herudover, at afgiftssatserne opgjort efter energiindhold for biobenzin og biodiesel lempes, så afgifterne efter brændstoffernes energiindhold målt i kr. pr. GJ svarer til afgifterne efter de foreslåede satser. De foreslåede afgiftssatser for biobenzin og biodiesel vil gælde i stedet for satserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8.

Det foreslås ikke at ændre på de gældende regler om, hvornår afgiftspligten indtræder.

Det foreslås, at de foreslåede afgiftssatser ikke indeksreguleres efter mineralolieafgiftslovens § 32 a.

Afgiftsnedsættelsen udgør 1,6 kr. ekskl. moms pr. liter benzin og 1,6 kr. ekskl. moms pr. liter diesel. Der foreslås ikke en ændring af CO_2-afgiften.

Forslaget vil indebære, at mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 3, 4 6 og 11, tilsvarende finder anvendelse for de foreslåede afgiftssatser i § 1 a, stk. 1.

Det indebærer bl.a., at afgiftssatsen ved dagtemperatur finder anvendelse ved udlevering til forbrug her i landet, jf. mineralolieafgiftslovens § 2, og at minimumssatserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11, som minimum altid skal betales for brændstofferne. Der skal herefter altid betales en afgift på minimum 2,67 kr. pr. liter af benzin, benzinækvivalenter, herunder biobenzin, og blandinger heraf, mens der altid skal betales en afgift på

minimum 2,46 kr. pr. liter af diesel, dieselækvivalenter, herunder biodiesel, og blandinger heraf. Minimumssatserne er angivet ekskl. moms.

3.2. Udskydelse forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer med et år

3.2.1. Gældende ret

Efter de gældende regler skal motorkøretøjer registreres i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader, inden de må tages i brug på færdselslovens område, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, i lov om registrering af køretøjer. I forbindelse med registreringen i Køretøjsregisteret skal der som udgangspunkt betales registreringsafgift af køretøjet, jf. registreringsafgiftslovens § 1. Registreringsafgiften beregnes ud fra køretøjets afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens §§ 4 - 5 a.

For nye køretøjer udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt køretøjets almindelige pris inklusive moms, men eksklusiv registreringsafgift, ved salg til bruger her i landet på registreringstidspunktet eller, hvis Skatteforvaltningen inden køretøjets registrering udsteder bevis for afgiftsberigtigelsen, på tidspunktet for bevisets udstedelse, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, 1. pkt. I den afgiftspligtige værdi skal altid indgå mindst 9 pct. i samlet avance for importør og forhandler, jf. § 8, stk. 1, 3. pkt. Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, jf. § 8, stk. 3, 1. pkt. Ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren, holdes uden for afgiftsberegningen, medmindre montering eller udførelse af arbejdet i øvrigt på køretøjet foretages af fabrikations- eller importørvirksomheden, jf. § 8, stk. 3, 2. pkt.

For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi til køretøjets almindelige pris inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift, ved salg til bruger her i landet i den stand, hvori køretøjet skal registreres, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1. For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet og er 5 år eller ældre, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny efter registreringsafgiftslovens § 7 a, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2.

For nye personbiler udgør registreringsafgiften 25 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi op til det såkaldt nedre skalaknæk på 55.600 kr. (2010-niveau) svarende til 76.400 kr. (2026-niveau), 85 pct af køretøjets

afgiftspligtige værdi fra 55.600 kr. op til det såkaldt øvre skalaknæk på 172.900 kr. (2010-niveau) svarende til 237.400 kr. (2026-niveau) og 150 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger det øvre skalaknæk, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2.

Biler med en tilladt totalvægt på over 4 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, er som udgangspunkt fritaget for registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, litra a. For nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør registreringsafgiften 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) svarende til 88.100 kr. (2026-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis bilen har en tilladt totalvægt på ikke over 4 t, og hvis bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, 1. pkt., at for nye biler som nævnt i stk. 1 med en tilladt totalvægt over 2,5 t, som enten er åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) svarende til 88.100 kr. (2026-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten. For biler som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 47.000 kr. inkl. tillæg efter stk. 4 og fradrag efter stk. 6, jf. § 5, stk. 2, 2. pkt.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, at for køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befordring af mere end 9 personer, føreren indbefattet, har et til køretøjet svarende antal passagersæder og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring (busser), udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af resten.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 1. pkt., at køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For autocampere med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 2 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf, jf. § 5 a, stk. 2, 2. pkt. Afgiften beregnet efter 2. pkt., skal for køretøjets samlede værdi eksklusive afgift dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten, jf. 3. pkt. For autocampere med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, som er indrettet med køkken-, toilet- og badefaciliteter og sovepladser til mindst 2 personer, fast sættes afgiften efter 3. pkt., jf. 4. pkt.

Registreringsafgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som for nye køretøjer, jf. registreringsafgifts lovens § 4, stk. 6, 1. pkt., og § 5, stk. 7, 1. pkt. Skalaknækkene, tillæg og fradrag nedsættes med den samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt, jf. § 4, stk. 6, 2. pkt., og § 5, stk. 7, 2. pkt.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, 1. pkt., at for biler, der udleder 0 g CO_2 pr. km (elbiler), beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter de almindelige regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 og 5 a, ved bilens anmeldelse til registrering i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2026. Herefter stiger procentdelen årligt med 8 procentpoint til og med 2031, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det fremgår af § 5 b, stk. 1, 2. pkt., at ved bilens anmeldelse til registrering fra den 1. januar 2032 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2036, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det betyder, at der sker en gradvis indfasning af registreringsafgiften for biler, der udleder 0 g CO_2 pr. kilometer fra og med den 18. december 2020 frem til 2036, hvor der vil være sket fuld indfasning af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Registreringsafgiften for nulemissionsperson og -varebiler indfases således frem mod 2036, hvor afgiften vil være fuldt indfaset.

Der gives desuden et særligt bundfradrag i den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2 og 3. Det er bilens registreringstidspunkt, som er bestemmende for fradragets størrelse. Fradraget kan medføre, at registreringsafgiften bliver 0 kr., men den kan ikke blive negativ.

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, 1. pkt., at ved registrering af personbiler omfattet af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2, gives der et fradrag i registreringsafgiften, som udgør 170.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter nedsættes fradraget, så fradraget udgør 167.500 kr. i 2022, 165.000 kr. i 2023, 162.500 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 165.500 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31.

december 2024, 165.500 kr. i 2025, 161.300 kr. i 2026, 152.200 kr. i 2027, 146.900 kr. i 2028, 141.600 kr. i 2029, 136.300 kr. i 2030, 130.900 kr. i 2031, 130.600 kr. i 2032, 134.800 kr. i 2033, 134.600 kr. i 2034 og 134.400 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 137.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter § 5b, stk. 1.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 3, 1. pkt., at der gives et fradrag i registreringsafgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 1 og 2, der udleder 0 g CO_2 pr. kilometer, efter stk. 1 på 80.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter nedsættes fradraget, så fradraget udgør 78.750 kr. i 2022, 77.500 kr. i 2023, 76.250 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 77.500 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 77.500 kr. i 2025, 76.000 kr. i 2026, 71.900 kr. i 2027, 69.700 kr. i 2028, 67.400 kr. i 2029, 65.200 kr. i 2030, 62.800 kr. i 2031, 62.700 kr. i 2032, 62.500 kr. i 2033, 62.400 kr. i 2034 og 62.200 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 65.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter § 5 b, stk. 1,

På baggrund af de gældende regler for beregning af registreringsafgift for fossile køretøjer samt bestemmelserne om indfasningsprocent og særligt bundfradrag for nulemissionsbiler, kan der opgøres en afgiftsfri grænse. Der skal ikke betales registreringsafgift af den del af nulemissionsbilens afgiftspligtige værdi, som ligger under denne grænse.

Tilsvarende kan der beregnes en effektiv afgiftssats for den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger grænsen og hvoraf der dermed skal betales afgift. Den effektive afgiftssats udtrykker, hvor meget registreringsafgift der i praksis skal betales, når den afgiftspligtige værdi overstiger grænsen for, hvornår der skal betales afgift.

I 2026 er registreringsafgiften for en almindelig, eldrevet personbil med en afgiftspligtig værdi op til ca. 419.300 kr. på 0 kr., mens den effektive sats herover udgør 60 pct., svarende til 40 pct. af marginalafgiftssatsen på 150 pct. En effektiv afgiftssats på 60 pct. er udtryk for, at en afgiftspligtig værdi, der er 100 kr. højere, vil indebære en stigning i den beregnede registreringsafgift på 60 kr.

En fossil personbil med en afgiftspligtig værdi på 419.300 kr. vil i 2026 blive pålagt en registreringsafgift på 403.300 kr. når der bortses fra CO_2-tillægget i afgiften. Dette baserer sig på de afgiftssatser og skalaknæk, der

fremgår af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2. I det tilfælde vil der skulle betales 25 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi op til det såkaldte nedre skalaknæk på 76.400 kr. (2026-niveau) svarende til 19.100 kr. i registreringsafgift, 85 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi fra det nedre skalaknæk på 76.400 kr. (2026-niveau) og op til det såkaldte øvre skalaknæk på 237.400 kr. (2026- niveau) svarende til 136.850 kr. i registreringsafgift og 150 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger det øvre skalaknæk på 237.400 kr. (2026-niveau) svarende til 272.850 kr. i registreringsafgift. Dette giver tilsammen 428.800 kr. i registreringsafgift, hvorfra der trækkes et bundfradrag på 25.500 kr. (2026-niveau), jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 5, hvilket svarer til en registreringsafgift på 403.300 kr.

Når der er tale om en elbil, nedskaleres registreringsafgiften til 40 pct. heraf i 2026, jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1. Dertil er der fradrag som følge af det særlige bundfradrag. Det vil sige 40 pct. af 403.300 kr. svarende til 161.320 kr., hvorfra det særlige fradrag for nulemissionskøretøjer efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, på 161.300 kr. i 2026 trækkes. Det giver 20 kr., hvilket resulterer i en registreringsafgift på 20 kr. for elbiler med afgiftspligtig værdi på 419.300 kr.

For en elbil med en afgiftspligtig værdi over denne afgiftsfri grænse på ca. 419.300 kr. i 2026, ville den beregnede registreringsafgift før indfasningsprocent og særligt bundfradrag, dvs. ligesom for en fossil bil, stige med 150 kr., hvis den afgiftspligtige værdi er 100 kr. højere. Det skyldes den ovenfor beskrevne regnemetode. Når der tages højde for de lempeligere regler for elbiler, hvor registreringsafgiften nedskaleres med indfasningsprocenten og det særlige bundfradrag trækkes fra, vil den betalte afgift alene øges med 60 kr., hvis den afgiftspligtige værdi er 100 kr. højere, det vil sige svarende til en effektiv afgiftssats på 60 pct. Den effektive sats i registreringsafgift udtrykker, hvor meget registreringsafgift, der i praksis skal betales for en elbil, hvor den afgiftspligtige værdi overstiger grænsen for, hvornår der skal betales afgift.

Med de gældende regler vil den afgiftsfri grænse for eldrevne personbiler falde fra ca. 419.300 kr. i 2026 til ca. 366.200 kr. i 2027, og samtidig vil den effektive sats, der skal betales over den afgiftsfri grænse, øges fra 60 pct. i 2026 til 72 pct. i 2027.

3.2.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at forhøjelsen af registreringsafgift for elbiler udskydes med ét år.

Det foreslås, at registreringsafgiften for biler, der udleder 0 g CO_2 pr. kilometer, skal udgøre 40 pct. af den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a i perioden fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Det foreslås, at bundfradraget for nulemissionsbiler omfattet af § 4, stk. 1, skal udgøre 158.700 kr. i 2027.

For varebiler omfattet af § 5, stk. 1, nr. 2, foreslås det, at bundfradraget skal udgøre 75.100 kr. i 2027.

Som følge af den foreslåede udskydelse vil den effektive sats for nulemissionspersonbilers registreringsafgift i 2027 fortsat udgøre 60 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der overstiger den afgiftsfri grænse. Denne afgiftsfri grænse vil udgøre ca. 419.300 kr. i 2027 ligesom i 2026, og der vil således fortsat ikke skulle betales registreringsafgift af nulemissionspersonbiler, hvis afgiftspligtige værdi ligger under dette beløb. Bundfradraget i 2027 vil afvige fra bundfradraget i 2026 som følge af, at de generelle skalaknæk og bundfradrag efter §§ 4 og 5 reguleres til 2027-niveau, og dermed afviger fra dem i 2026-niveau.

Som følge af den foreslåede udskydelse vil den effektive sats for nulemissionsvarebiler i samme periode udgøre 20 pct. af den del af varebilens værdi, der ligger over den afgiftsfri grænse, der i 2027 udgør ca. 538.500 kr. Der vil fortsat ikke skulle betales afgift af køretøjer under den afgiftsfrie grænse.

Det foreslåede vil betyde, at registreringsafgiften fastholdes på det gældende 2026 niveau og først vil stige fra 2028.

Det vil indebære, at indfasningen i registreringsafgiften for elbiler udskydes et år. Indfasningen af højere registreringsafgift for nulemissionsbiler påbegyndes dermed i 2028, hvor indfasningsprocenten vil stige med 16 procentpoint, som følge af udskydelsen. Herefter vil indfasningen følge gældende regler og afsluttes i 2036.

3.3 Udskydelse af forhøjelsen af registreringsafgift for el- og brændselscelledrevne motorcykler med et år

3.3.1. Gældende ret

Efter de gældende regler skal motorkøretøjer registreres i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader, inden de må tages i brug på færdselslovens område, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, i lov om registrering af køretøjer. I forbindelse med registreringen i Køretøjsregisteret skal der som udgangspunkt betales registreringsafgift af køretøjet, jf. registreringsafgiftslovens § 1. Registreringsafgiften beregnes ud fra køretøjets afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 4.

For nye køretøjer udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt køretøjets almindelige pris inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift, ved salg til bruger her i landet på registreringstidspunktet eller, hvis Skatteforvaltningen inden køretøjets registrering udsteder bevis for afgiftsberigtigelsen, på tidspunktet for bevisets udstedelse, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, 1. pkt. I den afgiftspligtige værdi skal altid indgå mindst 9 pct. i samlet avance for importør og forhandler, jf. § 8, stk. 1, 3. pkt. Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, jf. § 8, stk. 3, 1. pkt. Ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren, holdes uden for afgiftsberegningen, medmindre montering eller udførelse af arbejdet i øvrigt på køretøjet foretages af fabrikations- eller importørvirksomheden, jf. § 8, stk. 3, 2. pkt.

For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi til køretøjets almindelige pris inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift, ved salg til bruger her i landet i den stand, hvori køretøjet skal registreres, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1. For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet og er 5 år eller ældre, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny efter registreringsafgiftslovens § 7 a, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2.

For nye motorcykler udgør registreringsafgiften 25 pct. af motorcyklens afgiftspligtige værdi op til det nedre såkaldte skalakæk på 17.100 kr. (2010-niveau) svarende til 23.500 kr. (2026-niveau), 85 pct af motorcyklens afgiftspligtige værdi fra 17.100 kr. op til det øvre skalaknæk på 58.100 kr. (2010-niveau) svarende til 79.800 kr. (2026-niveau) og 150 pct. af den del af motorcyklens afgiftspligtige værdi, der overstiger det øvre skalaknæk, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, 1. pkt., at for el- og brændselscelledrevne motorcykler beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter de almindelige regler i registreringsafgiftslovens § 4, ved motorcyklens anmeldelse til registrering i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2026. Herefter stiger procentdelen årligt med 8 procentpoint til og med 2031, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter § 4.

Det fremgår af § 5 b, stk. 1, 2. pkt., at ved motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2032 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter § 4, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2036, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter § 4.

Det betyder, at der sker en gradvis indfasning af registreringsafgiften for el- og brændselscelledrevne motorcykler, fra og med den 18. december 2020 frem til og med 31. december 2036, hvor der vil være sket fuld indfasning af registreringsafgiften efter § 4.

Der gives desuden et særligt bundfradrag i den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 4. Det er motorcyklens registreringstidspunkt, som er bestemmende for fradragets størrelse. Fradraget kan medføre, at registreringsafgiften bliver 0 kr., men den kan ikke blive negativ.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 4, 1. pkt., at ved registrering af el- og brændselscelledrevene motorcykler gives der et fradrag i registreringsafgiften, som udgør 106.500 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter nedsættes fradraget, så fradraget udgør 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 104.000 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 104.000 kr. i 2025, 102.900 kr. i 2026, 98.600 kr. i 2027, 96.300 kr. i 2028, 94.200 kr. i 2029, 92.000 kr. i 2030, 89.800 kr. i 2031, 89.700 kr. i 2032, 89.500 kr. i 2033, 89.400 kr. i 2034 og 89.200 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 91.500 kr., jf. § 5 b, stk. 4, 2. pkt. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1, jf. 3. pkt.

Registreringsafgiften for el- og brændselscelledrevene motorcykler indfases således frem mod 2036, hvor afgiften vil være fuldt indfaset.

3.3.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at forhøjelsen af registreringsafgift for el- og brændselscelledrevene motorcykler udskydes med et år.

Det foreslås, at registreringsafgiften for el- og brændselscelledrevne motorcykler fastsættes til 40 pct. af den beregnede afgift efter § 4 i perioden fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Det foreslås, at bundfradraget for el – og brændselscelledrevne motorcykler omfattet af registreringsgiftslovens § 5 b, stk. 4, skal udgøre 102.100 kr. i 2027.

Som følge af den foreslåede udskydelse vil den effektive sats for el- og brændselscelledrevene motorcykler i 2027 fortsat udgøre 60 pct. af den del af motorcyklens afgiftspligtige værdi, der overstiger den afgiftsfri grænse. Den afgiftsfri grænse vil udgøre ca. 215.500 kr. i 2027, og der vil fortsat ikke skulle betales afgift af motorcykler med en afgiftspligtig værdi under dette beløb.

Den foreslåede vil betyde, at registreringsafgiften fastholdes på det gældende 2026 niveau og først vil stige fra 2028.

Det foreslåede vil indebære, at indfasningen i registreringsafgiften for el- og brændselscelledrevene motorcykler udskydes et år. Indfasningen af højere registreringsafgift for el- og brændselscelledrevene motorcykler påbegyndes dermed i 2028, hvor indfasningsprocenten vil stige med 16 procentpoint, som følge af udskydelsen. Herefter vil indfasningen følge gældende regler og afsluttes i 2036.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4.1. Økonomiske konsekvenser

Forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel samt udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift skønnes med væsentlig usikkerhed samlet set at medføre negative økonomiske konsekvenser for staten i form af et umiddelbart mindreprovenu på ca. 8.075 mio. kr. i 2027 opgjort inklusive moms, jf. tabel 1. Efter tilbageløb og adfærd skønnes forslaget at medføre et mindreprovenu på ca. 3.475 mio. kr. i 2027.

Forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel skønnes med væsentlig usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 6.875 mio. kr. i 2027 opgjort inklusive moms. Efter tilbageløb og adfærd skønnes mindreprovenuet med væsentlig usikkerhed at udgøre ca. 2.650 mio. kr. i 2027.

En midlertidig lempelse af afgiften på hhv. benzin og diesel vil øge brændstofsalget, herunder ved grænsehandel, hvor køretøjer, der krydser grænserne, i højere grad vælger at tanke i Danmark. Større brændstofsalg øger Danmarks CO_2-udledninger.

For en bilist med en benzinbil med et brændstofforbrug på 900 liter benzin årligt, svarende til et kørselsomfang på 15.000 km og ca. 17 km pr. liter, svarer lempelsen på 2 kr. pr. liter inkl. moms i 2027 isoleret set til en forøgelse af rådighedsbeløbet på ca. 1.800 kr. årligt.

For en bilist med en dieselbil med et brændstofforbrug på 750 liter diesel årligt, svarende til et kørselsomfang på 15.000 km og ca. 20 km pr. liter, svarer lempelsen på 2 kr. pr. liter inkl. moms i 2027 isoleret set til en forøgelse af rådighedsbeløbet på ca. 1.500 kr.

Forslaget om udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift skønnes med væsentlig usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 1.200 mio. kr. i 2027. Efter tilbageløb og adfærd skønnes mindreprovenuet med væsentlig usikkerhed at udgøre ca. 825 mio. kr. i 2027.

Forslaget om udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift skønnes med væsentlig usikkerhed at medføre en stigning i salget af nulemissionsbiler med ca. 1.300 biler i 2027.

For f.eks. en nulemissionsbil med en værdi på 375.000 kr. uden afgift vil det foreslåede indebære en lempelse i registreringsafgiften i forhold til gældende regler på ca. 6.300 kr. i 2027, mens en nulemissionsbil med en værdi på 400.000 kr. uden afgift vil få en lempelse i registreringsafgiften i forhold til gældende regler på ca. 24.300 kr. i 2027. Værdien af og dermed registreringsafgiften for den enkelte nulemissionsbil vil variere afhængigt af f.eks. valgt variant og ekstraudstyr.

Registreringsafgiften og benzin- og dieselafgifterne reducerer købekraften af husholdningernes disponible indkomst og antages derfor at virke som en indirekte skat på arbejdsindkomst (og anden indkomst), hvilket påvirker det

økonomiske incitament til at arbejde. Det skønnes, at de foreslåede lempelser vil øge arbejdsudbuddet svarende til ca. 1.250 fuldtidspersoner i 2027, da lempelserne ventes at slå igennem i forbrugerpriserne og derved vil øge reallønnen.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser af lovforslaget om udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift og lempelse af benzin- og dieselafgifterne

Mio. kr., 2027-niveau	2027	Varigt	Finansår 2027
Umiddelbar virkning (inkl. moms)	-8.075	-50	-8.075
Virkning efter tilbageløb	-6.475	-50	-6.475
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-3.475	-25	-3.475

Anm.: Afrundet til nærmeste 25 mio. kr.
Kilde: Skatte- og Vækstministeriet

4.2. Implementeringsmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 0,1 mio. kr. i 2026.

Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning er ikke relevante for lovforslaget.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5.1. Økonomiske konsekvenser

Det skønnes, at forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel vil medføre umiddelbare positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. i form af en lempelse på ca. 3.600 mio. kr. i 2027. Lempelsen for erhvervslivet m.v. skønnes primært at omfatte diesel til lastbiler.

Det skønnes, at forslaget om udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift vil medføre umiddelbare positive økonomiske konsekvenser i form af en lempelse for erhvervslivet på ca. 775 mio. kr. i 2027. I skønnet er det lagt til grund, at erhvervenes køb af biler udgør ca. 64 pct. af alle nye indregistreringer i Køretøjsregisteret. Erhvervenes køb af biler vurderes altovervejende at være leasingbiler som benyttes af private.

5.2 Administrative konsekvenser
Skatte- og Vækstministeriet vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, som ikke, overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr.

Område for bedre regulering (OBR) vil blive inddraget i denne vurdering.

6. Administrative konsekvenser for borgerne
Lovforslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser
De klimamæssige konsekvenser ved forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel skønnes at medføre negative konsekvenser ved midlertidigt at øge CO_2-udledningerne med ca. 1,5 mio. ton i 2027. Det afspejler, at større brændstofsalg, herunder ved ændret grænsehandel, øger Danmarks CO_2-udledninger.

De klimamæssige konsekvenser ved forslaget om udskydelse af indfasningen af højere registreringsafgift for elbiler skønnes at medføre positive konsekvenser ved at mindske salget af konventionelle biler og derved mindske CO_2

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
Lovforslaget vurderes ikke at medføre miljø- og naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten
Det vurderes, at differentieringen mellem afgiften på blyfri benzin og på blyholdig benzin, og differentieringen for diesel efter svovlindhold, er i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivets artikel 5.

Afgiftssatserne i det foreslåede § 1 a, stk. 1, til mineralolieafgiftsloven overholder EU's minimumsafgiftssatser, jf. energibeskatningsdirektivets artikel 4 og bilag 1, tabel A.

Lovforslaget har herudover ingen EU-retlige aspekter.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
Et udkast til lovforslag er sendt i høring den 13. november 2026 med frist den 23. november 2026 (10 dage). Høringen er ikke afsluttet på tidspunktet for fremsættelsen af lovforslaget. Høringsperioden på 10 dage skyldes, at

forslaget er en opfølgning på aftale om skattereform fra 12. november 2026 og skal gælde fra den 1. januar 2026.

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatrådet, Akademikerne, Aluminium Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AUTIG, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Biobrændselsforeningen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Brancheforeningen Cirkulær, Brintbranchen, Business Danmark, Bæredygtigt Landbrug, Camping Outdoor Danmark, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Told & Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Maritime, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, De Samvirkende Købmænd, DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Bilbranchen, DI Transport, Drivkraft Danmark, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet, EmballageIndustrien, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Biogasbranchen, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, Forsyningstilsynet, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, Green Power Denmark, International Transport Danmark, ITSDanmark, Justitia, Kraka, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Miljøstyrelsen, Mobility Denmark, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Mover Systems, MC Mobility Association, Motorhistorisk Samråd, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalt Center for Miljø og Energi, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES

Innovation P/S, Sikkerhedsstyrelsen, SKAD - Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankeforvaltningen, Skattebetalerne, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Søfartsstyrelsen, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Økonomistyrelsen og Aalborg Universitet – Sektionen for Veje og Trafik og Transport.

11. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	For staten skønnes forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel samt udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift med væsentlig usikkerhed samlet set at medføre negative økonomiske konsekvenser i form af et umiddelbart mindreprovenu på ca. 8.075 mio. kr. i 2027, jf. tabel 1. Efter tilbageløb og adfærd skønnes forslaget at medføre et mindreprovenu på ca. 3.475 mio. kr. i 2027.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 0,1 mio. kr. i 2026.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Det skønnes, at forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. i form af en umiddelbar lempelse på ca. 3.600 mio. kr. i 2027. Lempelsen for erhvervslivet skønnes primært at omfatte diesel til lastbiler. Det skønnes, at forslaget om udskydelsen af forhøjelsen af elbilers registreringsafgift vil medføre en umiddelbar lempelse for erhvervslivet på	Ingen

	ca. 775 mio. kr. i 2027. I skønnet er det lagt til grund, at erhvervenes køb af biler udgør ca. 64 pct. af alle nye indregistreringer i Køretøjsregisteret. Erhvervenes køb af biler vurderes altovervejende at være leasingbiler som benyttes af private.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	De klimamæssige konsekvenser ved forslaget om udskydelse af indfasningen af højere registreringsafgift for elbiler skønnes at medføre positive konsekvenser ved at mindske salget af og derved CO_2-udledningerne fra konventionelle biler.	De klimamæssige konsekvenser ved forslaget om lempelse af energiafgiften på benzin og diesel skønnes at medføre negative konsekvenser ved at midlertidigt øge CO_2-udledningerne med ca. 1,5 mio. ton i 2027.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at differentieringen mellem afgiften på blyfri benzin og på blyholdig benzin, og differentieringen for diesel efter svovlindhold, er i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivets artikel 5. Afgiftssatserne i det foreslåede § 1 a, stk. 1, til mineralolieafgiftsloven overholder EU's minimumsafgiftssatser, jf. energibeskatningsdirektivets artikel 4 og bilag 1, tabel A. Lovforslaget har herudover ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af	Ja	Nej X

erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, 1. pkt., at der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. Afgiftssatserne er angivet ekskl. moms.

I § 1, stk. 1, er der oplistet afgiftssatser for energiprodukter, herunder forskellige diesel- og benzinprodukter, samt for de mest anvendte blandinger af dieselolie og biodiesel og af benzin og biobenzin. Afgifterne er fastsat i 2015-niveau. Energiafgiftssatserne i mineralolieafgiftsloven er fastlagt på grundlag af energiprodukternes energiindhold (GJ).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 1, udgør afgiften for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 208,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 207,6 øre pr. liter ved 15 °C (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 3, udgør afgiften for let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 288,1 øre pr. liter ved dagtemperatur og 286,4 øre pr. liter ved 15 ºC (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 4, udgør afgiften for svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 267,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 265,8 øre pr. liter ved 15 ºC (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 5, udgør afgiften for svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 267,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 265,8 øre pr. liter ved 15 ºC (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 6, udgør afgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 266,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 264,5 øre pr. liter ved 15 ºC (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 7, udgør afgiften for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 175,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 174,4 øre pr. liter ved 15 °C (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 13, udgør afgiften for blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 420,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 417,4 øre pr. liter ved 15 ºC (2015-niveau).

Efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 14, udgør afgiften for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter), 413,7 øre pr. liter ved dagtemperatur og 410,4 øre pr. liter ved 15 °C (2015-niveau), og afgiften for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter), udgør 406,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 402,7 øre pr. liter ved 15 ºC (2015-niveau).

Ved udlevering til forbrug her i landet finder afgiftssatsen ved dagtemperatur anvendelse, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 3.

For blandinger af de nævnte produkter i § 1, stk. 1, hvor der ikke er fastsat en standardsats, følger det af § 1, stk. 4, at der for blandinger af de i stk. 1 nævnte produkter som udgangspunkt betales afgift af hele blandingen efter satsen for den vare, der har den højeste afgiftssats, hvis blandingen er anvendelig som motorbrændstof. For blandinger med biobrændstof kan afgiften dog betales forholdsmæssigt for de forskellige produkter i blandingen, hvis afgiften for biobrændstofferne opgøres efter energiindhold efter § 1, stk. 8.

Det fremgår af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, at af biobrændstoffer, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, kan der betales afgift efter energiindholdet, såfremt dette opgøres eller foreligger. Afgiften er 91,1 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter (2015-niveau) og 49,2 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter (2015-niveau).

Det foreslås at indsætte en ny *§ 1 a, stk. 1,* i mineralolieafgiftsloven, hvorefter der uanset afgiftssatserne i § 1, stk. 1, nr. 1, 3-5, 6, 7, 13 og 14, fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 betales afgift for benzin og diesel efter følgende satser: 1) For dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 97 øre pr. liter ved dagtemperatur og 96,4 øre pr. liter ved 15 °C, 2) For let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 82,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 82,3 øre pr. liter ved 15 °C, 3) For svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C, 4) For svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C, 5) For svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold

højst 0,001 pct.) 56,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,7 øre pr. liter ved 15 °C, 6) For svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 55,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,6 øre pr. liter ved 15 °C, 7) For blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 208,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 206,7 øre pr. liter ved 15 °C, og 8) For blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 202,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 200,3 øre pr. liter ved 15 °C, og for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 193,9 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgifterne for diesel og for de almindeligt anvendte blandinger af dieselolie og biodiesel, samt for benzin og for de almindeligt anvendte blandinger af benzin og biobenzin, reduceres. Den gældende differentiering i øre pr. liter mellem svovlholdig og svovlfri diesel bevares, således at der betales højere afgift for let dieselolie end for svovlfri dieselolie, idet let dieselolie har et højere svovlindhold.

I forhold til de gældende afgiftssatser medfører forslaget en afgiftsreduktion på 1,6 kr. pr. liter ekskl. moms for diesel, og 1,6 kr. pr. liter ekskl. moms for benzin.

Den reducerede afgift vil omfatte benzin og diesel, hvor afgiftspligten indtræder i perioden fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Afgiftspligten for brændstoffer indtræder som udgangspunkt ved overgangen til forbrug, jf. mineralolieafgiftslovens § 2, stk. 1.

De foreslåede afgiftsnedsættelser vil medføre, at for dieselolie vil medføre reducerede godtgørelser af energiafgiften efter reglerne i mineralolieafgiftslovens § 11, idet der som følge af forslaget vil blive betalt en lavere energiafgift. Der ydes ikke godtgørelse af afgiften af benzin, jf. mineralolieafgiftslovens § 11, stk. 1.

Mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 3, 4 6 og 11, vil finde tilsvarende anvendelse for de foreslåede afgiftssatser i § 1 a, stk. 1.

Det vil indebære, at afgiftssatsen ved dagtemperatur vil finde anvendelse ved udlevering til forbrug her i landet, jf. mineralolieafgiftslovens § 2.

Herudover vil det indebære, at der for blandinger af fossilt og biobrændstof, hvor mængden af biobrændstof er større end for de angivne

standardblandinger, som udgangspunkt betales afgift af hele blandingen efter satsen for det fossile brændstof, der har den højeste afgiftssats, når blandingen er anvendelig som motorbrændstof, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 1. pkt.

For biobrændstoffer, hvor afgiften opgøres efter energiindholdet efter den foreslåede § 1 a, stk. 2, der blandes med andre brændstoffer, vil der dog kunne betales forholdsmæssig afgift af biobrændstofferne og de øvrige brændstoffer, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 3 pkt.

Hvis afgiften for biobrændstoffet opgøres efter energiindholdet, jf. § 1, stk. 4, 3. pkt., kan den samlede afgift, der omfatter energiafgift og CO_2-afgift, blive lavere end EU's minimumssats. I den forbindelse vil minimumssatsen skulle betales, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11.

Mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11, indebærer, at der som minimum altid skal betales en afgift på 2,67 kr. pr. liter ekskl. moms af benzin, benzinækvivalenter, herunder biobenzin, og blandinger heraf, mens der altid skal betales en afgift på minimum 2,46 kr. pr. liter ekskl. moms af diesel, dieselækvivalenter, herunder biodiesel, og blandinger heraf. Afgiftssatserne svarer til EU's minimumssatser for benzin og diesel.

Bestemmelsen vil finde anvendelse, hvor den samlede afgift for brændstofferne, der omfatter energiafgiften og CO2-afgiften, ellers er lavere end minimumssatsen.

Det foreslås i *§ 1 a, stk. 1, nr. 1,* at afgiften for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, udgør 97,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 96,4 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 1, reduceres til en sats på 97,0 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 96,4 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Forslaget vil indebære, at energiafgiftssatsen for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, ved dagtemperatur reduceres fra 257,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 97,0 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 °C reduceres fra 255,6 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 96,4 øre pr. liter ekskl. moms.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 97,0 øre pr. liter ekskl. moms indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 232,5 øre pr. liter ekskl. moms bliver den samlede afgift for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, på 329,5 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 2,* at afgiften for let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) udgør 82,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 82,3 øre pr. liter ved 15° C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for let dieselolie efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 3, reduceres til en sats på 82,8 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 82,3 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Ved let dieselolie forstås dieselolie med et svovlindhold på højst 0,05 pct.

Forslaget vil indebære at energiafgiftssatsen for let dieselolie ved dagtemperatur reduceres fra 242,8 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 82,8 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 ºC reduceres fra 241,3 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 82,3 øre pr. liter ekskl. moms.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 82,8 øre pr. liter indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 232,5 øre pr. liter ekskl. moms bliver den samlede afgift for let dieselolie på 315,3 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 3,* at afgiften for svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) udgør 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for svovlfattig dieselolie efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 4, reduceres til en sats på 57,3 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 57,0 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Ved svovlfattig dieselolie forstås dieselolie med et svovlindhold på højst 0,005 pct.

Forslaget vil indebære at energiafgiftssatsen for svovlfattig dieselolie ved dagtemperatur reduceres fra 217,3 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau

til 57,3 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 ºC reduceres fra 216,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 57,0 øre pr. liter ekskl. moms.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 57,3 øre pr. liter ekskl. moms indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 232,5 øre pr. liter ekskl. moms bliver den samlede afgift for svovlfattig dieselolie på 289,8 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 4,* at afgiften for svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgør 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 ° C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for svovlfri dieselolie efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 5, reduceres til en sats på 57,3 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 57,0 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Ved svovlfri dieselolie forstås dieselolie med et svovlindhold på højst 0,001 pct.

Forslaget vil indebære at energiafgiftssatsen for svovlfri dieselolie ved dagtemperatur reduceres fra 217,3 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 57,3 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 ºC reduceres fra 216,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 57 øre pr. liter ekskl. moms.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 57,3 øre pr. liter indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 232,5 øre pr. liter ekskl. moms bliver den samlede afgift for svovlfri dieselolie på 289,8 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 5,* at afgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgør 56,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,7 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 6, reduceres til en sats på 56,0 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 55,7 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Ved svovlfri dieselolie forstås dieselolie med et svovlindhold på højst 0,001 pct.

Forslaget vil indebære at energiafgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer ved dagtemperatur reduceres fra 216,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 56,0 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 °C reduceres fra 214,8 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 55,7 øre pr. liter ekskl. moms.

Energiindholdet i biobrændstoffer er lavere end i fossile brændstoffer, og energiafgiften for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer er derfor lavere end afgiften for ren svovlfri dieselolie.

Idet der ikke er CO_2-afgift på biobrændstoffer, jf. CO_2-afgiftslovens § 7, stk. 3, er CO_2-afgiften for blandinger af dieselolie og biodiesel ligeledes lavere end for ren dieselolie.

Hvis der iblandes en højere andel biobrændstoffer, end hvad følger af de almindelige blandinger, jf. de foreslåede nr. 5 og 6, vil der som udgangspunkt skulle betales afgift af hele blandingen efter satsen for det fossile brændstof, der har den højeste afgiftssats, når blandingen er anvendelig som motorbrændstof, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 1. pkt. Hvis afgiften for biobrændstoffet opgøres efter energiindholdet, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 3. pkt., kan den samlede afgift, der omfatter energiafgift og CO_2-afgift, blive lavere end EU's minimumssats. I den forbindelse vil minimumssatsen skulle betales, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 56,0 øre pr. liter ekskl. moms indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 216,7 øre pr. liter bliver den samlede afgift for svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer på 272,7 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 6,* at afgiften for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) udgør 55,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,6 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 7, reduceres til en sats på 55,9 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 55,6 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 °C. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Ved svovlfri dieselolie forstås dieselolie med et svovlindhold på højst 0,001 pct.

Forslaget vil indebære at energiafgiften for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer ved dagtemperatur reduceres fra 215,9 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 55,9 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 ºC reduceres fra 214,7 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 55,6 øre pr. liter ekskl. moms.

Energiindholdet i biobrændstoffer er lavere end i fossile brændstoffer, og energiafgiften for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer er derfor lavere end afgiften for ren svovlfri dieselolie.

Idet der ikke er CO_2-afgift på biobrændstoffer, jf. CO_2-afgiftslovens § 7, stk. 3, er CO_2-afgiften for blandinger af dieselolie og biodiesel ligeledes lavere end for ren dieselolie.

Hvis der iblandes en højere andel biobrændstoffer, end hvad der følger af de almindelige blandinger for diesel, jf. de foreslåede nr. 5 og 6, vil der som udgangspunkt skulle betales afgift af hele blandingen efter satsen for det fossile brændstof, der har den højeste afgiftssats, når blandingen er anvendelig som motorbrændstof, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 1. pkt.

Hvis afgiften for biobrændstoffet opgøres efter energiindholdet, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 3. pkt., kan den samlede afgift, der omfatter energiafgift og CO_2-afgift, blive lavere end EU's minimumssats. I den forbindelse vil minimumssatsen skulle betales, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 55,9 øre pr. liter ekskl. moms indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 214,8 øre pr. liter ekskl. moms bliver den samlede afgift for svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer på 270,7 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 7,* at afgiften for blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgør 208,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 206,7 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for blyfri benzin efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 13, reduceres til en sats på 208,4 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 206,7 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC.

Ved blyfri benzin forstås benzin med et blyindhold på højst 0,013 g pr. liter.

Forslaget vil indebære at energiafgiftssatsen for blyfri benzin ved dagtemperatur reduceres fra 368,4 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 208,4 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15 ºC reduceres fra 365,4 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 206,7 øre pr. liter ekskl. moms.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 208,4 øre pr. liter indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 210,0 øre pr. liter ekskl. moms bliver den samlede afgift for blyfri benzin på 418,4 øre pr. liter i 2027-niveau.

Det foreslås i *nr. 8,* at afgiften for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgør 202,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 200,3 øre pr. liter ved 15 °C, og at afgiften for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) udgør 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 193,9 øre pr. liter ved 15 °C.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at energiafgiften for blyfri benzin iblandet 4,8 pct. biobrændstoffer reduceres til en sats på 202,0 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 200,3 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 14, 1. pkt. For blyfri benzin iblandet 9,8 pct. biobrændstoffer reduceres afgiften til en sats på 195,5 øre pr. liter ekskl. moms ved dagtemperatur, og 193,9 øre pr. liter ekskl. moms ved 15 ºC, jf. § 1, stk. 1, nr. 14, 2. pkt. Den reducerede sats vil gælde fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Ved blyfri benzin forstås benzin med et blyindhold på højst 0,013 g pr. liter.

Forslaget vil indebære at energiafgiften for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer ved dagtemperatur reduceres fra 362,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 202,0 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15º C reduceres fra 359,1 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 200,3 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Energiafgiften for blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer ved dagtemperatur reduceres fra 355,5 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 195,5 øre pr. liter ekskl. moms, mens satsen ved 15º C reduceres fra 352,6 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau til 193,9 øre pr. liter ekskl. moms.

Energiindholdet i biobrændstoffer er lavere end i fossile brændstoffer, og energiafgiften for blyfri benzin med 4,8 pct. eller 9,8 pct. biobrændstoffer er derfor lavere end afgiften for ren blyfri benzin.

Idet der ikke er CO_2-afgift på biobrændstoffer, jf. CO_2-afgiftslovens § 7, stk. 3, er CO_2-afgiften for blandinger af benzin og biobenzin ligeledes lavere end for ren benzin.

Hvis der iblandes en højere anden andel biobrændstoffer, end hvad følger af de almindelige blandinger for benzin, vil der som udgangspunkt skulle betales afgift af hele blandingen efter satsen for det fossile brændstof, der har den højeste afgiftssats, når blandingen er anvendelig som motorbrændstof, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 1. pkt.

Hvis afgiften for biobrændstoffet opgøres efter energiindholdet, jf. mineralolieafgiftslovens§ 1, stk. 4, 3. pkt., kan den samlede afgift, der omfatter energiafgift og CO_2-afgift, blive lavere end EU's minimumssats. I den forbindelse vil minimumssatsen skulle betales, jf. mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 11.

Den foreslåede energiafgiftssats ved dagtemperatur på 202,0 øre pr. liter indebærer, at sammen med CO_2-afgiftssatsen på 200,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau bliver den samlede afgift for blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer på 402,0 øre pr. liter ekskl. moms. For blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer er CO_2-afgiftssatsen 189,5 øre pr. liter ekskl. moms, og forslaget vil således indebære, at den samlede afgift bliver 385,0 øre pr. liter ekskl. moms i 2027-niveau.

Det foreslås i *stk. 2,* at uanset afgiftssatserne i § 1, stk. 8, er afgiften fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 61,6 kr. pr. GJ for benzinækvivalenter og 15,7 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre at afgiftssatsen for biobenzin, der anvendes som motorbrændstof eller som tilsætnings- eller fyldstof i motorbrændstof, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter mineralolieafgiftslovens § 3, stk. 2 eller 3, reduceres fra 128,1 kr. pr. GJ ekskl. moms i 2027-niveau til 61,6 kr. pr. GJ. For biodiesel reduceres afgiftssatsen fra 128,1 kr. pr. GJ ekskl. moms i 2027-niveau til 15,7 kr. pr. GJ.

Bestemmelsen vil gælde i perioden fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 i stedet for satserne i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8.

Virksomheder har efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 4, 3. pkt., mulighed for ved brændstofblandinger at betale afgift forholdsmæssigt for mængden af biobrændstoffer og for fossile brændstoffer, hvis afgiften opgøres

efter energiindholdet. I så fald bruges de i bestemmelsen foreslåede satser i 2027.

Forslaget har sammenhæng med den foreslåede § 1, stk. 1, a i mineralolieafgiftsloven, hvorefter der foreslås fastsat nye lavere energiafgiftssatser for benzin og diesel, som gælder i 2027.

Afgiften opgjort efter energiindholdet i det foreslåede stk. 2 svarer i forhold til brændstoffernes energiindhold til den afgift, som betales efter satserne i det foreslåede § 1 a, stk. 1, i mineralolieafgiftsloven.

Det foreslås i *stk. 3,* at satserne i stk. 1 og 2 ikke reguleres efter § 32 a.

Det vil indebære, at de foreslåede afgiftssatser i mineralolieafgiftslovens § 1 a, stk. 1, og 2, ikke indeksreguleres efter mineralolieafgiftslovens § 32 a.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, at registreringsafgiften for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, beregnes af køretøjets afgiftspligtige værdi.

For fossile motorcykler beregnes 25 pct. i registreringsafgift af de første 17.100 kr. (2010-niveau) svarende til 23.500 kr. (2026-niveau) af motorcyklens afgiftspligtige værdi, 85 pct af motorcyklens afgiftspligtige værdi fra 17.100 kr. op til det øvre skalaknæk på 58.100 kr. (2010-niveau) svarende til 79.800 kr. (2026-niveau) og 150 pct. af den del af motorcyklens afgiftspligtige værdi, der overstiger det øvre skalaknæk, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1.

For andre fossile køretøjer, jf. dog §§ 5-5c, beregnes 25 pct. i registreringsafgift af de første 55.600 kr. (2010-niveau) svarende til 76.400 kr. (2026-niveau), 85 pct af køretøjets afgiftspligtige værdi fra 55.600 kr. op til det såkaldt øvre skalaknæk på 172.900 kr. (2010-niveau) svarende til 237.400 kr. (2026-niveau) og 150 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger det øvre skalaknæk, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2.

For nulemissionsbiler og el- og brændselscelledrevne motorcykler, det vil sige køretøjer der udleder 0 g CO_2 pr. km, beregnes afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, 1. og 2. pkt.

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, 1. pkt., at afgiften beregnes som 40 pct. af registreringsafgiften efter de almindelige regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 og 5 a, ved anmeldelse til registrering i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2026. Herefter stiger procentdelen årligt med 8 procentpoint til og med 2031, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det fremgår af § 5 b, stk. 1, 2. pkt., at ved nulemissionsbilens eller den el- eller brændselscelledrevne motorcykels anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2032 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2036, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det foreslås i registreringsafgiftslovens *§ 5 b, stk. 1, 1.pkt.,* at ændre »2026« til »2027« og ændre »årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2031« til »stiger med 16 procentpoint i 2028 og herefter årligt med 8 procentpoint til og med 2031«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at forhøjelsen af registreringsafgiften for nulemissionsbiler samt el- og brændselscelledrevne motorcyklers udskydes med 1 år. Med den foreslåede ændring vil indfasningen af den fulde registreringsafgift for nulemissionsbiler samt el- og brændselscelledrevne motorcykler, således først genoptages i 2028 og være fuldt ud gennemført i 2036.

Det foreslåede vil indebære, at indfasningen kan påbegyndes i 2028 som planlagt efter gældende regler, og at procentdelen for afgiftsstigningen i 2028 vil skulle stige med 16 procentpoint.

Det foreslåede § 1, nr. 1, skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 2, nr. 2-4, som indeholder forslag til ændringer af bundfradragene for nulemissionsbiler og el- og brændselscelledrevne motorcykler.

For en nærmere beskrivelse af udskydelsen af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer, henvises der i øvrigt til pkt. 3.2.2 og 3.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, 1. pkt., at der ved registrering af personbiler omfattet af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2, gives et fradrag i registreringsafgiften. Fradraget har siden den 18. december 2020 udgjort 170.000 kr. og er i henhold til gældende lovgivning gradvist blevet reduceret. Fradraget udgjorde 167.500 kr. i 2022, 165.000 kr. i 2023, 162.500 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 165.500 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 165.500 kr. i 2025, 161.300 kr. i 2026. Fradraget udgør 152.200 kr. i 2027, 146.900 kr. i 2028, 141.600 kr. i 2029, 136.300 kr. i 2030, 130.900 kr. i 2031, 130.600 kr. i 2032, 134.800 kr. i 2033, 134.600 kr. i 2034 og 134.400 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 137.000 kr., jf. § 5 b, stk. 2, 2. pkt. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter § 5 b, stk. 1, jf. 3. pkt.

Der er således tale om et fradrag i registreringsafgiften for nulemissionspersonbiler, som gradvist aftrappes frem mod et blivende niveau fra 2036.

Det foreslås i registreringsafgiftslovens *§ 5 b, stk. 2, 1.pkt.,* at ændre »152.200 kr. i 2027« til »158.700 i 2027«.

Det foreslåede vil medføre, at den afgiftsfri bundgrænse for nulemissionsbiler i 2027 vil forblive den samme som i 2026.

For en nærmere beskrivelse af udskydelsen af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer, henvises der i øvrigt til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, at afgiften for fossile biler, der har en tilladt totalvægt ikke over 4 t, og som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, beregnes efter denne bestemmelse.

For nye fossile biler, som har en tilladt totalvægt over 2,5 t, men ikke over 4 t, og som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder også biler uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, beregnes afgiften efter § 5, stk. 2.

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, 1. pkt., at for nulemissionsbiler, det vil sige biler der udleder 0 g CO_2 pr. km, og for el- og brændselscelle-drevne motorcykler, udgør afgiften 40 pct. af den afgift, der

beregnes efter de almindelige regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 og 5 a ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2026. Herefter forhøjes satsen med 8 procentpoint årligt til og med 2031, hvor afgiften udgør 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Fra og med den 1. januar 2032 forhøjes satsen med 4 procentpoint årligt frem til 2036, hvor afgiften udgør 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 3, 1. pkt., at der gives et fradrag i registreringsafgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 1 og 2, der udleder 0 g CO_2 pr. kilometer. Fradraget udgjorde 80.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021 og er herefter gradvist blevet nedsat. Fradraget udgjorde 78.750 kr. i 2022, 77.500 kr. i 2023, 76.250 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 77.500 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 77.500 kr. i 2025, 76.000 kr. i 2026. Fradraget udgør 71.900 kr. i 2027, 69.700 kr. i 2028, 67.400 kr. i 2029, 65.200 kr. i 2030, 62.800 kr. i 2031, 62.700 kr. i 2032, 62.500 kr. i 2033, 62.400 kr. i 2034 og 62.200 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 65.000 kr., jf. § 5 b, stk. 3, 2. pkt. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1, jf. 3. pkt.

Der er således tale om et fradrag i registreringsafgiften for nulemissionsvarebiler, som gradvist nedtrappes til et blivende niveau fra og med 2036.

Det foreslås i registreringsafgiftslovens *§ 5 b, stk. 3, 1. pkt.,* at ændre »71.900 kr. i 2027« til »75.100 kr. i 2027«.

Det foreslåede vil medføre, at bundfradraget for nulemissionsvarebiler i 2027 vil forblive det samme som i 2026.

For en nærmere beskrivelse af udskydelsen af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer, henvises der i øvrigt til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, at for nulemissionsbiler, det vil sige biler der udleder 0 g CO_2 pr. km, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler beregnes registreringsafgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2-6, fra og med den 18. december 2020 til og med

den 31. december 2026. Herefter stiger procentdelen årligt med 8 procentpoint til og med 2031, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2032 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2036, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 4, 1. pkt., at ved registrering af el- og brændselscelledrevene motorcykler gives der et fradrag i registreringsafgiften, som udgør 106.500 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter nedsættes fradraget, så fradraget udgør 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 104.000 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 104.000 kr. i 2025, 102.900 kr. i 2026. Fradraget udgør 98.600 kr. i 2027, 96.300 kr. i 2028, 94.200 kr. i 2029, 92.000 kr. i 2030, 89.800 kr. i 2031, 89.700 kr. i 2032, 89.500 kr. i 2033, 89.400 kr. i 2034 og 89.200 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 91.500 kr., jf. § 5 b, stk. 4, 2. pkt. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1, jf. 3. pkt.

Det følger heraf, at der gives et fradrag i registreringsafgiften for omfattede el- og brændselscelledrevne motorcykler beregnet efter § 5 b, stk. 1, som aftrappes gradvist frem mod et blivende niveau i 2036.

Det foreslås i registreringsafgiftslovens *§ 5 b, stk. 4, 1. pkt.,* at ændre »98.600 kr. i 2027« til »102.100 kr. i 2027«.

Det foreslåede vil medføre, at bundfradraget for el- og brændselscelledrevne motorcykler i 2027 vil forblive det samme som i 2026.

For en nærmere beskrivelse af udskydelsen af forhøjelsen af registreringsafgift for el- og brændselscelledrevne motorcykler, henvises der i øvrigt til pkt. 3.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås i *§ 3,* at loven træder i kraft den 1. januar 2027.

De foreslåede afgiftsnedsættelser i § 1 vil dermed omfatte brændstoffer, der bliver afgiftspligtige fra den 1. januar 2027.

Dette skal ses i sammenhæng med det foreslåede § 1 a, stk. 1, og 2, til mineralolieafgiftsloven, hvorefter de foreslåede afgiftssatser vil gælde til og med den 31. december 2027.

Udskydelsen af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer i § 2 foreslås dermed at gælde fra den 1. januar 2027. Det indebærer, at udskydelsen vil have virkning for de køretøjer, der anmeldes til registrering fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027.

Loven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland og vil heller ikke kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland, fordi de love, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	*Lovforslaget*
	§ 1 I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 604 af 28. maj 2025, som ændret ved § 4 i lov nr. 138 af 25. februar 2020, § 4 i lov nr. 2606 af 28. december 2021, § 9 i lov nr. 1776 af 29. december 2025 og § 4 i lov nr. 1778 af 29. december 2025, foretages følgende ændring:
§ 1. --- *Stk. 2- 13 ---*	1. Efter § 1 indsættes: »**§ 1 a.** Uanset afgiftssatserne i § 1, stk. 1, nr. 1, 3-7, 13 og 14, betales fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 afgift for benzin og diesel efter følgende satser: 1) For dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, 97 øre pr. liter ved dagtemperatur og 96,4 øre pr. liter ved 15 °C. 2) For let dieselolie (svovlindhold højst 0,05 pct.) 82,8 øre pr. liter ved dagtemperatur og 82,3 øre pr. liter ved 15 °C. 3) For svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 57,3 øre pr. liter ved

	dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C. 4) For svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) 57,3 øre pr. liter ved dagtemperatur og 57,0 øre pr. liter ved 15 °C. 5) For svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 56,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,7 øre pr. liter ved 15 °C. 6) For svovlfri dieselolie med 7,6 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) 55,9 øre pr. liter ved dagtemperatur og 55,6 øre pr. liter ved 15 °C. 7) For blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 208,4 øre pr. liter ved dagtemperatur og 206,7 øre pr. liter ved 15 °C, jf. dog nr. 8. 8) For blyfri benzin med 4,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 202,0 øre pr. liter ved dagtemperatur og 200,3 øre pr. liter ved 15 °C. For blyfri benzin med 9,8 pct. biobrændstoffer (blyindhold højst 0,013 g pr. liter) 195,5 øre pr. liter ved dagtemperatur og 193,9 øre pr. liter ved 15 °C. *Stk. 2*. Uanset § 1, stk. 8, er afgiften fra og med den 1. januar 2027 til og med den 31. december 2027 61,6 kr. pr. GJ for

	benzinækvivalenter og 15,7 kr. pr. GJ for dieselækvivalenter. *Stk. 3*. Satserne i stk. 1 og 2 reguleres ikke efter § 32 a.«
	§ 2 I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 370 af 3. april 2025, som ændret ved § 3 i lov nr. 1776 af 29. december 2025 og lov nr. 1777 af 29. december 2025, foretages følgende ændringer:
§ 5 b. For biler, der udleder 0 g CO2 pr. km, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2-6, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2026, hvorefter procentdelen årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2031, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2032 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2036, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. *Stk. 2.* For biler omfattet af § 4, stk. 1, nr. 2, gives der et fradrag i	**1.** I *§ 5 b, stk. 1, 1. pkt.,* ændres »2026« til: »2027« og »årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2031« ændres til: »stiger med 16 procentpoint i 2028 og herefter årligt med 8 procentpoint til og med 2031«.

registreringsafgiften efter stk. 1 på 170.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 167.500 kr. i 2022, 165.000 kr. i 2023, 162.500 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 165.500 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 165.500 kr. i 2025, 161.300 kr. i 2026, 152.200 kr. i 2027, 146.900 kr. i 2028, 141.600 kr. i 2029, 136.300 kr. i 2030, 130.900 kr. i 2031, 130.600 kr. i 2032, 134.800 kr. i 2033, 134.600 kr. i 2034 og 134.400 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 137.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.	
	2. I *§ 5 b*, *stk. 2, 1. pkt.,* ændres »152.200 kr. i 2027« til: »158.700 i 2027«.
Stk. 3. For biler omfattet af § 5, stk. 1 og 2, gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 80.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 78.750 kr. i 2022, 77.500 kr. i 2023, 76.250 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 77.500 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 77.500 kr. i 2025, 76.000 kr. i 2026, 71.900 kr. i 2027, 69.700 kr. i 2028, 67.400 kr. i 2029, 65.200 kr. i 2030, 62.800 kr. i 2031, 62.700 kr. i 2032, 62.500 kr. i 2033, 62.400 kr. i 2034 og 62.200	**3.** I *§ 5 b, stk. 3, 1. pkt.,* ændres »71.900 kr. i 2027« til: »75.100 kr. i 2027«.

kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 65.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1. *Stk.4.* For el- og brændselscelledrevne motorcykler gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 106.500 kr. ved motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. fra og med den 1. januar 2024 til og med den 31. januar 2024, 104.000 kr. fra og med den 1. februar 2024 til og med den 31. december 2024, 104.000 kr. i 2025, 102.900 kr. i 2026, 98.600 kr. i 2027, 96.300 kr. i 2028, 94.200 kr. i 2029, 92.000 kr. i 2030, 89.800 kr. i 2031, 89.700 kr. i 2032, 89.500 kr. i 2033, 89.400 kr. i 2034 og 89.200 kr. i 2035. Fra og med 2036 udgør fradraget 91.500 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.	**4.** I *§ 5 b, stk. 4, 1. pkt.,* ændres »98.600 kr. i 2027« til: »102.100 kr. i 2027«.