



Fremsat den 3. maj 2017 af skatteministeren (Karsten Lauritzen)

Forslag

til

Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love¹⁾

(Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand)

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 377 af 18. april 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 14, ændres »2018« til: »2020«.

2. § 5 b affattes således:

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

- 1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2018 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2019 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017-2021 gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter §§ 4, 5 og 5 a, som beregnet i medfør af stk. 1, på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.«

3. § 5 c, stk. 2 og 3, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 2. I tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1 beregnes følgende afgift, jf. dog stk. 3 og 4:

- 1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2016-2018 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.
- 2) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 beregnes 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.
- 3) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2020 beregnes 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.
- 4) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2021 beregnes 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Ved bilens registrering i 2016-2019 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.«

Stk. 4. Ved bilens anmeldelse til registrering i 2017-2021 gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter §§ 4, 5 og 5 a, som beregnet i medfør af stk. 2, på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.«

4. § 5 d affattes således:

»§ 5 d. For brændselscelledrevne køretøjer beregnes afgiften:

¹⁾ Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).

- 1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2023 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2024 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.«

§ 2

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 3 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, § 2 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og § 2 i lov nr. 650 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 3, ændres »2018« til: »2020«.

2. § 3, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler, jf. stk. 1, litra B. Foreligger der oplysninger om bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer, omregnes dette forbrug til antal kilometer pr. liter diesel. Omregningen fra bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer til dieselforbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer med en fast faktor på 0,00907. Foreligger der ikke oplysning om bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 2. pkt., foretagne omregning.«

3. I § 3, stk. 7, 2. og 5. pkt., ændres »udledning af CO₂ målt i gram« til: »forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter«.

4. I § 3, stk. 7, 4. pkt., affattes således:

»Bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter omregnes til benzinformål i liter pr. 100 km ved at dividere det målte forbrug af natur- og biogas i kubikmeter med en fast faktor på 0,00831.«

§ 3

I lov om vægtafgift af køretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse af nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og senest ved § 12 i lov nr. 1558 af 13. december 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 2, ændres »2018« til: »2020«.

§ 4

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 308 af 24. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 3, indsættes som 12.-17. pkt.:

»Tilbagebetaling kan desuden ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i kom-

ponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer. For energi i komponenter som nævnt i 12. pkt., som leveres som elektricitet til det kollektive el-net, tilbagebetales afgiften dog til virksomheden. For energi i komponenter som nævnt i 12. pkt., som leveres som elektricitet til interne el-net i en virksomhed til dens eget forbrug, tilbagebetales afgiften efter reglerne i denne lov for tilbagebetaling for forbrug af elektricitet. Anvendelsen af 13. og 14. pkt. forudsætter, at der er foretaget opgørelse efter måler af den leverede elektricitet. Den målte elektricitet kan tillægges en forholdsmæssig andel af energisvindet i forbindelse med lagringen af energien i komponenten, når omfanget af energisvindet kan dokumenteres af virksomheden. 12. pkt. finder ikke anvendelse for reparatører af køretøjer, i det omfang de oplader komponenter til fremdrift af fremmede eldrevne køretøjer i forbindelse med, at de reparerer disse.«

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

»For at tilbagebetaling kan finde sted efter stk. 1, nr. 1, skal den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, og for hvilken tilbagebetaling ikke kan finde sted, jf. stk. 3, 12. pkt., være opgjort særskilt efter måler eller efter 2. pkt. Er der ikke foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt., kan forbruget fastsættes til 460 kWh pr. måned for ethvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden, og stk. 3, 13.-16. pkt., finder ikke anvendelse. Forud for hver kalendermåned, hvori 2. pkt. skal finde anvendelse, skal der foreligge en oversigt over de omfattede køretøjer i virksomheden.«

3. I § 11, stk. 5, 2. pkt., der bliver 5. pkt., ændres »1. pkt.« til: »4. pkt.«

4. I § 11 b, stk. 2, 1. pkt., og i nr. 1 indsættes efter »anvendes af«: »elbusser i rutekørsel eller«.

§ 5

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1118 af 26. september 2014, som ændret senest ved § 7 i lov nr. 1558 af 13. december 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 8 som nye stykker:

»Stk. 9. Af metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, der anvendes til fremstilling af elektricitet i brændselsceller i motorkøretøjer, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, udgør afgiften 117,7 øre pr. liter (2015-niveau). Der ses ved afgiftsberegningen efter 1. pkt. bort fra iblandet vand.

Stk. 10. Betales afgift efter stk. 9, skal virksomheden kunne dokumentere forholdet mellem vand og metanol.«

Stk. 9 og 10 bliver herefter stk. 11 og 12.

2. § 1, stk. 10, der bliver stk. 12, ændres »stk. 1 og 8« til: »stk. 1, 8 og 9«.

§ 6

I lov nr. 1353 af 21. december 2012 om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer (Godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling, dagsbeviser for varebiler samt teknisk justering af energifgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra egen cementproduktion), som ændret ved § 10 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 4 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og § 10 i lov nr. 1558 af 13. december 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 21, stk. 2, 3. pkt., ændres »2017« til: »2019«.

§ 7

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 4, nr. 4.

Stk. 3. § 1, nr. 2 og 3, har virkning fra og med den 1. januar 2017, jf. dog stk. 6-8, § 2, nr. 2-4, har virkning fra og med den 1. januar 2018, jf. dog stk. 4, og § 4, nr. 1-3, har virkning fra og med den 1. januar 2020.

Stk. 4. For køretøjer omfattet af § 2, nr. 2-4, som anmeldes til registrering senest den 31. december 2017, opgøres brændstofforbruget efter de hidtil gældende regler.

Stk. 5. § 4, nr. 4, finder anvendelse indtil udløbet af den periode, hvori afgiften kan anvendes ifølge Rådets tilladelse til afgiften efter artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet. Skatteministeren bekendtgør i forbindelse med ikrafttrædelse, jf. stk. 2, udløbstidspunktet efter 1. pkt. Skatteministeren kan ved bekendtgørelse ændre udløbstidspunktet efter 1. pkt., såfremt der opnås fornyet tilladelse fra Rådet til at fortsætte ordningen ud over den første tilladelsesperiode og forudsat, at der ikke mellem tilladelsesperioder på noget tidspunkt er en periode, som ikke er dækket af en tilladelse.

Stk. 6. Køretøjer omfattet af § 1, nr. 2 og 3, som anmeldes til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017, afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler. Den, der den 3. maj 2017 er registreret som ejer af køretøjet, jf. 1. pkt., i Køretøjsregisteret, har krav på tilbagebetaling af det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler, men som efter lovens ikrafttræden skal afgiftsberigtiges efter reglerne i § 1, nr. 2 og 3. Er der den 3. maj 2017 registreret flere ejere af køretøjet i Køretøjsregisteret, tilfalder forskelsbe-

løbet dog den seneste af disse registrerede ejere. Er der ingen registreret ejer den 3. maj 2017, fordi køretøjet registreres første gang i Køretøjsregisteret i perioden fra og med den 4. maj 2017 til og med den 30. juni 2017, tilfalder forskelsbeløbet den første registrerede ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret i denne periode. Told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler efter lovens ikrafttræden forskelsbeløbet til den registrerede ejer efter 2.-4. pkt. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har kun krav på tilbagebetaling, såfremt den pågældende også er den registrerede ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret, jf. 2.-4. pkt.

Stk. 7. For køretøjer omfattet af § 1, nr. 2 og 3, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens § 4, og for hvilke der i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017 er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, sker eksportgodtgørelsen efter de hidtil gældende regler. Det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, for hvilke der er beregnet godtgørelse efter de hidtil gældende regler, men hvor der efter lovens ikrafttræden skal beregnes godtgørelse efter reglerne i § 1, nr. 2 og 3, efteropkræves ikke.

Stk. 8. For køretøjer omfattet af § 1, nr. 2 og 3, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens § 4, og for hvilke der i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017 er fremsat anmodning om beregning af afgiftsdifferencer efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7, og § 3 b, stk. 7, sker beregningen efter de hidtil gældende regler. Told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler efter lovens ikrafttræden til den, der den 3. maj 2017 er registreret som ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret, det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, for hvilke der er beregnet afgiftsdifferencer efter de hidtil gældende regler, men hvor der efter lovens ikrafttræden skal beregnes afgiftsdifferencer efter reglerne i § 1, nr. 2 og 3. Hvis der den 3. maj 2017 er registreret flere ejere af køretøjet i Køretøjsregisteret, tilfalder forskelsbeløbet den seneste af disse registrerede ejere. Er der ingen registreret ejer den 3. maj 2017, fordi køretøjet registreres første gang i Køretøjsregisteret i perioden fra og med den 4. maj 2017 til og med den 30. juni 2017, tilfalder forskelsbeløbet den første registrerede ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret i denne periode. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har kun krav på tilbagebetaling, såfremt den pågældende også er den registrerede ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret, jf. 2.-4. pkt.

Stk. 9. Tilbagebetalingskrav efter stk. 6 og 8 forfalder den 30. september 2017 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1, medmindre kravet ikke kan opgøres endeligt på dette tidspunkt.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
 - 1.1. *Lovforslagets formål og baggrund*
2. *Lovforslagets indhold*
 - 2.1. *Indfasning af registreringsafgift m.v. og nyt fradrag for batterikapacitet*
 - 2.1.1. *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Lovforslaget*
 - 2.2. *Elafgift i forbindelse med opladning af elbiler og særordning for elbusser*
 - 2.2.1. *Gældende ret*
 - 2.2.2. *Lovforslaget*
 - 2.3. *Ny afgiftssats for metanol blandet med vand til brændselsceller*
 - 2.3.1. *Gældende ret*
 - 2.3.2. *Lovforslaget*
 - 2.4. *Beregningsgrundlaget for grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler*
 - 2.4.1. *Gældende ret*
 - 2.4.2. *Lovforslaget*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
 - 7.1. *Indfasning af registreringsafgift m.v. og nyt fradrag for batterikapacitet*
 - 7.2. *Elafgift i forbindelse med opladning af elbiler og særordning for elbusser*
 - 7.3. *Beregningsgrundlaget for grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler*
 - 7.4. *Informationsproceduredirektivet*
8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at gennemføre elbilaftalen af 18. april 2017 om nye lempelser for elbiler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler.

Den del af elbilaftalen, der vedrører måltallet på 5.000 nyregistrerede elbiler, foreslås udmøntet ved, at indfasningen af registreringsafgift foreslås udsat med 2 år for elbiler, pluginhybridbiler, og brændselscelledrevne biler. Herudover foreslås det, at brændselscelledrevne bilers fritagelse for vægtafgift og grøn ejerafgift forlænges tilsvarende med 2 år. Som det fremgår af aftalen, vil der blive lovgivet om genoptagelse af indfasning af de almindelige afgifter, såfremt måltallet på 5.000 nyregistrerede elbiler nås inden den 1. januar 2019.

Det foreslås endvidere, at der indføres et tidsbegrænset fradrag i grundlaget for registreringsafgiften for batterikapacitet i elbiler og pluginhybridbiler.

Disse initiativer har til formål at fremme udbredelsen af køretøjer med grønne motorteknologier i Danmark.

Desuden foreslås en forlængelse med 2 år af den særlige ordning vedrørende erhvervsmæssig opladning af elbiler til den lave processats for elafgift på 0,4 øre pr. kWh, og at der fra 2020 betales fuld elafgift ved opladning af elbiler. I forlængelse heraf foreslås dog, at den særlige ordning med den lave processats på 0,4 øre pr. kWh videreføres for elbusser i yderligere 4 år til og med 2023 med en mulighed for yderligere forlængelse. En særregel for elbusser er betinget af godkendelse fra Rådet, og en forlængelse af ordningen vil kræve fornyet tilladelse fra Rådet. Formålet med disse ændringer er at skabe gode rammevilkår for drift af elbiler,

hvilket i særlig grad er vigtigt, indtil teknologien modnes yderligere.

Det foreslås endvidere, at der indføres en ny sats for meta-nol blandet med vand til brug i brændselsceller, som skal sikre, at der ikke betales energifgift af det iblandede vand.

Endelig foreslås, at beregningsgrundlaget for grøn ejeravgift og registreringsafgift m.v. af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler ændres, så disse biler sidestilles med de øvrige biltyper. Dette har til hensigt at sikre, at beregningen af køretøjers brændstofforbrug sker ensartet på tværs af køretøjstyper, og at de danske regler er i overensstemmelse med EU-retten.

Det resterende element i aftalen af 18. april 2017, som ikke indgår i dette lovforslag, er en pulje til tilskud til brændselscellebiler, som vil blive adresseret i andet regi.

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

V-regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre indgik den 9. oktober 2015 en aftale om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler, herunder brintbiler. På baggrund heraf blev der ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 indført indfasning af registreringsafgift over en 5-årig periode fra 2016 for elbiler og fra 2019 for brændselscelledrevne biler. Herudover blev brændselscelledrevne biler fritaget for vægtafgift og grøn ejeravgift indtil udgangen af 2018.

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet og Radikale Venstre har den 18. april 2017 indgået en tillægsaftale (herefter elbilaftalen) til aftalen af 9. oktober 2015. Parterne er enige om, at der fortsat skal ske udbredelse af nye grønne motorteknologier i Danmark. Dette skal ske på en balanceret måde, hvor rammevilkårene for også små og mellemstore elbiler m.v. er gunstige, så disse på sigt bliver konkurrencedygtige med konventionelle biler af samme størrelse.

Parterne konstaterer, at indfasningen af elbiler i registreringsafgiften har bremset salget af elbiler mere end forudsat ved indgåelse af elbilaftalen i oktober 2015.

Parterne er derfor enige om at gennemføre en række nye lempelser i indfasningen af afgifter for el- og brintbiler for at sikre fortsat udbredelse af elbiler og brændselscellebiler i Danmark.

Det fremgår af aftalen af 18. april 2017, at aftaleparterne er enige om at udskyde indfasningen af de almindelige afgifter, indtil et måltal på 5.000 nyregistrerede elbiler er opnået, opgjort fra den 1. januar 2016, dog senest den 1. januar 2019. Det betyder, at registreringsafgiften forbliver på 20 pct. af de almindelige afgifter plus bundfradrag, indtil måltallet er nået, dog senest den 1. januar 2019. Herefter genoptages indfasningen af de almindelige afgifter efter den aftalte profil: 40 pct. minus bundfradrag på 10.000 kr. i 2019, 65 pct. i 2020, 90 pct. i 2021 og 100 pct. i 2022 og frem. Skulle måltallet blive opnået før den 1. januar 2019, er aftaleparterne enige om, at der skal lovgives om genoptagelse af indfasning af de almindelige afgifter ved først givne lejlighed. Ved elbiler forstås i forhold til måltallet på 5.000 nyregistrerede

elbiler alle indregistrerede køretøjer, der udelukkende drives af elektricitet. Det aftalte batterifradrag berøres ikke af det aftalte måltal.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Indfasning af registreringsafgift m.v. og nyt fradrag for batterikapacitet

2.1.1. Gældende ret

Til og med 2015 var eldrevne køretøjer fritaget fra registreringsafgift. I medfør af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, indfases registreringsafgift for eldrevne køretøjer gradvist over en periode fra 2016 til 2020. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra år til år, således at den i 2016 udgør 20 pct., i 2017 40 pct., i 2018 65 pct. og i 2019 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer. Fra 2020 og frem beregnes fuld afgift. I medfør af lovens § 4, stk. 6, gælder en mindsteafgift på 20.000 kr. for nye personbiler, som beregnes forud for de ovenfor angivne procentsatser. Der gives desuden i 2016 og 2017 et særligt fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., som dog ikke kan overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 b, stk. 1.

For pluginhybridbiler beregnes registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c. Pluginhybridbiler er blandt andet karakteriseret ved, at de kan opnå endog meget gode forbrugstal i standardiserede test, fordi der ikke historisk har været taget højde for forbruget af el, selv om distancen kørt på el-drift blev medregnet i den samlede forbrugsopgørelse. Det medførte, at pluginhybridbiler fik officielle forbrugstal, der var betydeligt bedre, end de faktiske forhold tilsagde. Det medførte igen, at disse biler opnåede meget store fradrag i registreringsafgiften for brændstoffektivitet.

På den baggrund blev der ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 fastsat nye regler for afgiftsberigtigelsen af pluginhybridbiler, som tog højde for el-driften i forbindelse med fastsættelse af forbrugstal. Da der er tale om en stramning, indfases disse regler gradvist over en periode fra 2016 til 2020 med fuld indfasning fra 2020 og frem, jf. lovens § 5 c, stk. 2. Registreringsafgiften beregnes efter de forud for lov nr. 1889 af 29. december 2015 gældende regler tillagt en procentdel af differencen mellem afgiften beregnet efter henholdsvis de nye og de gamle regler.

Det vil sige, at der i 2016 betaltes afgift efter de gamle regler tillagt 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de nye og de gamle regler. I 2017 tillægges 40 pct. af differencen, i 2018 65 pct. og i 2019 90 pct., og fra 2020 og frem beregnes fuld afgift efter de nye regler. I medfør af lovens § 4, stk. 6, gælder en mindsteafgift på 20.000 kr. for nye personbiler, som beregnes forud for de ovenfor angivne procentsatser. Der gives desuden i 2016 og 2017 et særligt fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., som dog ikke kan overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 c, stk. 2.

Brændselscelledrevne biler er efter de gældende regler fritaget for registreringsafgift, vægtafgift og grøn ejeravgift til og med den 31. december 2018. Fra 2019 skal der betales vægtafgift og grøn ejeravgift, og registreringsafgiften indfa-

ses over en 5-årig periode. Indfasningen følger samme struktur som for elbiler og pluginhybridbiler, så der i 2019 beregnes 20 pct. af registreringsafgiften efter de almindelige regler, i 2020 beregnes 40 pct., i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct. Fra 2023 og frem betales fuld registreringsafgift.

2.1.2. Lovforslaget

Det foreslås, at indfasningen af registreringsafgift for henholdsvis elbiler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler udsættes med 2 år, og at fritagelsen for vægtafgift og grøn ejeravgift for brændselscelledrevne biler forlænges tilsvarende med 2 år. Det foreslås desuden, at det særlige fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr. for elbiler og pluginhybridbiler forlænges med 2 år, så det gælder i perioden 2016-2019. Endelig foreslås det, at der indføres et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften for batterikapacitet i elbiler og pluginhybridbiler, som skal gælde i perioden 2017-2021.

For elbiler og pluginhybridbiler betyder den udsatte indfasning af afgift, at afgiftsniveauet for 2016 videreføres i perioden 2016-2018, og at alle de efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende med 2 år. Således genoptages indfasningen i 2019, hvor satsen vil stige fra 20 pct. til 40 pct. Herefter stiger satsen i 2020 til 65 pct. og i 2021 til 90 pct., og der svarer fuld registreringsafgift fra 2022 og frem.

Det særlige fradrag på 10.000 kr., som efter det foreslåede skal gælde i 2016-2019, skal fortsat ikke kunne overstige den beregnede afgift.

Det foreslåede fradrag for batterikapacitet vil udgøre 1.700 kr. pr. kWh op til maksimalt 45 kWh og vil gælde i perioden 2017-2021. Det foreslås, at fradraget foretages i grundlaget for registreringsafgiften, hvilket vil medføre, at fradraget ikke kan reducere registreringsafgiften til under mindsteafgiften, som er på 20.000 kr. for nye personbiler. Der vil kun opnås fradrag for batterikapacitet, som anvendes til fremdrift. For batterikapacitet over 45 kWh gives ikke fradrag.

For brændselscelledrevne biler medfører ændringerne, at hele indfasningen af registreringsafgiften udskydes med 2 år. Det vil sige, at afgiftsfriheden forlænges til og med 2020, og at alle trin i indfasningen udskydes tilsvarende. Der skal således i 2021 beregnes 20 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, i 2022 40 pct., i 2023 65 pct., i 2024 90 pct. og fuld afgift fra 2025 og frem. Herudover foreslås fritagelserne for vægtafgift og grøn ejeravgift for brændselscelledrevne køretøjer forlænget med 2 år, så de begge gælder til og med den 31. december 2020.

Formålet med de foreslåede ændringer er at understøtte den fortsatte udbredelse af køretøjer med grønne motorteknologier i Danmark.

2.2. Elafgift i forbindelse med opladning af elbiler og særordning for elbusser

2.2.1. Gældende ret

Momsregistrerede virksomheder kan som udgangspunkt få tilbagebetalt afgiften af den i virksomheden forbrugte elektricitet, jf. lov om afgift af elektricitet (lovbekendtgørel-

se nr. 308 af 24. marts 2017, herefter elafgiftsloven) § 11, stk. 1, nr. 1. Skatterådet traf den 27. april 2010 afgørelse i en sag om elafgift af elektricitet forbrugt til opladning af batterier til elbiler (SKM.2013.71). Skatterådet fastslog ved denne afgørelse, at virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler, hvor elektriciteten leveres fra virksomhedens el-leverandør eller en anden udbyder, som virksomheden samarbejder med, kan få godtgjort afgift af elektricitet forbrugt til opladning af disse batterier bortset fra 0,4 øre pr. kWh (procesafgiftssatsen).

Ved § 21 i lov nr. 1353 af 21. december 2012 om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer indførtes en tidsbegrænset særordning, hvor det blev fastsat, at der ved erhvervsmæssig opladning af elbiler sker delvis tilbagebetaling af elafgift svarende til ordningen for elektricitet anvendt til proces, uanset hvor og under hvilke betingelser opladningen af batterierne til elbiler finder sted. Det betyder, at der for erhvervsmæssig opladning af elbiler netto betales en elafgift på 0,4 øre pr. kWh, svarende til mindsteafgiften fastsat i energibeskatningsdirektivet (Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet). Ordningen er efterfølgende blevet forlænget og gælder til og med den 31. december 2017.

2.2.2. Lovforslaget

Det foreslås, at særordningen med tilbagebetaling af elafgift ned til mindstesatsen på 0,4 øre pr. kWh for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. forlænges med 2 år. Herefter vil ordningen gælde til og med den 31. december 2019.

Det foreslås desuden, at der efter udløbet af den tidsbegrænsede særordning, det vil sige fra og med den 1. januar 2020, betales fuld elafgift af elektricitet til opladning af elbiler uden mulighed for tilbagebetaling af en del af afgiften, uanset om opladningen foretages privat eller erhvervsmæssigt. Dette udgør en stramning i forhold til gældende praksis, jf. SKM.2013.71, hvorefter virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler, hvor elektriciteten leveres fra virksomhedens el-leverandør eller en anden udbyder, som virksomheden samarbejder med, og så uden den gældende særordning ville kunne få godtgjort afgift af elektricitet forbrugt til opladning af disse batterier.

Det foreslås dog, at der fra 2020 og frem indføres en ny særordning for elektricitet anvendt til opladning af elbusser. Det foreslås, at den lave procesafgift fortsat vil finde anvendelse for el til fremdrift af elbusser i den kollektive bustrafik fra og med den 1. januar 2020. Ved elbusser forstås i den forbindelse elbusser med befordring af personer, der foregår som rutekørsel. Anden kørsel, herunder turistbuskørsel, med elbusser er ikke omfattet.

Det fremgår af elbilaf-talen af 18. april 2017, at der fortsat skal gælde en særordning om lav elafgift for el til opladning af elbusser i yderligere fire år indtil den 1. januar 2024, og at dette kræver tilladelse til undtagelse fra energibeskatningsdirektivet fra Rådet. Det fremgår endvidere, at aftaleparterne er opmærksomme på, at kontraktlængden i den kollektive

bustrafik kan være længere end perioden for den foreslåede særrregel om opladning af el til elbusser. Aftaleparterne er derfor enige om at arbejde for en forlængelse af særrreglen, hvilket kræver fornyet tilladelse fra Rådet samt yderligere finansiering.

Formålet med de foreslåede ændringer er at understøtte den fortsatte udbredelse af elbiler og lade-infrastruktur i Danmark og at understøtte anvendelse af elektricitet som drivmiddel i den kollektive trafik.

2.3. Ny afgiftssats for metanol blandet med vand til brændselsceller

2.3.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales der afgift af metanol, der anvendes i brændselsceller til transport, jf. § 1, stk. 2, 2. pkt., i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (herefter mineralolieafgiftsloven). Det vil sige, at der betales afgift efter den sats, der gælder for tilsvarende motorbrændstof.

Ved anvendelse af den nyeste brændselscelleteknologi kan metanol imidlertid anvendes direkte i en brændselscelle, og energien kan anvendes til fremdrift af eksempelvis elbiler. Dette kræver dog, at metanolen inden påfyldning på brændselscellen blandes med vand. Blandingen udgøres af 40 pct. vand og 60 pct. metanol. Der betales således i praksis energiafgift af både metanol og vand.

2.3.2. Lovforslaget

Det foreslås, at metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, der anvendes til produktion af elektricitet i brændselsceller i motorkøretøjer, afgiftspålægges i forhold til energiindhold. Satsen fastsættes med udgangspunkt i satsen for dieselækvivalenter på 74,6 kr. pr. GJ ved dagtemperatur (2015-niveau).

Der har ikke tidligere været mulighed for at anvende metanol direkte i en brændselscelle, hvorfor der ikke har været fokus på den u hensigtsmæssighed, at der også betales energiafgift af vandindholdet i blandingen. Det foreslås derfor, at der i denne særlige situation tages hensyn til vandindholdet i blandingen ved afgiftsberegningen. Det medfører, at det for registrerede virksomheder kun er indholdet af metanol i blandingen, der afgiftspålægges, og at satsen fastsættes, så den svarer til satsen for almindelig diesel på 267,4 øre pr. liter i forhold til metanolens energiindhold. Da energiindholdet i metanol er betydeligt lavere end i diesel, medfører dette en sats for metanol på 117,7 øre pr. liter. Satsen foreslås indekseret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, så denne indekseres ligesom de øvrige afgiftspligtige produkter.

Formålet med de foreslåede ændringer er at sikre, at der ikke skal betales energiafgift af det vand, der blandes i metanol og bruges til produktion af elektricitet i en brændselscelle i motorkøretøjer. Der blev ikke taget højde for denne situation ved mineralolieafgiftslovens tilblivelse, da den pågældende brændselscelleteknologi er af nyere dato. De gældende regler udgør en barriere for anvendelsen af metanol iblandet vand direkte i brændselsceller, og denne u hensigtsmæssige barriere foreslås fjernet.

2.4. Beregningsgrundlaget for grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler

2.4.1. Gældende ret

For visse person- og varebiler skal der betales brændstof-forbrugsafgift (grøn ejerafgift). Hvis bilen er dieseldrevet, betales desuden udligningsafgift. Grøn ejerafgift og udligningsafgift beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug, som opgøres efter brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 2 og 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014 med senere ændringer.

For benzin- og dieseldrevne biler tages ved afgiftsberegningen udgangspunkt i bilens energieffektivitet, idet beregningen baseres på et brændstofforbrug opgjort i liter benzin eller diesel pr. 100 km som foreskrevet i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For alle øvrige biltyper fastsættes grøn ejerafgift og udligningsafgift som udgangspunkt også på baggrund af køretøjets energieffektivitet. Dette gælder imidlertid ikke for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler.

For gasdrevne biler betales afgift som for dieseldrevne biler. For gasdrevne pluginhybridbiler betales afgift som for benzindrevne biler. Brændstofforbruget for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler oplyses imidlertid ikke i liter benzin eller diesel pr. 100 km. En gasdrevet bils brændstofforbrug i liter diesel pr. 100 km fastsættes i stedet ved hjælp af oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer. Tilsvarende fastsættes en gasdrevet pluginhybridbils brændstofforbrug i liter benzin pr. 100 km ved hjælp af oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer. Hvis der ikke foreligger oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer, fastsættes brændstofforbruget på baggrund af bilens vægt.

Ved første registrering af personbiler og varebiler i Køretøjsregisteret betales registreringsafgift. Der gives ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler fradrag og tillæg, som ligeledes er baseret på det brændstofforbrug, der opgøres efter brændstofforbrugsafgiftsloven.

Beregningen af tillæg og fradrag i registreringsafgiftsloven baseres således også som hovedregel på energieffektivitet. Dette gælder imidlertid ikke for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler, da brændstofforbruget efter brændstofforbrugsafgiftsloven – og dermed også fradrag og tillæg i registreringsafgiften – fastsættes på baggrund af bilens CO₂-udledning.

2.4.2. Lovforslaget

Udgangspunktet i brændstofforbrugsafgiftsloven er, at omregningen til et forbrug af benzin eller diesel sker på baggrund af bilens energieffektivitet. Dette gælder imidlertid ikke for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler, da der efter disse bestemmelser i stedet tages udgangspunkt i bilernes udledning af CO₂. For at sikre ligebehandling og overensstemmelse med EU-retten er det nødvendigt at tilpasse beregningsgrundlaget for beregningen af grøn ejerafgift for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler, så disse biler ved afgiftsberegningen bliver ligestillet med de andre biltyper. Dette bør tilsvarende gøre sig gældende i forhold til beregningen af udlignings- og registreringsafgift.

Det foreslås derfor, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3 og 7, ændres, så fastsættelsen af et brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler til brug for beregningen af grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift ikke baseres på bilens CO₂-udledning, men på bilens energieffektivitet. Dette vil sikre, at grundlaget for afgiftsberegningen fremover fastsættes efter den samme metode for alle biltyper.

Forslaget vil indebære, at det beregnede brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler vil blive højere og herved vil der for disse køretøjer alt andet lige

skulle betales mere i grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift i forhold til gældende regler.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes med betydelig usikkerhed samlet set at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 50 mio. kr. i 2017 stigende til 75 mio. kr. i 2018 og 80 mio. kr. i 2019. Mindreprovenuet falder herefter til 40 mio. kr. frem mod 2023, jf. tabel 1.

Forslaget om at udskyde indfasningen af registreringsafgift og at indføre batterifradrag skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 50 mio. kr. i 2017 stigende til 70 mio. kr. i 2018 og 2019. Mindreprovenuet falder herefter til 50 mio. kr. i 2020 og 20 mio. kr. i 2021.

Forlængelse af særreglen med den lave processats for erhvervmæssig opladning af elbiler i 2018 og 2019 skønnes at medføre et mindreprovenu på henholdsvis 5 og 10 mio. kr. efter adfærd og tilbageløb.

Forlængelse af særreglen om den lave elafgift for proces til elbusser i 2020-2023 skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et mindreprovenu på 10 mio. kr. i 2020 stigende til 40 mio. kr. i 2023 efter tilbageløb og adfærd.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved de foreslåede lempelser

2017-niveau, mio. kr.	Varigt	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Umiddelbart provenu								
Lempeligere indfasningsprofil, indførelse af batterifradrag og måltal på 5.000 elbiler	0	-60	-80	-80	-60	-20	0	0
Forlænge særreglen med lav sats for erhvervmæssig opladning af elbiler	0	0	-5	-10	0	0	0	0
Forlænge særreglen om lav elafgift til elbusser	0	0	0	0	-10	-20	-30	-40
Umiddelbart provenu i alt	0	-60	-85	-90	-70	-40	-30	-40
Provenu efter tilbageløb og adfærd								
Lempeligere indfasningsprofil, indførelse af batterifradrag og måltal på 5.000 elbiler	0	-50	-70	-70	-50	-20	0	0
Forlænge særreglen med lav sats for erhvervmæssig opladning af elbiler	0	0	-5	-10	0	0	0	0
Forlænge særreglen om lav elafgift til elbusser	0	0	0	0	-10	-20	-30	-40
Provenu efter tilbageløb og adfærd i alt	0	-50	-75	-80	-60	-40	-30	-40

Adfærdseffekterne som følge af forslaget om at udskyde indfasningen af registreringsafgift og at indføre batterifradrag består først og fremmest af, at der for de elbiler, der sælges i stedet for konventionelle biler, forventeligt betales mere i moms.

Det er således forudsat, at køb af en elbil i 2017 til ca. 250.000 kr. inkl. registreringsafgift og moms erstatter en

konventionel bil til samme pris inkl. registreringsafgift og moms. For elbilen til 250.000 kr. inkl. registreringsafgift og moms udgør registreringsafgiften ca. 8.000 kr. og moms udgør ca. 48.500 kr. I den konventionelle bil til 250.000 kr. udgør registreringsafgiften ca. 111.500 kr. og moms udgør ca. 27.800 kr., således at der i 2017 opnås en netto momsindtægt på ca. 20.700 kr. ved at en elbil erstatter en konventionel bil. Herudover er der også afledte konsekven-

ser på provenuerne fra ejerafgiften, elafgiften, brændstofafgifterne m.v., som dog er begrænsede.

For så vidt angår forslagene vedrørende lav elafgift er det antaget, at forlængelserne ikke har adfærdsmæssige konsekvenser i sig selv i form af et højere salg af eldrevne biler eller busser.

Det må herudover forventes, at de foreslåede lempelser vil have en positiv om end begrænset effekt på arbejdsudbuddet, da lempelserne ventes at slå igennem i priserne og derved vil øge reallønnen.

Forslaget om ændring af reglerne for fastsættelsen af brændstofforbrug for gasdrevne biler og pluginhybridbiler til brug for beregningen skønnes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser. Tilsvarende gælder for de foreslåede ændringer vedrørende brændselscelledrevne biler.

Forslaget medfører en forøgelse af skatteudgifter. Skatteudgifter er afvigelser fra det almindelige skattesystem, hvor konkrete aktiviteter opnår en begunstiggelse. Almindeligvis svarer skatteudgiften til det umiddelbare provenutab, dvs. provenutabet uden korrektion for tilbageløb og eventuelle adfærdseffekter. De foreslåede lempelser vil på den baggrund kunne anslås at øge skatteudgifterne svarende til det umiddelbare provenu i alt i perioden 2017-2023.

Finansårvirkningen vedrørende registreringsafgiften skønnes at udgøre ca. 50 mio. kr.

Det skønnes, at der vil være behov for systemtilretning, omkostninger til efterregulering af afgift m.v. for SKAT, som i alt vil medføre engangsomkostninger i størrelsesordenen 300-400.000 kr. Herudover vil der, frem til de nødvendige ændringer kan foretages i Køretøjsregisteret, skulle foretages manuel afgiftsberegning for de berørte køretøjer, hvilket forventes at medføre en meromkostning svarende til 0,3-0,5 årsværk i 2017.

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

Hvis det lægges til grund, at erhvervenes køb af biler udgør omkring 50 pct. af det samlede køb af biler, vil erhvervene få en umiddelbar lempelse på 30 mio. kr. i 2017, 40 mio. kr. i 2018 og 2019, og henholdsvis 30 og 10 mio. kr. i 2020 og 2021, som følge af forslaget om udskydelse af indfasningen og indførelse af batterifradraget.

For så vidt angår forslagene om lav elafgift skønnes det, at erhvervene vil opnå hele den umiddelbare lempelse på 5 mio. kr. i 2018 stigende til 40 mio. kr. i 2023.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at de administrative konsekvenser for erhvervslivet vil udgøre under 4 mio. kr. årligt, og de kvantificeres derfor ikke yderligere.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

For så vidt angår de ændringer, der vedrører indfasningen af registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler, kan der blive tale om en mindre administrativ byrde. Det skyldes, at det foreslås, at disse ændringer får virkning fra og

med den 1. januar 2017. For de bilejere, der har købt en elbil eller en pluginhybridbil i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017, kan der derfor ske efterfølgende regulering og tilbagebetaling af eventuelt for meget betalt registreringsafgift.

Det er dog ikke i alle tilfælde, at der vil være tale om for meget indbetalt registreringsafgift, da fradrag i registreringsafgiften kan – og i mange tilfælde vil – have betydet, at bilen er afgiftsberigtiget til mindsteafgiften, som ikke foreslås ændret.

SKAT vil af egen drift genoptage de relevante sager om afgiftsberigtiggelse, som kan identificeres. Sammenholdt med, at der er tale om et begrænset antal køretøjer, som forventes at være på under 100 stk. elbiler, må de administrative konsekvenser for borgerne samlet set forventes at have et meget begrænset omfang.

Lovforslagets øvrige elementer forventes ikke at medføre administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

De foreslåede lempelser vil forbedre rammevilkårene for udbredelse af elbiler, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne biler og elbusser. Disse køretøjer udgør en mindre miljøbelastning end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne køretøjer, og derfor vurderes det, at de foreslåede ændringer har positive om end begrænsede miljømæssige konsekvenser.

Den foreslåede ændring af beregningsgrundlaget for grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler vurderes, i det omfang gasdrevne person- og varebiler erstattes af dieseldrevne person- og varebiler, at medføre en yderst begrænset forøgelse i partikelemissioner og CO₂-udledning m.v.

7. Forholdet til EU-retten

7.1. Indfasning af registreringsafgift m.v. og nyt fradrag for batterikapacitet

Ved vurderingen af, om en foranstaltning udgør statsstøtte, skal det efter artikel 107 TEUF undersøges, om (i) der er tale om en økonomisk fordel, (ii) der ydes af statsmidler, (iii) til visse virksomheder eller produktioner (kravet om selektivitet), og som (iv) derved fordrejer konkurrencen og påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne. Disse fire betingelser skal alle være opfyldte, før der er tale om statsstøtte.

En foranstaltning, som afviger fra det almindelige system og derfor umiddelbart kan synes at være ydet til ”visse virksomheder eller produktioner”, vil dog ikke opfylde kravet om selektivitet, hvis afvigelsen er begrundet i afgiftssystemets logik og almindelige opbygning.

Der foreslås (1) en udskydelse af indfasningen af registreringsafgift m.v., (2) et nyt batterifradrag på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet og (3) et loft over dette fradrag, så det kun ydes op til en kapacitet på 45 kWh.

Den tidligere ordning med fuldstændig afgiftsfritagelse blev i sommeren 2015 forelagt for Kommissionen med hen-

blik på at drøfte den påtænkte ordning for indfasning af afgiften. Den efterfølgende proces med yderligere drøftelser med Kommissionen vedrørte navnlig det oprindeligt påtænkte generelle loft på 800.000 kr. for afgiftsfritagelsen. Kommissionens umiddelbare tilkendegivelser herom indebar, at loftet over afgiftsrabatten udgik af lovforslaget inden vedtagelsen (lov nr. 1889 af 29. december 2015).

Efterfølgende tilkendegav konkurrencekommissæren over for skatteministeren i juni 2016 ved et såkaldt komfort letter, at den danske model for indfasning af afgifter på elbiler, herunder begrænsningen af afgiftsrabatten i henhold til det oprindeligt foreslåede loft, ikke var i strid med EU's statsstøtteregler. Det må derfor vurderes, om de foreslåede ændringer falder inden for rammerne af den retsopfattelse, der ligger til grund for Kommissionens tidligere komfort letter.

Der er to årsager til, at regler om afgiftsfritagelse eller -rabat for elbiler generelt må anses for at være i overensstemmelse med statsstøttereglerne, således som Kommissionen har anerkendt ved sit tidligere komfort letter: Dels er det den endelige køber af bilerne, der får fordel, og det er derfor ikke en fordel, der gives til bestemte virksomheder. Virkningen af virksomhederne er højst indirekte. Dels gives fordel til alle potentielle købere af elbiler på ensartet grundlag, således at der er tale om en generel ordning, hvor det er et led i afgiftssystemets logik at behandle elbiler lempeligt for at give bilkøbere et incitament til at købe miljøvenlige biler.

Ad (1)

I relation til udskydelsen af indfasningen af afgiften er det centralt for vurderingen, at den oprindelige fuldstændige afgiftsfritagelse, som anerkendt af Kommissionen, ikke udgjorde et statsstøtteretligt problem. Dette må tilsvarende gælde for en langsommere indfasning af afgiften, da baggrunden for udskydelsen er præcis den samme, som lå til grund for den oprindelige fritagelse, nemlig at øge bilkøbernes incitament til at købe miljøvenlige biler, der på grund af deres høje pris aktuelt ikke er konkurrencedygtige i forhold til konventionelle biler.

Ad (2)

Batterifradraget vil indebære, at der ved afgiftsfastsættelsen sker en mere målrettet hensyntagen til de forhold, der fordyrer elbilerne, end ved en simpel procentuel nedsættelse af den afgiftspligtige værdi.

Der er i forvejen bestemmelser i registreringsafgiftsloven, der giver mulighed for et fradrag i den afgiftspligtige værdi, der er af samme størrelse, uanset om bilens værdi før fradraget er høj eller lav. Det gælder f.eks. for fradrag for visse typer sikkerhedsudstyr.

Selv om størrelsen af batterifradraget efter den påtænkte ordning udelukkende vil afhænge af batteriets størrelse og ikke af køretøjets samlede værdi, er det derfor vurderingen, at fradraget må anses for et generelt fradrag, der står åbent for alle købere på lige vilkår, og som også er i overensstemmelse med registreringsafgiftslovens system og logik, her-

under de samme grundlæggende hensyn som dem, der har begrundet den hidtidige afgiftsfritagelse.

Ad (3)

Det foreslåede loft over batterifradraget er begrundet i et ønske om, at fradraget hovedsageligt skal fremme salget af de små og mellemstore biler. Det påtænkte loft over batterifradraget vil under de nuværende markedsforhold kun blive nået for enkelte af de største og dyreste elbilmodeller. Det forventes, at der i de kommende år vil komme flere modeller på markedet, der vil have en batterikapacitet på over 45 kWh. Loftet vil skulle gælde for alle elbiler med batterikapacitet på over 45 kWh, uanset type og producent.

Det oprindeligt foreslåede loft over afgiftsfritagelsen i elbilaftalen ville også udelukkende ramme enkelte elbilmodeller, men Kommissionen accepterede ved sit komfort letter, at loftet blot begrænsede fordelene for køberne af særligt dyre (luksus)biler, og at loftet var et naturligt led i et værdibaseret afgiftssystem med progressiv beskatning og dermed måtte anses for at være i overensstemmelse med statsstøttereglerne.

Loftet over batterifradraget vil primært blive nået i relation til biler, der falder inden for segmentet af "luksusgoder", og i relation til den merpris for elbiler, der skyldes prisen på batteriet, er loftet et værdibaseret loft. Det må desuden antages, at batteriernes aktuelt høje pris i sig selv indebærer, at små og mellemstore biler, der ikke tilhører luksussegmentet, ikke vil blive udstyret med et stort, dyrt batteri. Det foreslåede loft vil endelig være et generelt, ensartet loft over bestemte køberes økonomiske fordel ved fradraget, og det vil derfor helt overordnet være et naturligt led i progressionen i skattesystemet.

På baggrund heraf vurderes det, at udskydelsen af afgiftsindfasningen, batterifradraget og det foreslåede loft for fradraget er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler, og at forslagene herom ligger inden for rammerne af det komfort letter, som Kommissionen tidligere har afgivet.

7.2. Elafgift i forbindelse med opladning af elbiler og særordning for elbusser

Ved vurderingen af, om en foranstaltning udgør statsstøtte, skal det som nævnt efter artikel 107 TEUF undersøges om, (i) der er tale om en økonomisk fordel, (ii) der ydes af statsmidler, (iii) til visse virksomheder eller produktioner (kravet om selektivitet), og som (iv) derved fordrejer konkurrencen og påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne. Disse fire betingelser skal alle være opfyldte, før der er tale om statsstøtte.

En foranstaltning, som afviger fra det almindelige system og derfor umiddelbart kan synes at være ydet til "visse virksomheder eller produktioner", kan anses for ikke at opfylde kravet om selektivitet, hvis afvigelsen er begrundet i afgiftssystemets logik og almindelige opbygning.

Den midlertidige godtgørelsesordning for elektricitet anvendt til opladning af elbiler er oprindeligt notificeret efter Europa-Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i

henhold til traktatens artikel 87 og 88 (SA 36121 (13/X)). Forlængelsen af ordningen til og med 2019 vil blive anmeldt efter Europa-Kommissionens forordning (EU) nr. 651 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (gruppefritagelsesforordningen). Indførelse af fuld afgift ved opladning af elbiler fra 2020 vil ligeledes blive anmeldt efter gruppefritagelsesforordningen, da ophør af en afgiftsfordel kan have konkurrencemæssige konsekvenser.

Energibeskatningsdirektivet giver ikke hjemmel til den foreslåede særordning med afgiftslempelse for elbusser. Efter direktivets artikel 19 kan Rådet dog med enstemmighed give tilladelse til en fravigelse fra direktivets almindelige regler, når f.eks. hensynet til den fælles miljøpolitik taler for det. En sådan tilladelse gives efter forslag fra Kommissionen. Rådet kan give tilladelsen for en periode på højst seks år. Der er mulighed for, at der kan opnås en fornyet tilladelse. Det er en forudsætning for, at den foreslåede ordning kan sættes i kraft, at der foreligger en sådan tilladelse til ordningen fra Rådet. Der vil blive ansøgt om tilladelse efter energibeskatningsdirektivets artikel 19 til den foreslåede særordning med afgiftslempelse for elbusser. Der vil blive søgt om Rådets tilladelse for fire år for perioden 2020-2023.

Afgiftslempelsen for elektricitet vurderes at udgøre statsstøtte til virksomheder, der forbruger elektriciteten til kørsel med de omfattede elbusser. Afgiftslempelsen respekterer EU's minimumsafgifter og vil være i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivet, når Rådets tilladelse efter direktivets artikel 19 er opnået. I den situation skal støtten anmeldes efter gruppefritagelsesforordningen.

7.3. Tilretning af beregningsgrundlaget for grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler

Ved vurderingen af, om en foranstaltning udgør statsstøtte, skal det som nævnt efter artikel 107 TEUF undersøges om, (i) der er tale om en økonomisk fordel, (ii) der ydes af statsmidler, (iii) til visse virksomheder eller produktioner (kravet om selektivitet), og som (iv) derved fordrejer konkurrencen og påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne. Disse fire betingelser skal alle være opfyldte, før der er tale om statsstøtte.

En foranstaltning, som afviger fra det almindelige system og derfor umiddelbart kan synes at være ydet til "visse virksomheder eller produktioner", kan anses for ikke at opfylde kravet om selektivitet, hvis afvigelsen er begrundet i afgiftssystemets logik og almindelige opbygning.

Europa-Kommissionen har påpeget, at det ikke er i overensstemmelse med afgiftssystemets logik og almindelige opbygning, at beregningen af grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler sker på baggrund af bilens CO₂-udledning. Grundlaget for afgiftsberegningen bør derfor være bilens energieffektivitet, som det er tilfældet for de andre biltyper.

Forslaget omfatter alene gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler, der anmeldes til registrering efter fremsættelsen af forslaget. For allerede registrerede biler vil be-

regningen af grøn ejerafgift fortsat ske på baggrund af bilens CO₂-udledning. Dette vurderes at udgøre statsstøtte til de virksomheder, der anvender de allerede registrerede gasdrevne biler som led i deres virksomhed. Den pågældende støtte anses for at være omfattet af Kommissionens forordning (EU) Nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte.

7.4. Informationsproceduredirektivet

Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssektorens tjenester (kodifikation). Alle de foreslåede ændringer er skattemæssige foranstaltninger, som ikke er omfattet af en standstill-periode. Det samlede støttebeløb, der ydes til en virksomhed i løbet af tre regnskabsår, og som betegnes som de minimis-støtte, må ikke overstige 200.000 euro.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 25. april 2017 til den 3. maj 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Affald Plus, Akademikerne, Aluminium Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ARI, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Biobrændselsforeningen, Blik- og Rørarbejderforbundet, borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Brancheforeningen for Biogas, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brancheforeningen for Flaskegenbrug, Brancheforeningen for Husstands vindmøller, Bryggeriforeningen, Business Danmark, Børsmæglerforeningen, Campingbranchen, Campingrådet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAK-OFA, Danish Operators, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Jordbrugsforskning, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskreditfond, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Affaldsforening, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Lokalsyn, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Retursystem A/S, Dansk Skovforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Biobrændsels- og Kulimportørers Association, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Halmleverandører, Danske Maritime, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, DBU, De Danske Bi-

limportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Det Økologiske Råd, DI, Eksportrådet, EmballageIndustrien, Energi Danmark, Energi- og Olieforum, Energiforum Danmark, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energistyrelsen, Energitilsynet, ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FDL, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, Finansrådet, FOA, Forbrugerrådet Tænk, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for Danske Biogasanlæg, Foreningen til Søfartens Fremme, Forsikring & Pension, Forsikringsmæglerforeningen, Frie Funktionærer, FSE, FSR - danske revisorer, FTF, Grafisk Arbejdsgiverforening, Greenpeace Danmark, HK-Kommunal, HK-Privat, HOFOR, HORESTA, Håndværksrådet, International Transport Danmark, InvesteringsFondsBranchen, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kraka, Kræftens Bekæmpelse, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede,

Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, LO, Lokale Pengeinstitutter, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Moderniseringsstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Nationalbanken, Nationalt Center for Miljø og Energi, Naturstyrelsen, Noah, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nærbutikkernes Landsforening, Partnerskabet for Brint og Brændselsceller, Plastindustrien, Realkreditforeningen, Realkreditrådet, Rejsearbejdere.dk, Rejsearrangører i Danmark, Restaurationsbranchen.dk, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sammensluttede Danske Energiforbrugere, SEGES, Serviceforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Skatteankestyrelsen, SRF Skattefaglig Forening, Søfartens Ledere, Vedvarende Energi, VELTEK, Vin og Spiritus Organisation i Danmark, Vindmølleindustrien, VisitDenmark, WWF, Ældresagen, Økologisk Landsforening

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (Hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ændringen af reglerne for beregning af brændstofforbruget for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler skønnes at medføre et ikke nævneværdigt merprove- nu.	De foreslåede lempelser skønnes at indebære et mindreprovenu efter tilbage- løb og adfærd på 50 mio. kr. om året i gennemsnit i perioden 2017-2023.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Det skønnes, at der vil være engangs- omkostninger for SKAT i størrelses- ordenen 300-400.000 kr. samt 0,3-0,5 årsværk i 2017.
Økonomiske konsekvenser for er- hvervslivet	De foreslåede ændringer vedrørende udskydelse af indfasningen af registre- ringsafgift og indførelse af batterifradrag skønnes at medføre en umiddelbar lem- pelse på 30 mio. kr. i 2017, 40 mio. kr. i 2018-2019, og henholdsvis 30 og 10 mio. kr. i 2020 og 2021. Tilsvarende må det ventes, at forslagene om lav processats for elafgift vil medføre en umiddelbar lempelse på 5 mio. kr. i 2018 stigende til 40 mio. i 2023.	Den foreslåede ændring af reglerne for beregning af brændstofforbruget for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhy- bridbiler skønnes at medføre en ikke nævneværdig stramning.
Administrative konsekvenser for er- hvervslivet	Ingen	Det vurderes, at de administrative kon- sekvenser for erhvervslivet vil udgøre under 4 mio. kr. årligt.
Administrative konsekvenser for bor- gerne	Ingen	De administrative konsekvenser for bor- gerne vurderes samlet set at have et me- get begrænset omfang.

Miljømæssige konsekvenser	De foreslåede lempelser vil forbedre rammevilkårene for udbredelse af elbiler, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne biler og elbusser. Disse køretøjer udgør en mindre miljøbelastning end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne køretøjer, og derfor vurderes det, at de foreslåede ændringer har begrænsede positive miljø- og klimamæssige konsekvenser.	Den foreslåede ændring af beregningsgrundlaget for grøn ejer-, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler vurderes, i det omfang gasdrevne person- og varebiler erstattes af dieseldrevne person- og varebiler, at medføre en meget begrænset forøgelse i partikelemissioner og CO ₂ -udledning m.v.
Forholdet til EU-retten	<p>Det vurderes, at udskydelsen af indfasningen af registreringsafgift for elbiler m.v., det foreslåede batterifradrag samt det foreslåede loft herover er i overensstemmelse med EU's statsstøtterefer.</p> <p>Forlængelsen af godtgørelsesordningen til og med 2019 for elektricitet anvendt til opladning af elbiler anmeldes som statsstøtte efter gruppefritagelsesforordningen. Indførelse af fuld afgift ved opladning af elbiler fra 2020 vil ligeledes blive anmeldt efter gruppefritagelsesforordningen, da ophør af en afgiftsfordel kan have konkurrencemæssige konsekvenser.</p> <p>Der er ikke hjemmel i energibeskatningsdirektivet til den foreslåede særordning med afgiftslempelse for elbusser. Før ordningen kan sættes i kraft, skal der derfor opnås tilladelse fra Rådet. Afgiftslempelsen udgør statsstøtte til de omfattede elbusser og anmeldes efter gruppefritagelsesforordningen.</p> <p>De foreslåede ændringer er skattemæssige foranstaltninger, som ikke er omfattet af en standstill-periode.</p> <p>Europa-Kommissionen har påpeget, at det ikke er i overensstemmelse med afgiftssystemets logik og almindelige opbygning, at beregningen af grøn ejer-, udlignings- og registreringsafgift for gasdrevne biler sker på baggrund af bilens CO₂-udledning, når afgiftsberegningen for andre biler sker på baggrund af energieffektivitet. Afgiftsberegningen for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler foreslås på denne baggrund ændret, så afgiftsberegningen også for disse biler baseres på bilens energieffektivitet.</p> <p>Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).</p>	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Brændselscelledrevne køretøjer er i medfør af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14, fritaget for registreringsafgift, hvis de anmeldes til registrering inden udgangen af 2018.

Det foreslås, at denne fritagelse forlænges med 2 år fra udgangen af 2018 til udgangen af 2020. Det vil medføre, at hele indfasningen af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer udsættes og igangsættes i 2021 med samme trinskala og samlede varighed, som hidtil forudsat, jf. også bemærkningerne til nr. 4.

Til nr. 2

Eldrevne køretøjer har forud for 2016 været fritaget fra registreringsafgift. I medfør af registreringsafgiftslovens § 5 b,

stk. 1, indfases registreringsafgift for elbiler gradvist over en periode fra 2016 til 2020. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra år til år, således at den i 2016 udgør 20 pct., i 2017 40 pct., i 2018 65 pct. og i 2019 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, dvs. eksempelvis benzin- eller dieslbiler. Fra 2020 og frem beregnes fuld afgift. Der gives desuden et særligt fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr. i 2016 og 2017, som dog ikke kan overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 b, stk. 1, jf. bestemmelsens stk. 2.

Ved beregningen af afgiftsrabatten tages udgangspunkt i den fulde registreringsafgift, dvs. registreringsafgiften for det eldrevne køretøj som beregnet efter §§ 4, 5 eller 5 a. En eldrevet personbil behandles således som en personbil, jf. § 4, en eldrevet varebil som en varebil, jf. § 5, og eldrevne autocampere og busser behandles som autocampere og busser, jf. § 5 a. Der foretages ved beregningen af den fulde registreringsafgift fradrag efter § 3, stk. 2.

Der gælder i medfør af lovens § 4, stk. 6, en minimumafgift på 20.000 kr. for nye personbiler. Den procentvise nedsættelse af afgiften og fradraget på 10.000 kr. beregnes efter minimumsafgiften, hvorfor det er muligt at opnå en lavere afgift end minimumsafgiften.

Det foreslås at nyaffatte § 5 b, stk. 1, således, at indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer udsættes med 2 år. Dette sker ved, at det trin i indfasningen, der gælder for 2016, forlænges, så det også gælder for 2017 og 2018. Den oprindeligt planlagte stigning i 2017 udsættes således til 2019, ligesom de efterfølgende stigninger udsættes tilsvarende med hver 2 år. Det foreslåede medfører ikke ændringer for eldrevne køretøjer, som er indregistreret første gang forud for 2016, og som derfor ikke har været pålagt re-

gistreringsafgift, men som efterfølgende er afmeldt (f.eks. grundet eksport) og indregistreret på ny efter den 1. januar 2016. Disse køretøjer vil således fortsat være afgiftsfri i det omfang, det var tilfældet ved den første registrering i Køretøjsregisteret.

Herudover foreslås det at nyaffatte § 5 b, stk. 2, således, at det særlige fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., som efter gældende regler gives i 2016 og 2017 for elbiler, også forlænges med 2 år. Det vil betyde, at der i 2016-2019 gives et fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr. Det særlige fradrag på 10.000 kr. vil fortsat ikke kunne overstige den beregnede afgift efter lovens § 5 b, stk. 1.

Endelig foreslås det at indsætte § 5 b, stk. 3, således, at der indføres et tidsbegrænset fradrag i grundlaget for registreringsafgiften for batterikapacitet i eldrevne køretøjer. Batterifradraget fastsættes på baggrund af køretøjets batterikapacitet op til maksimalt 45 kWh. Der kan kun opnås fradrag for batterikapacitet, som anvendes til fremdrift. For batterikapacitet over 45 kWh gives ikke fradrag. Batterifradraget udgør 1.700 kr. pr. kWh og gælder i perioden 2017-2021. Det foreslås, at fradraget for batterikapacitet foretages i grundlaget for registreringsafgiften, hvilket vil medføre, at fradraget ikke kan reducere registreringsafgiften til under minsteafgiften, som er på 20.000 kr. for nye personbiler, jf. lovens § 4, stk. 6.

De foreslåede lempelser og konsekvenserne heraf kan illustreres ved følgende eksempler:

Eksempel 1. Eldrevet personbil med afgiftspligtigværdi på 800.000 kr., inkl. moms, men ekskl. registreringsafgift, der indregistreres i 2017, med anvendelse af de foreslåede ændringer.

	Beregning	Kr.
1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms		640.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	160.000
3. Bilens pris inkl. moms	1. + 2.	800.000
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>		
4. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * 1.280	5.120
5. ABS		3.750
6. ESP (anti-spin)		2.500
7. Maksimum NCAP-stjerner		2.000
8. Batterikapacitet op til 45 kWh	45 * 1.700	76.500
9. Beskattet værdi	3. - (4. + 5. + 6. + 7. + 8.)	710.130

10.	Registreringsafgift under progressionsknæk på 106.600 kr.	105 pct. * 106.600	111.930
11.	Registreringsafgift over progressionsknæk på 106.600 kr.	150 pct. * ((9.) – 106.600)	905.295
12.	Registreringsafgift før fradrag i afgiften	10. + 11.	1.017.225
<i>Fradrag i afgiften</i>			
13.	Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 48,3 km/l benzin	-4.000 * (48,3-16)	-129.200
14.	Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
15.	Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	12. + 13. +14.	887.425
<i>Afgift efter lovforslag</i>			
16.	20 pct. af afgiften	20 pct. * (15.)	177.485
17.	Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede afgift		-10.000
18.	Afgift i alt i 2017	16. + 17.	167.485
19.	Elbilens pris inkl. moms og registreringsafgift	3. + 18.	967.485

Eksempel 2. Eldrevet personbil med afgiftspligtigværdi på 250.000 kr., inkl. moms, men ekskl. registreringsaf-

gift, der indregistreres i 2017, med anvendelse af de foreslåede ændringer.

	Beregning	Kr.	
1.	Forhandlers udsalgspris ekskl. moms	200.000	
2.	Moms	25 pct. * (1.)	50.000
3.	Bilens pris inkl. moms	1. + 2.	250.000
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>			
4.	Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * 1.280	5.120
5.	ABS		3.750
6.	ESP (anti-spin)		2.500
7.	Maksimum NCAP-stjerner		2.000
8.	Batterikapacitet op til 45 kWh (24,2 kWh)	24,2 * 1.700	41.140
9.	Beskattet værdi	3. – (4. + 5. + 6. + 7. + 8.)	195.490
10.	Registreringsafgift under progressionsknæk på 106.600 kr.	105 pct. * 106.600	111.930

11.	Registreringsafgift over progressionsknæk på 106.600 kr.	150 pct. * ((9.) – 106.600)	133.335
12.	Registreringsafgift før fradrag i afgiften	10. + 11.	245.265
	<i>Fradrag i afgiften</i>		
13.	Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 70,1 km/l benzin	-4.000 * (70,1-16)	-216.400
14.	Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
15.	Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	12. + 13. +14.	28.265
	<i>Afgift efter lovforslag</i>		
16.	20 pct. af afgiften	20 pct. * (15.)	5.653
17.	Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede afgift		-5.653
18.	Afgift i alt i 2017	16. + 17.	0
19.	Elbilens pris inkl. moms og registreringsafgift	3. + 18.	250.000

Som hovedregel vil hele en elbils batterikapacitet blive anset for anvendt til fremdrift. Såfremt en del af batterikapaciteten er fysisk adskilt fra den øvrige batterikapacitet og udelukkende anvendes til andre formål end fremdrift, f.eks. drift af underholdningsudstyr i bilen, anses denne del af batterikapaciteten dog ikke som anvendt til fremdrift, og der kan ikke opnås fradrag herfor.

Batterikapaciteten beregnes på baggrund af de oplysninger om bilens elforbrug pr. km og rækkevidden, som fastsættes på baggrund af Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjs brændstofforbrug med senere ændringer. Hvis f.eks. elforbruget udgør 0,15 kWh pr. km og rækkevidden udgør 250 km, kan batterikapaciteten således beregnes til 37,5 kWh. Såfremt batterikapaciteten ikke kendes og ikke kan dokumenteres, kan der ikke opnås fradrag. For brugte biler nedskrives kapaciteten ikke særskilt som følge af den almindelige slitage, som i praksis forringer batteriers kapacitet i løbet af deres levetid. Såfremt en elbils batterikapacitet udvides efter leveringen af bilen fra fabrikken, men inden registreringstidspunktet, skal den, der registrerer køretøjet, kunne dokumentere udvidelsen for at opnå fradrag herfor. Udvidelsen af batterikapaciteten skal være permanent og integreret i bilen på en måde, som tilsvarende integrationen fra fabrikken, skal overholde alle gældende regler herom, og skal kunne godkendes ved syn. Der kan ikke opnås fradrag for batterikapacitet med tilbagevirkende kraft ved udvidelse af batterikapaciteten efter registreringstidspunktet.

Det lægges til grund, at officielle oplysninger om batterikapacitet for de enkelte, nye bilmodeller vil kunne leveres af bilimportørerne i forbindelse med den eksisterende procedure for standardprisanmeldelser i Køretøjsregisteret. For så vidt angår brugte biler, der ønskes indregistreret, vil det være op til den, der anmelder køretøjet til registrering, at levere dokumentation for batterikapaciteten.

De foreslåede ændringer har til formål at forbedre rammevilkårene for udbredelse af elbiler i Danmark.

Til nr. 3

For biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladning af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforstyrning (pluginhybridbiler), beregnes registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c. For pluginhybridbiler beregnes registreringsafgiften på baggrund af § 4 for personbiler, § 5 for varebiler eller § 5 a for autocampere og busser. Pluginhybridbiler er blandt andet karakteriseret ved, at de kan opnå endog meget gode forbrugstal i standardiserede test, fordi der ikke historisk har været taget højde for forbruget af el, selv om distancen kørt på el-drift blev medregnet i den samlede forbrugsopgørelse. Det medførte, at pluginhybridbiler fik officielle forbrugstal, der var betydeligt bedre, end de faktiske forhold gav belæg for.

På den baggrund blev der ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 fastsat nye regler for afgiftsberigtigelsen af pluginhybridbiler, som tog højde for energiforbruget ved el-driften i forbindelse med fastsættelse af forbrugstal. Disse regler indføres gradvist over en periode fra 2016 til 2020 med fuld

indfasning fra 2020 og frem, jf. lovens § 5 c, stk. 2. Indfasningen sker ved, at registreringsafgiften beregnes efter de gamle regler tillagt en procentdel af differencen mellem afgiften beregnet efter henholdsvis de nye og de gamle regler.

Det vil sige, at der i 2016 betales afgift efter de gamle regler tillagt 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de nye og de gamle regler. I 2017 tillægges 40 pct. af differencen, i 2018 65 pct., i 2019 90 pct. og fra 2020 og frem beregnes fuld afgift efter de nye regler. Der gives desuden et særligt fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., som dog ikke kan overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 c, stk. 2.

Der gælder i medfør af lovens § 4, stk. 6, en minimumafgift på 20.000 kr. for nye personbiler. Den procentvise nedsættelse af afgiften og fradraget på 10.000 kr. beregnes efter minimumsafgiften, hvorfor det er muligt at opnå en lavere afgift end minimumsafgiften.

Det foreslås at nyaffatte § 5 c, stk. 2, således, at indfasningen af de nye regler om beregning af registreringsafgift for pluginhybridbiler udsættes med 2 år. Dette sker ved, at det trin i indfasningen, der gælder for 2016, forlænges, så det også gælder for 2017 og 2018. Den oprindeligt planlagte stigning i 2017 udsættes således til 2019, ligesom de efterfølgende planlagte stigninger udsættes tilsvarende med hver 2 år.

Herudover foreslås det at nyaffatte § 5 c, stk. 3, således, at det særlige fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., som efter gældende regler gives i 2016 og 2017 for pluginhybridbiler også forlænges med 2 år. Det vil betyde, at der i 2016-2019 gives et fradrag på 10.000 kr. Det særlige fradrag på 10.000 kr. vil fortsat ikke kunne overstige den beregnede afgift efter lovens § 5 b, stk. 1.

Endelig foreslås det at indsætte § 5 c, stk. 4, således, at der indføres et tidsbegrænset fradrag i registreringsafgiften for batterikapacitet i pluginhybridbiler. Batterifradraget fastsættes på baggrund af bilens batterikapacitet op til maksimalt 45 kWh. Der kan kun opnås fradrag for batterikapacitet, som anvendes til fremdrift. For batterikapacitet over 45 kWh gives ikke fradrag. Batterifradraget udgør 1.700 kr. pr. kWh og gælder i perioden 2017-2021. Det foreslås, at batterifradraget foretages i grundlaget for registreringsafgiften, hvilket vil medføre, at fradraget ikke kan reducere registreringsafgiften til under mindsteafgiften, som er på 20.000 kr. for nye personbiler, jf. lovens § 4, stk. 6.

Som hovedregel anses hele en pluginhybridbils batterikapacitet for anvendt til fremdrift. Såfremt en del af batterikapaciteten er fysisk adskilt fra den øvrige batterikapacitet og udelukkende anvendes til andre formål end fremdrift, f.eks. til start af en forbrændingsmotor, anses denne del af batterikapaciteten dog ikke som anvendt til fremdrift, og der kan ikke opnås fradrag herfor.

Batterikapaciteten beregnes på baggrund af de oplysninger om bilens elforbrug pr. km og rækkevidden, som fastsættes på baggrund af Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug

med senere ændringer. Hvis f.eks. elforbruget udgør 0,15 kWh pr. km og rækkevidden udgør 250 km, kan batterikapaciteten således beregnes til 37,5 kWh. Såfremt batterikapaciteten ikke kendes og ikke kan dokumenteres, kan der ikke opnås fradrag. For brugte biler nedskrives kapaciteten ikke særskilt som følge af den almindelige slitage, som i praksis forringer batteriers kapacitet i løbet af deres levetid. Såfremt en elbils batterikapacitet udvides efter leveringen af bilen fra fabrikken, men inden registreringstidspunktet, skal den, der registrerer køretøjet, kunne dokumentere udvidelsen for at opnå fradrag herfor. Udvidelsen af batterikapaciteten skal være permanent og integreret i bilen på en måde, som tilsvarende integrationen fra fabrikken, skal overholde alle gældende regler herom, og skal kunne godkendes ved syn. Der kan ikke opnås fradrag for batterikapacitet med tilbagevirkende kraft ved udvidelse af batterikapaciteten efter registreringstidspunktet.

Det lægges til grund, at officielle oplysninger om batterikapacitet for de enkelte, nye bilmodeller vil kunne leveres af bilimportørerne i forbindelse med den eksisterende procedure for standardprisanmeldelser i Køretøjsregisteret. For så vidt angår brugte biler, der ønskes indregistreret, vil det være op til den, der anmelder køretøjet til registrering, at levere dokumentation for batterikapaciteten.

De foreslåede ændringer har til formål at forbedre rammevilkårene for udbredelse af pluginhybridbiler i Danmark.

Til nr. 4

Brændselscelledrevne køretøjer er i medfør af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14, fritaget for registreringsafgift, hvis de anmeldes til registrering inden udgangen af 2018. I medfør af registreringsafgiftslovens § 5 d indfases registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer gradvist fra 2019 til 2023. Hensigten er at sikre en gradvis og balanceret indfasning af brintdrevne køretøjer i registreringsafgiften, hvorfor der for brændselscelledrevne køretøjer anvendes en identisk indfasningsmodel som for eldrevne køretøjer, dog med et udsat starttidspunkt. Indfasningen sker ved, at afgiften forhøjes fra år til år, således at den i 2019 udgør 20 pct., i 2020 40 pct., i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, dvs. eksempelvis benzin- eller dieslbiler. Fra 2023 og frem beregnes fuld afgift.

Ved beregningen af afgiften tages udgangspunkt i den fulde registreringsafgift, dvs. registreringsafgiften for det brændselscelledrevne køretøj som beregnet efter §§ 4, 5 eller 5 a. En brændselscelledrevet personbil behandles således som en personbil, jf. § 4, en brændselscelledrevet varebil som en varebil, jf. § 5, og brændselscelledrevne autocampere og busser behandles som autocampere og busser, jf. § 5 a. Der foretages ved beregningen af den fulde registreringsafgift desuden fradrag efter § 3, stk. 2.

Af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a betales alene en nærmere bestemt andel af afgiften, som stiger gradvist over indfasningsperioden.

Det foreslås, at indfasningen af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer udsættes med 2 år. Hele indfasningen udsættes, så den igangsættes i 2021 frem for i 2019 som oprindeligt forudsat, men stadig med samme trinvis struktur og samlede varighed, dvs. alle trin udsættes hver med 2 år, jf. også bemærkningerne til nr. 1.

Til § 2

Til nr. 1

Brændselscelledrevne køretøjer er i medfør af brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 3, fritaget for brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift) til og med den 31. december 2018.

Det foreslås, at denne fritagelse forlænges med 2 år, ved at udløbstidspunktet udsættes til den 31. december 2020. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede tilsvarende udsættelse af indfasning af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer.

Til nr. 2

For visse person- og varebiler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, skal der betales brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift). Hvis bilen er dieseldrevet, skal der desuden betales udligningsafgift. Udligningsafgiften har til formål at udligne den afgiftsmæssige fordel ved diesel set i forhold til benzin.

For benzin- og dieseldrevne biler tages ved afgiftsberegningen udgangspunkt i bilens energieffektivitet, idet beregningen baseres på et brændstofforbrug opgjort i liter benzin eller diesel pr. 100 km som foreskrevet i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For alle øvrige biltyper fastsættes grøn ejerafgift og udligningsafgift som udgangspunkt også på baggrund af køretøjets energieffektivitet, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 4-6 og 8-10. Dette gælder imidlertid ikke for gasdrevne biler.

For gasdrevne biler betales afgift som for dieseldrevne biler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3. Brændstofforbruget for gasdrevne biler oplyses imidlertid ikke i liter diesel pr. 100 km. En gasdrevne bils brændstofforbrug i liter diesel pr. 100 km fastsættes i stedet ved hjælp af oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer. Hvis der ikke foreligger oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer, fastsættes brændstofforbruget på baggrund af bilens vægt som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 2. pkt.

Ved første registrering af personbiler og varebiler i Køretøjsregisteret betales desuden registreringsafgift, jf. registre-

ringsafgiftslovens § 1, stk. 1, jf. §§ 4 og 5. Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens energieffektivitet, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5.

Ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 blev det fastsat, at beregningen af tillæg og fradrag i registreringsafgiften skal ske på baggrund af køretøjets energieffektivitet. Herved sikres et økonomisk incitament for købere af biler, der drives af andre drivmidler end benzin og diesel, til at vælge en bil med et lavt energiforbrug. Dette bør gælde uafhængigt af bilens CO₂-udledning ved forbruget af det pågældende drivmiddel. Formålet med at basere beregningen af registreringsafgiften på energieffektivitet er således at skabe ligestilling mellem de forskellige køretøjsteknologier. Dette gør sig ikke tilsvarende gældende, hvis beregningen baseres på CO₂-udledning, idet CO₂-udledningen ikke for alle drivmidler og køretøjsteknologier sker i forbindelse med kørsel.

For at sikre, at beregningen af grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne biler baseres på det samme afgiftsgrundlag som for alle andre biltyper, er det nødvendigt at ændre brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, så afgiftsberegningen også for gasdrevne biler baseres på bilens energieffektivitet.

Det foreslås derfor, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, ændres, så fastsættelsen af et brændstofforbrug i liter diesel pr. 100 km for gasdrevne biler ikke længere baseres på bilens CO₂-udledning. Fastsættelsen af et brændstofforbrug i liter diesel pr. 100 km foreslås i stedet baseret på bilens energieffektivitet, idet omregningen efter forslaget vil ske med udgangspunkt i bilens forbrug af natur- og biogas i kubikmeter. Omregningen af bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer til diesel forbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer med en fast faktor på 0,00907. Dette vil sikre et ensartet grundlag for afgiftsberegningen for de forskellige biltyper.

Til nr. 3

For visse person- og varebiler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, skal der betales brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift).

For benzin- og dieseldrevne biler tages ved afgiftsberegningen udgangspunkt i bilens energieffektivitet, idet beregningen baseres på et brændstofforbrug opgjort i liter benzin eller diesel pr. 100 km som foreskrevet i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For alle øvrige biltyper fastsættes grøn ejerafgift og udligningsafgift som udgangspunkt også på baggrund af køretø-

jets energieffektivitet, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 4-6 og 8-10. Dette gælder imidlertid ikke for gasdrevne pluginhybridbiler.

For gasdrevne pluginhybridbiler betales afgift som for benzindrevne biler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 7. Brændstofforbruget for gasdrevne pluginhybridbiler oplyses imidlertid ikke i liter benzin pr. 100 km. En gasdrevet pluginhybridbils brændstofforbrug i liter benzin pr. 100 km fastsættes i stedet ved hjælp af oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer. Hvis der ikke foreligger oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer, fastsættes brændstofforbruget på baggrund af bilens vægt som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 1. pkt.

Ved første registrering af personbiler og varebiler i Køretøjsregisteret betales desuden registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 1, stk. 1, jf. §§ 4 og 5. Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens energieffektivitet, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5.

Ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 blev det fastsat, at beregningen af tillæg og fradrag i registreringsafgiften skal ske på baggrund af køretøjets energieffektivitet. Herved sikres et økonomisk incitament for købere af biler, der drives af andre drivmidler end benzin og diesel, til at vælge en bil med et lavt energiforbrug. Dette bør gælde uafhængigt af bilens CO₂-udledning ved forbruget af det pågældende drivmiddel. Formålet med at basere beregningen af registreringsafgiften på energieffektivitet er således at skabe ligestilling mellem de forskellige køretøjsteknologier. Dette gør sig ikke tilsvarende gældende, hvis beregningen baseres på CO₂-udledning, idet CO₂-udledningen ikke for alle drivmidler og køretøjsteknologier sker i forbindelse med kørsel.

For at sikre, at beregningen af grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne pluginhybridbiler baseres på det samme afgiftsgrundlag som for alle andre biltyper, er det nødvendigt at ændre brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 7, så afgiftsberegningen også for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler baseres på bilens energieffektivitet.

Det foreslås derfor, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 7, 2. og 5. pkt. ændres, så fastsættelsen af et brændstofforbrug i liter benzin for gasdrevne pluginhybridbiler ikke længere baseres på bilens CO₂-udledning. Fastsættelsen af et brændstofforbrug i liter benzin pr. 100 km foreslås i stedet baseret på bilens energieffektivitet, idet omregningen efter forslaget vil ske med udgangspunkt i bilens forbrug af natur- og biogas i kubikmeter. Dette vil sikre et ensartet grundlag for afgiftsberegningen for de forskellige biltyper.

Til nr. 4

For visse person- og varebiler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, skal der betales brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift).

For benzin- og dieseldrevne biler tages ved afgiftsberegningen udgangspunkt i bilens energieffektivitet, idet bereg-

ningen baseres på et brændstofforbrug opgjort i liter benzin eller diesel pr. 100 km som foreskrevet i Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For alle øvrige biltyper fastsættes grøn ejerafgift og udligningsafgift som udgangspunkt også på baggrund af køretøjets energieffektivitet, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 4-6 og 8-10. Dette gælder imidlertid ikke for gasdrevne pluginhybridbiler.

For gasdrevne pluginhybridbiler betales afgift som for benzindrevne biler, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 7. Brændstofforbruget for gasdrevne pluginhybridbiler oplyses imidlertid ikke i liter benzin pr. 100 km. En gasdrevet pluginhybridbils brændstofforbrug i liter benzin pr. 100 km fastsættes i stedet ved hjælp af oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer. Hvis der ikke foreligger oplysning om bilens CO₂-udledning målt i gram pr. kilometer, fastsættes brændstofforbruget på baggrund af bilens vægt som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 1. pkt.

Ved første registrering af personbiler og varebiler i Køretøjsregisteret betales desuden registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 1, stk. 1, jf. §§ 4 og 5. Der gives fradrag og tillæg ved beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler efter bilens energieffektivitet, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5.

Ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 blev det fastsat, at beregningen af tillæg og fradrag i registreringsafgiften skal ske på baggrund af køretøjets energieffektivitet. Herved sikres et økonomisk incitament for købere af biler, der drives af andre drivmidler end benzin og diesel, til at vælge en bil med et lavt energiforbrug. Dette bør gælde uafhængigt af bilens CO₂-udledning ved forbruget af det pågældende drivmiddel. Formålet med at basere beregningen af registreringsafgiften på energieffektivitet er således at skabe ligestilling mellem de forskellige køretøjsteknologier. Dette gør sig ikke tilsvarende gældende, hvis beregningen baseres på CO₂-udledning, idet CO₂-udledningen ikke for alle drivmidler og køretøjsteknologier sker i forbindelse med kørsel.

For at sikre, at beregningen af grøn ejerafgift, udlignings- og registreringsafgift af gasdrevne pluginhybridbiler baseres på det samme afgiftsgrundlag som for alle andre biltyper, er det nødvendigt at ændre brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 7, så afgiftsberegningen også for gasdrevne pluginhybridbiler baseres på bilens energieffektivitet.

Det foreslås derfor, at § 3, stk. 7, 4 pkt. ændres således, at en gasdrevet pluginhybridbils udledning af forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter omregnes til benzinförbrug

målt i liter pr. 100 km ved at dividere det målte forbrug af natur- og biogas i kubikmeter med en fast faktor på 0,00831.

Til § 3

Brændselscelledrevne køretøjer er i medfør af § 1, stk. 2, i lov om vægtafgift af køretøjer m.v., fritaget for vægtafgift til og med den 31. december 2018.

Det foreslås, at denne fritagelse forlænges med 2 år, ved at udløbstidspunktet udsættes til den 31. december 2020. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede tilsvarende udsættelse af indfasning af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer.

Til § 4

Til nr. 1

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

Det foreslås, at der som § 11, stk. 3, 12. pkt. indsættes en særlig begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, stk. 3. Forslaget indebærer, at der ikke kan ydes godtgørelse for elektricitet til lagring af energi i komponenter, herunder batterier, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer. Udtrykket »komponenter« anvendes for at understrege, at det her er uden betydning, om elektriciteten lagres som energi i et batteri eller ved brug af en komponent, som kaldes noget andet end et batteri, og uanset om lagringen sker kemisk, mekanisk eller elektrisk m.v.

Der kan dog fremkomme situationer, hvori en virksomhed lagrer el i disse batterier eller andre komponenter, men hvor elektriciteten ikke benyttes til fremdrift af de eldrevne køretøjer, men i stedet mere eller mindre leveres tilbage til et el-net.

Det foreslås, at der som § 11, stk. 3, 13. pkt., indsættes en regel om, at der for energi i disse komponenter, som leveres til det kollektive el-net, tilbagebetales afgiften til virksomheden. Leveres elektriciteten til det kollektive net, vil der ellers ske dobbeltbeskatning af elektriciteten, der også beskattes med elafgift hos de almindelige forbrugere, når de forbruger el fra det kollektive net. Det foreslås derfor, at elafgiften i disse tilfælde som udgangspunkt tilbagebetales til virksomheden.

Det foreslås, at der som § 11, stk. 3, 14. pkt., indsættes en regel om, at der for energi i disse komponenter, som leveres til interne el-net i en virksomhed til dens eget forbrug, tilbagebetales afgiften efter elafgiftslovens almindelige regler for tilbagebetaling af afgift for forbrug af elektricitet. Leveres elektriciteten til virksomhedens interne el-net til dens eget forbrug, er der ellers risiko for, at elektriciteten beskattes hårdere end almindelig elektricitet fra det kollektive net, for hvilken virksomheden eventuelt kan få godtgørelse af afgift bortset fra 0,4 øre pr. kWh for el til proces eller delvis godtgørelse for el til rumvarme, jf. § 11, stk. 1, nr. 1. Derfor foreslås det, at virksomheden som udgangspunkt kan få tilbagebetalt elafgiften for disse leverancer til interne el-net ef-

ter de samme regler, som gælder for forbrug af leverancer af elektricitet fra det kollektive net.

Det foreslås, at der som § 11, stk. 3, 15. pkt., indsættes en regel om, at anvendelsen af ovennævnte 13. pkt. og 14. pkt. forudsætter, at der er foretaget en opgørelse efter måler af den elektricitet, som er leveret til henholdsvis det kollektive el-net og nævnte interne el-net til virksomhedens eget forbrug. Af hensyn til korrekt opgørelse af den foreslåede tilbagebetaling efter nævnte 13. pkt. eller 14. pkt. er det nødvendigt, at der er foretaget særskilte målinger af den leverede mængde elektricitet. Målingerne skal registreres og indgå i virksomhedens regnskabsmateriale.

Det foreslås, at der som § 11, stk. 3, 16. pkt., indsættes en regel om, at nævnte målte elektricitet henholdsvis til det kollektive el-net og nævnte interne el-net til virksomhedens eget forbrug kan tillægges en forholdsmæssig andel af energisvindet i forbindelse med lagringen af energien i komponenten, når omfanget af energisvindet kan dokumenteres af virksomheden. For elektricitet, som anvendes til lagring af energi i batterierne m.v., vil der ved selve lagringen, herunder ved opladning og afladning, forekomme energisvind, uanset om batteriet benyttes eller ej. Ved leverancer af el fra batteriet til de nævnte el-net bør den særskilte måling af denne el tillægges en forholdsmæssig andel af energisvindet. Eksempel på forholdsmæssig fordeling for en måned:

El fra net til batteri efter måler	40 kWh
El fra batteri til net efter måler	10 kWh
Nettoforbrug	30 kWh
Heraf el fra batteri til kørsel	26 kWh
Heraf energisvind	4 kWh

Ved forholdsmæssig fordeling af de 40 kWh er fordelingen mellem kørselsforbruget og el-leverancen til net som følger:

Kørselsforbruget	40 kWh x 26/36 28,89 kWh
El-leverance til net	40 kWh x 10/36 11,11 kWh
El fra net til batteri efter måler	40,00 kWh

Det foreslås, at forholdsmæssig fordeling kan anvendes, når omfanget af energisvindet kan dokumenteres. F.eks. kan typisk svind være oplyst af producenten af batteriet, og dette svind vil derfor kunne anvendes ved en forholdsmæssig opgørelse. Virksomheden skal være i stand til at dokumentere dette, og dokumentationen skal indgå i virksomhedens regnskabsmateriale.

Det foreslås, at der som § 11, stk. 3, 17. pkt., indsættes en regel om, at der ikke sker anvendelse af den med 12. pkt. foreslåede særlige begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, stk. 3, når der er tale reparatører af køretøjer i det omfang de oplader komponenter til fremdrift af fremmede eldrevne køretøjer i forbindelse med, at de reparerer disse. Der kan forekomme situationer, hvor momsregistrerede bilreparatører oplader batterier til kunders elbiler, som de reparerer eller på anden måde udfører arbejde på mod vederlag, men hvor bilreparatøren ikke ejer eller udlejer elbilen eller på lignende måde har en mere permanent relation til elbilen.

Disse situationer foreslås undtaget fra de foreslåede regler om, at der ikke kan ydes godtgørelse af afgift for elektricitet til lagring af energi i batterier eller andre komponenter, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer.

Til nr. 2

Som udgangspunkt kan momsregistrerede virksomheder få tilbagebetalt elafgift af den af virksomheden forbrugte elektricitet, jf. elafgiftslovens § 11, stk. 1, nr. 1. Der er som udgangspunkt tale om en ordning med almindelig tilbagebetaling.

Det foreslås, at der i § 11, stk. 5, før 1. pkt., indsættes tre nye pkt. De nye pkt. vedrører den situation, hvori der sker anvendelse af den foreslåede nye regel i § 11, stk. 3., 12. pkt., om en særlig begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse. Den særlige begrænsning vedrører eldrevne køretøjer. Der henvises til bemærkningerne til nr. 1.

Det foreslås, at der som 1. pkt. indsættes en regel om, at for at tilbagebetaling af afgift af elektricitet kan ske til momsregistrerede virksomheders efter elafgiftslovens § 11, stk. 3, nr. 1, skal den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, og for hvilken tilbagebetaling ikke kan finde sted, være opgjort særskilt efter måler eller efter det foreslåede 2. pkt.

Af hensyn til virksomhedernes opgørelse af godtgørelsesberettiget afgift bør der ske en særskilt opgørelse af den elektricitet, som en virksomhed anvender til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, da der ikke længere gives godtgørelse for dette elforbrug. Der henvises til bemærkningerne til nr. 1.

Det foreslås, at det skal være en betingelse for, at virksomheden kan få godtgørelse for den elektricitet, der er forbrugt af virksomheden til formål, som berettiger til godtgørelse af elafgift, at der er foretaget en særskilt måling af den ikke-godtgørelsesberettigede elektricitet, der anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer. Målingen skal registreres og indgå i virksomhedens regnskabsmateriale. Som alternativ til måling kan opgørelsesmetoden beskrevet i det foreslåede 2. pkt. anvendes.

Det foreslås, at der som 2. pkt. indsættes en regel om, at hvis der ikke er foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, kan forbruget fastsættes til 460 kWh pr. måned for ethvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden. Desuden foreslås at reglerne for leverancer af el fra batterier til el-net, jf. forslaget til stk. 3, 13.-16. pkt., ikke finder anvendelse.

Hvis der ikke er foretaget en særskilt opgørelse efter måling af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, fastsættes forbruget således i stedet til 460 kWh pr. måned for hvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksom-

heden. Et elforbrug på 460 kWh pr. måned svarer til en måneds forbrug ved en gennemsnitlig årskørsel for et nyt eldrevet køretøj. Der foreslås fastsat dette skematiske forbrug for de registrerede eldrevne køretøjer, som virksomheden ejer, bruger, leaser, lejer m.v., eller som i øvrigt oplades i virksomheden.

Det skematiske forbrug skal fremgå af en opgørelse, herunder med lister med samtlige eldrevne køretøjer. Opgørelsen skal fremgå af virksomhedens regnskabsmateriale. Opgørelsen skal foreligge i virksomheden forud for hver kalendermåned, hvori det skematiske forbrug anvendes, da SKAT ellers vil have vanskeligt ved at kontrollere antallet af køretøjer. Hvis dette krav ikke er opfyldt, må reglen om skematisk forbrug ikke anvendes for den pågældende kalendermåned.

Desuden foreslås, at de specielle opgørelsesregler for leverancer af el fra batterier til el-net, jf. forslaget til stk. 3, 13.-16. pkt., ikke finder anvendelse, når det skematiske forbrug på 460 kWh pr. måned pr. køretøj anvendes.

Til nr. 3

Den foreslåede ændring i nr. 3 er en konsekvens af den i nr. 2 foreslåede indsættelse af tre nye punkummer i starten af lovens § 11, stk. 5. Der henvises i lovens § 11, stk. 5, 2. pkt., der bliver 5. pkt., til 1. pkt., der bliver 4. pkt. Det foreslås derfor at ændre den gældende henvisning til 1. pkt., der bliver 4. pkt., så der fortsat henvises til samme passus.

Til nr. 4

Efter den gældende bestemmelse i elafgiftslovens § 11 b, stk. 2, gælder der lav procesafgift for kørestrøm til eltog til personbefordring. Efter bestemmelsen er det en forudsætning for den lave afgift for disse eltog, 1) at det fremgår af en købsaftale, at forbrugeren af elektriciteten er en virksomhed, som forbruger kørestrøm, der anvendes af eltog til personbefordring, med angivelse af forbrugers CVR- eller SE-nummer, og 2) at fakturaer vedrørende de aftalte leverancer indeholder oplysning om forbrugers aktuelle CVR- eller SE-nummer. Det fremgår desuden af den gældende bestemmelse i elafgiftslovens § 11 b, stk. 8, at skattemysteren kan fastsætte nærmere regler for den lave procesafgift for eltog efter lovens § 11 b, stk. 2.

I § 6 foreslås, at reglerne om den lave procesafgift for opladning af batterier til registrerede eldrevne køretøjer generelt forlænges til og med den 31. december 2019. Herefter ophører ordningen fra og med den 1. januar 2020. Fra og med denne dato indføres der almindelig elafgift for al opladning af elbiler både erhvervsmæssig og privat, jf. lovforslagets § 4, nr. 1. Der henvises til bemærkningerne til § 4, nr. 1, og § 6.

Det foreslås, at den lave procesafgift fortsat finder anvendelse for kørestrøm til elbusser i den kollektive busstrafik fra og med den 1. januar 2020. Udtrykket kørestrøm omfatter ikke elektricitet, som lagres som energi i batterier eller lignende, men hvor elektriciteten ikke benyttes i de omfattede

elbusser, men i stedet leveres tilbage til et el-net eller på anden måde overgår til anden anvendelse.

Det foreslås nærmere, at denne ordning kun omfatter kørsel med eldrevne busser indrettet til befordring af personer, der foregår som rutekørsel. Anden kørsel, herunder turistbuskørsel, med elbusser er derfor ikke omfattet.

Ved en bus forstås et køretøj, der i forbindelse med den konkrete befordring er indrettet til befordring af mere end ni personer, inkl. føreren. Ved rutekørsel forstås kørsel, som er omfattet af definitionen af rutekørsel i § 19 i lov om trafik-selskaber. Ved rutekørsel forstås efter denne bestemmelse som udgangspunkt regelmæssig befordring af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse. Den foreslåede lave procesafgift for elbusser bygger dermed på velkendte og indarbejdede afgrænsninger af, hvad der skal forstås ved en bus og ved rutekørsel.

Med ovennævnte afgrænsning af elbusser i rutekørsel er denne kørsel fritaget for moms som personbefordring efter momslovens § 13, stk. 1, nr. 15, mens afgrænsningen ikke omfatter momspligtig elbuskørsel. Det betyder, at den lave procesafgift for el til elbusser ikke vil gælde i det omfang, der er fradrag for indgående moms af indkøbet af elektriciteten til elbusdriften. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis en elbus benyttes til momspligtig turistbuskørsel, hvortil indgående moms af indkøb af elektricitet er momsfradragsberettiget.

Den foreslåede bestemmelse indsættes i elafgiftslovens § 11 b, stk. 2, som i dag indeholder en bestemmelse om lav procesafgift for kørestrøm til eltog til personbefordring.

Efter den gældende bestemmelse er det en forudsætning for den lave afgift for disse eltog, 1) at det fremgår af en købsaftale, at forbrugeren af elektriciteten er en virksomhed, som forbruger kørestrøm, der anvendes af eltog til personbefordring, med angivelse af forbrugernes CVR- eller SE-nummer, og 2) at fakturaer vedrørende de aftalte leverancer indeholder oplysning om forbrugernes aktuelle CVR- eller SE-nummer. Det foreslås, at disse krav ligeledes skal gælde for eldrevet buskørsel med befordring af personer, der foregår som rutekørsel, før den lave procesafgift kan finde anvendelse for kørslen.

Det fremgår af den gældende bestemmelse i elafgiftslovens § 11 b, stk. 8, at skatteministeren kan fastsætte nærmere regler for den lave procesafgift efter lovens § 11 b, stk. 2. Dette vil også gælde efter, at stk. 2 efter forslaget er udvidet til at omfatte eldrevet buskørsel med befordring af personer, der foregår som rutekørsel, således at skatteministeren tillige vil kunne fastsætte nærmere regler for den lave procesafgift for kørestrøm til denne buskørsel. Der vil alene kunne fastsættes regler med krav til dokumentation for de mængder elektricitet, som berettiger til den lave procesafgift.

Det fremgår af elbilaftalen af 18. april 2017, jf. afsnit 1.1 i de almindelige bemærkninger, at der fortsat skal gælde en særordning om lav elafgift for el til opladning af elbusser i yderligere fire år til og med den 31. december 2023, og at dette kræver tilladelse til undtagelse fra energibeskatningsdirektivet fra Rådet. Det fremgår endvidere, at aftaleparterne

er opmærksomme på, at kontraktlængden i den kollektive busstrafik kan være længere end perioden for den foreslåede særregel om opladning af el til elbusser. Aftaleparterne er derfor enige om at arbejde for en forlængelse af særreglen, hvilket kræver fornyet tilladelse fra Rådet samt yderligere finansiering.

Beskatning af elektricitet er reguleret i energibeskatningsdirektivet. Der er ikke hjemmel i direktivet til den foreslåede lave procesafgift for el til elbusser i den kollektive rutebusstrafik. Rådet kan dog give tilladelse til denne ordning, når f.eks. hensynet til den fælles miljøpolitik taler for det. Rådet kan give tilladelsen for en periode på højst seks år. Der vil være mulighed for at opnå tilladelse til en ny periode.

Der henvises til bemærkningerne til § 7, stk. 2 og 5.

Til § 5

Til nr. 1

Metanol, der anvendes til produktion af elektricitet i motorkøretøjer, er i dag afgiftspålagt efter mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 2, 2. pkt., jf. lovbekendtgørelse nr. 1118 af 26. september 2014 med senere ændringer. Det vil sige, at der betales afgift efter den sats, der gælder for tilsvarende motorbrændstof. Det foreslås, at der indføres en særlig sats for metanol, der anvendes i brændselsceller.

Ved anvendelse af den nyeste brændselscelleteknologi kan metanol anvendes direkte i en brændselscelle, der producerer varme og elektricitet. Energien herfra kan anvendes til fremdrift af eksempelvis elbiler. Dette kan dog kræve, at metanolen inden påfyldning på brændselscellen blandes med vand. Blandingen udgøres af 40 pct. vand og 60 pct. metanol. Der betales derfor i praksis også energiafgift af vandindholdet i blandingen.

Det har ikke tidligere været muligt at anvende metanol direkte i en brændselscelle, hvorfor der ikke i de gældende regler er taget højde for denne situation. Det foreslås derfor i nr. 1, at der i denne særlige situation tages hensyn til vandindholdet i blandingen ved afgiftsberegningen. Det medfører, at det for registrerede virksomheder kun er indholdet af metanol i blandingen, der afgiftspålægges, og at satsen fastsættes, så den svarer til satsen for almindelig diesel (svovlfri diesel) på 267,4 øre pr. liter, dog korrigeret for det lavere energiindhold i metanol. Da energiindholdet i metanol er væsentligt lavere end almindelig diesel, foreslås en sats på 117,7 øre pr. liter svarende til forskellen i energiindhold. Det foreslås at anvende satsen for diesel, da brændselscelleteknologien primært er relevant inden for tung transport. Der tilsigtes således ikke ændringer i de satser, der anvendes, når metanol iblandes andre brændstoffer, som det bl.a. fremgår af SKM.2013.71, hvor Skatterådet bekræftede, at afgiften pr. liter metanol udgjorde 203,9 øre pr. liter.

Det foreslås i *stk. 10*, at virksomheder, der benytter sig af den særlige sats, skal kunne dokumentere forholdet mellem vand og metanol for at kunne anvende bestemmelsen.

Til nr. 2

Satsen foreslås i nr. 2 indekseret efter mineralolieafgiftslovens § 32 a, så denne indekseres ligesom de øvrige afgiftspligtige produkter.

Til § 6

Ved lov nr. 1353 af 21. december 2012 er der indført en særlig ordning, hvorefter elafgift tilbagebetales for elektricitet anvendt til erhvervmæssig opladning af batterier til registrerede elbiler. Det medfører, at der for elforbrug til det nævnte formål netto betales den samme lave sats på 0,4 øre pr. kWh som for elektricitet anvendt til procesformål i øvrigt. Ordningen er ved ændringslov nr. 1558 af 13. december 2016 forlænget til og med 2017.

Det foreslås, at særreglen om erhvervmæssig opladning af elbiler til den lave processats på 0,4 øre pr. kWh forlænges med 2 år, så ordningen gælder til og med den 31. december 2019. Fra og med den 1. januar 2020 opkræves fuld elafgift for al opladning af elbiler både erhvervmæssigt og privat uden mulighed for tilbagebetaling af en del af afgiften. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 4, nr. 1.

Til § 7

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog. *stk. 2*. Ikrafttrædelsestidspunktet er fastsat i overensstemmelse med regeringens målsætning om, at erhvervsrettet lovgivning skal træde i kraft to gange årligt, enten den 1. januar eller den 1. juli. Det vurderes, at det ikke er nødvendigt at fravige dette princip, idet de foreslåede ændringer vedrørende indfasning af registreringsafgift foreslås at få virkning fra og med den 1. januar 2017 uanset det konkrete ikrafttrædelsestidspunkt.

Det foreslås i *stk. 2*, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af § 4, nr. 4. § 4, nr. 4, vedrører en forlængelse af ordningen med lav elafgift på 0,4 øre pr. kWh ved opladning af elbusser til rutebuskørsel. Dette kræver tilladelse fra Rådet, da der er tale om en ordning, som fraviger reglerne i energibeskatningsdirektivet, jf. afsnit 7 i de almindelige bemærkninger. Det er hensigten, at skatteministeren sætter § 4, nr. 4, i kraft, når den nødvendige tilladelse fra Rådet er opnået.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 2 og 3, får virkning fra og med den 1. januar 2017. Det foreslås desuden, at § 2, nr. 2-4, får virkning fra og med den 1. januar 2018. Endelig foreslås, at § 4, nr. 1-3, får virkning fra og med den 1. januar 2020. § 1, nr. 2 og 3, vedrører udsættelse af indfasningen af registreringsafgift og indførelse af et nyt fradrag for batterikapacitet for elbiler og pluginhybridbiler. § 2, nr. 2-4, vedrører ændring af beregningsmetode for fastsættelse af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler. § 4, nr. 1-3, vedrører indførelse af fuld elafgift for al opladning af elbiler.

Det foreslåede tidligere virkningstidspunkt for § 1, nr. 2 og 3, skyldes, at registreringsafgiften for elbiler og pluginhybridbiler pr. 1. januar 2017 steg fra 2016-satsen på 20 pct. til 2017-satsen på 40 pct. som følge af den gældende trin-skala for indfasningen af afgift.

Dette lovforslag har blandt andet til formål at udsætte indfasningen af registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler ved at fastholde det i 2016 gældende afgiftsniveau i yderligere 2 år, dvs. til og med 2018. Såfremt ændringerne i § 1, nr. 2 og 3, ikke får virkning fra og med den 1. januar 2017, ville elbiler og pluginhybridbiler anmeldt til registrering i perioden fra og med den 1. januar til og med den 30. juni 2017 skulle afgiftsberigtiges med satsen på 40 pct., mens tilsvarende biler anmeldt til registrering umiddelbart før eller efter denne periode ville skulle afgiftsberigtiges med satsen på 20 pct.

For så vidt angår køretøjer anmeldt til registrering i perioden fra og med den 1. januar 2017 og til og med den 30. juni 2017, vil SKAT genoptage de relevante sager om afgiftsberigtigelse, som kan identificeres, tilbage fra virkningstidspunktet. For de køretøjer, der er omfattet af de foreslåede ændringer med virkning fra og med den 1. januar 2017, foreslås det, at der sker efterfølgende regulering og tilbagebetaling af eventuelt for meget betalt registreringsafgift i perioden fra og med den 1. januar 2017 til lovens ikrafttræden. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til *stk. 6-8*.

Det foreslås i § 2, nr. 2-4, at beregningsmetoden for fastsættelse af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler ændres, så der fremadrettet tages udgangspunkt i energieffektivitet frem for køretøjets CO₂-udledning som hidtil. Det foreslås, at denne ændring får virkning fra og med den 1. januar 2018. Det skyldes, at det ikke er muligt at sikre, at de nødvendige administrative ændringer kan foretages med virkning fra og med den 1. juli 2017, og virkningstidspunktet foreslås derfor udskudt til den næste fælles ikrafttrædelsesdato, som er den 1. januar 2018.

Det foreslås i § 4, nr. 1-3, at der indsættes en særlig begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til afgiftsgodtgørelse i elafgiftslovens § 11, *stk. 3*. Forslaget indebærer, at der ikke kan ydes godtgørelse for elektricitet til lagring af energi i batterier eller andre komponenter, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer. Det foreslås i § 6, at den gældende særordning, hvorefter elafgift tilbagebetales for elektricitet anvendt til erhvervmæssig opladning af batterier til registrerede elbiler, forlænges til og med den 31. december 2019. Det er hensigten, at de foreslåede ændringer i § 4, nr. 1-3, først skal finde anvendelse, når særordningen, som § 6 vedrører, udløber. De foreslåede ændringer i § 4, nr. 1-3, bør derfor først have virkning fra det tidspunkt, hvor særordningen udløber. På den baggrund foreslås, at § 4, nr. 1-3, får virkning fra og med den 1. januar 2020.

Det foreslås i *stk. 4*, at reglerne om fastsættelse af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler ikke skal have virkning for biler, der er anmeldt til registrering senest den 31. december 2017. For disse biler skal brændstofforbruget i liter diesel pr. 100 km fortsat opgøres efter de hidtil gældende regler, det vil sige efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012 for gasdrevne biler, og i liter benzin pr. 100 km efter de hidtil gældende regler, det vil sige efter § 2, nr. 3, i lov nr. 1889 af 29. december 2015 for gasdrevne pluginhybridbiler.

Det foreslås i *stk. 5*, at den foreslåede ordning med lav afgift for elbusser finder anvendelse indtil tidspunktet for udløbet af den periode, hvori afgiften kan anvendes ifølge Rådets tilladelse til afgiften efter artikel 19 i energibeskatningsdirektivet. Skatteministeren bekendtgør dette udløbstidspunkt i forbindelse med ikrafttrædelsen af afgiftslempelsen for de omfattede elbusser.

Skatteministeren kan på baggrund af en ny tilladelse fra Rådet bekendtgøre, at særreglen om elafgift for opladning af elbusser finder anvendelse indtil tidspunktet for udløbet af den periode, hvori særreglen kan anvendes ifølge den nye tilladelse. Det er en forudsætning, at der ikke på noget tidspunkt er en periode mellem en gældende og en efterfølgende tilladelse, som ikke er dækket af en tilladelse.

Det følger af *stk. 6*, at køretøjer, som anmeldes til registrering fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017, afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler. Det følger desuden af bestemmelsen, at det beløb, som udgøres af forskelsbeløbet mellem afgiftsberegningen efter de gældende regler og afgiftsberegningen efter lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, vil blive tilbagebetalt af SKAT til den, der er registreret som ejer af køretøjet den 3. maj 2017, hvor lovforslaget fremsættes. Hvis der den 3. maj 2017 er registreret flere ejere af køretøjet i Køretøjsregisteret, f.eks. fordi køretøjet overdrages, tilfalder forskelsbeløbet den seneste af de på denne dato registrerede ejere. Hvis et køretøj registreres første gang i Køretøjsregisteret i perioden fra og med den 4. maj 2017 og til og med den 30. juni, og der derfor ikke den 3. maj 2017 er en registreret ejer i Køretøjsregisteret, tilbagebetales forskelsbeløbet til den første registrerede ejer i Køretøjsregisteret i denne periode.

Det i *stk. 6* foreslåede medfører, at den, som har indbetalt afgiften efter de almindelige regler, dvs. enten til en regi-

streret virksomhed, jf. registreringsafgiftslovens §§ 14 og 15, en ikke-registreret virksomhed, jf. registreringsafgiftslovens §§ 19 og 20, eller en privat person, som på egen hånd har foretaget registrering af et køretøj, kun har krav på tilbagebetaling af forskelsbeløbet, såfremt den pågældende også er registreret som ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret i overensstemmelse med det ovenfor anførte. Det påhviler SKAT af egen drift at foretage tilbagebetalingen i det omfang, de relevante sager om afgiftsberigtigelse kan identificeres. I købskontrakter m.v., som indgås den 4. maj 2017 eller senere, kan parterne tage højde for disse forhold.

Det foreslåede fraviger de almindelige regler om tilbagebetaling af afgifter, idet det sædvanligvis vil være den, der indbetaler afgiften eventuelt på vegne af en senere køber, som også har krav på en eventuel tilbagebetaling. Dette krav afskæres ved det foreslåede, idet det kun vil være den, der er registreret som ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret i overensstemmelse med det ovenfor anførte, der får krav på tilbagebetaling. Dette skal sikre, at fordelene af afgiftsnedsettelsen reelt og fuldt ud kommer slutbrugeren til gode, frem for at der efter de almindelige regler ville være risiko for, at hele eller en del af beløbet alene tilfalder et mellemed, typisk en forhandler. Det sikres desuden, at det undgås, at SKATs tilbagebetaling af registreringsafgift kommer til at afhænge af indholdet og fortolkningen af den indgåede aftale i de enkelte sager.

Beregningen af forskelsbeløbet kan illustreres ved følgende eksempel:

Eksempel 3, del 1. Beregning af afgift for ældre personbil med en afgiftspligtigværdi på 250.000 kr. inkl. moms, men ekskl. afgift, der er indregistreret i perioden 1. januar til 30. juni 2017, før lovens ikrafttræden.

	Beregning	Kr.
1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms		200.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	50.000
3. Bilens pris inkl. moms	1. + 2.	250.000
<i>Fradrag i beskattet værdi før lovforslag</i>		
4. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * 1.280	5.120
5. ABS		3.750
6. ESP (anti-spin)		2.500
7. Maksimum NCAP-stjerner		2.000
8. Beskattet værdi	3. - (4. + 5. + 6. + 7.)	236.630

9.	Registreringsafgift under progressionsknæk på 106.600 kr.	105 pct. * 106.600	111.930
10.	Registreringsafgift over progressionsknæk på 106.600 kr.	150 pct. * ((9.) – 106.600)	195.045
11.	Registreringsafgift før fradrag i afgiften	9. + 10.	306.975
<i>Fradrag i afgiften</i>			
12.	Nedslag for energieffektivitet, ækvivalent til 70,1 km/1 benzin	-4.000 * (70,1-16)	-216.400
13.	Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
14.	Samlet registreringsafgift – dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	11. + 12. + 13.	89.975
<i>Afgift før lovforslag</i>			
15.	40 pct. af afgiften	40 pct. *(14.)	35.990
16.	Bundfradrag på 10.000 kr. - dog højst den indfasede afgift		-10.000
17.	Afgift i 2017		25.990

Eksempel 3, del 2. Regulering og tilbagebetaling af afgift for ældre personbil med en afgiftspligtigværdi på 250.000 kr. inkl. moms, men ekskl. afgift, der er indregi-

streret i perioden 1. januar til 30. juni 2017, efter lovens ikrafttræden.

	Beregning	Kr.	
<i>Fradrag i beskattet værdi efter lovforslag</i>			
18.	Fradrag for sikkerhedsudstyr	4. + 5. + 6. + 7.	13.370
19.	Batterikapacitet på 24,2 kWh	24,2*1.700	41.140
20.	Beskattet værdi	3. - 18. - 19.	195.490
21.	Registreringsafgift under progressionsknæk på 106.600 kr.	105 pct. * 106.600	111.930
22.	Registreringsafgift over progressionsknæk på 106.600 kr.	150 pct. * ((20.) – 106.600)	133.335
23.	Registreringsafgift før fradrag i afgiften	21. + 22.	245.265
24.	Fradrag i afgiften for energieffektivitet og selealarmer	11. + 12.	-217.000
25.	Samlet registreringsafgift – dog mindst 20.000 kr. fratrukket nedslag for selealarmer	23. + 24.	28.265
<i>Afgift efter lovforslag</i>			

26.	20 pct. af afgiften	20 pct. * (25.)	5.653
27.	Bundfradrag på 10.000 kr. – dog højst den indfasede afgift		-5.653
28.	Afgift i alt i 2017	26. + 27.	0
29.	Tilbagebetaling af afgift	17. - 28.	25.990

Det følger af *stk. 7*, at eksportgodtgørelse af køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4 og som afmeldes med henblik på eksportgodtgørelse efter §§ 7 b-7 d, i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017, udbetales på baggrund af de hidtil gældende regler. SKATs sagsbehandling i forhold til de omhandlede køretøjer fortsætter dermed uændret til og med den 30. juni 2017.

SKAT opkræver ikke det forskelsbeløb, der efter lovens ikrafttræden opstår for køretøjer, hvor der er beregnet godtgørelse på grundlag af de hidtidige afgiftssatser, og hvor der efter lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, i stedet skal beregnes godtgørelse på grundlag af en lavere afgiftssats, hos den godtgørelsesberettigede.

Det fremgår af *stk. 8*, at afgiftsdifferencer, jf. § 3 a, *stk. 7*, og § 3 b, *stk. 7*, af køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4 i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017, opkræves eller tilbagebetales på baggrund af de hidtil gældende regler.

Udenlandske firmakøretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, jf. § 1, *stk. 4*, leasingkøretøjer, jf. § 3 b, og køretøjer, der tilhører en udlænding, og som benyttes her i landet i forbindelse med et tidsbegrænset ophold, jf. § 3 c, kan anmeldes til registrering under en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Når en kontrakt ophører, eller køretøjet på anden måde udgår af ordningen, har køretøjssejeren tre valgmuligheder.

Ejeren kan vælge at betale restafgiften, jf. § 3 a, *stk. 8*, § 3 b, *stk. 10*, og § 3 c, *stk. 4*. Der vil i denne situation skulle betales afgift på baggrund af den oprindeligt beregnede afgift.

Ejeren kan endvidere vælge alene at afregne afgift for den periode, dvs. det antal måneder, som køretøjet har kørt under ordningen. Ved efterfølgende videresalg skal der herefter ske afgiftsberigtigelse på ny, jf. § 3 a, *stk. 8*, § 3 b, *stk. 10*, og § 3 c, *stk. 4*. Det vil eksempelvis sige, at der ved videresalg af en forhenværende leasingpersonbil skal ske afgiftsberigtigelse efter samme regler, som er gældende for en almindelig, brugt, importeret personbil. Den efterfølgende afgiftsberigtigelse skal ske på baggrund af de nye, lavere afgiftssatser, hvis det brugte køretøj anmeldes til registrering den 1. januar 2017 eller senere. Køretøjets almindelige pris, jf. lovens § 10, *stk. 1*, på tidspunktet for afgiftsberigtigelsen lægges til grund, men kan ikke overstige køretøjets pris som nyt, jf. § 10, *stk. 2*.

Endelig kan ejeren vælge at få værdisat køretøjet på ny (værditabsberegning), jf. § 3 a, *stk. 7*, og § 3 b, *stk. 7*. Denne

mulighed eksisterer ikke, for så vidt angår køretøjer omfattet af § 3 c. Ved en værditabsberegning vurderes køretøjets aktuelle afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 10. Ud fra denne værdi beregnes registreringsafgiften på ny.

Efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler SKAT det eventuelle forskelsbeløb, der kan opstå for køretøjer omfattet af 1. pkt., hvor der er beregnet afgiftsdifference på grundlag af de hidtidige afgiftssatser, og hvor der efter lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, alene skal beregnes afgiftsdifference på grundlag af lavere afgiftssatser, til den, der er registreret som ejer af køretøjet i Køretøjsregisteret den 3. maj 2017. Hvis der den 3. maj 2017 er registreret flere ejere af køretøjet i Køretøjsregisteret, f.eks. fordi køretøjet overdrages, tilfalder forskelsbeløbet den seneste af de på denne dato registrerede ejere. Hvis et køretøj registreres første gang i Køretøjsregisteret i perioden fra og med den 4. maj 2017 og til og med den 30. juni, og der derfor ikke den 3. maj 2017 er en registreret ejer i Køretøjsregisteret, tilbagebetales forskelsbeløbet til den første registrerede ejer i Køretøjsregisteret i denne periode. Efter de almindelige regler sker regulering af afgiften i et sådant tilfælde i forhold til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Det foreslåede udgør således en fravigelse fra de almindelige regler om tilbagebetaling af afgift. Beløbet tilbagebetales, efter loven er trådt i kraft, jf. *stk. 10*.

Beregningen af afgiftsdifferencer i henhold til § 3 a, *stk. 7*, og § 3 b, *stk. 7*, sker på baggrund af lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, dvs. på baggrund af de nye, lavere afgiftssatser, når anmodningen herom er fremsat den 1. januar 2017 eller senere. Indtil loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. lovforslagets § 7, *stk. 1*, administrerer SKAT efter gældende regler, det vil sige, at der i ovennævnte periode for de omfattede køretøjer beregnes afgiftsdifferencer på baggrund af de hidtidige afgiftssatser. SKAT vil herefter genberegne afgiftsdifferencerne på baggrund af de foreslåede lavere afgiftssatser og tilbagebetale et eventuelt forskelsbeløb.

For en leasingpersonbil, hvoraf der er betalt en forholdsmæssig del af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 3 b, *stk. 2*, ved indgåelse af en leasingkontrakt i perioden fra og med den 1. januar 2017 til og med den 30. juni 2017, dvs. på baggrund af de hidtidige afgiftssatser, kan der således ved kontraktens senere ophør ske en genberegning af den forholdsmæssige registreringsafgift i leasingperioden, jf. § 3 b, *stk. 7*. Beregningen foretages på baggrund af de nye, lavere afgiftssatser og modregnes herefter i den oprindeligt beregnede afgift, som er betalt i forbindelse med kontraktindgåelse.

Forbruget af afgift i den periode, hvor køretøjet har kørt under en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, vil være højere med en afgiftssats på 40 pct. end med en afgiftssats på 20 pct., forudsat at fradrag i afgiften ikke medfører, at afgiften i begge tilfælde udgør 0 kr.

Det foreslås i *stk. 9*, at tilbagebetalingskrav som følge af reglerne i *stk. 6* og *8* forfalder den 30. september 2017. Beløbet forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens

§ 5, *stk. 1*, dvs. til en årlig rente, der svarer til den fastsatte referencesats med et tillæg på 8 procentpoint. Der kan dog tidligst ske forrentning fra det tidspunkt, hvor kravet kan opgøres endeligt. Referencesatsen er, jf. rentelovens § 5, *stk. 1*, den officielle udlånsrente, som Nationalbanken har fastsat henholdsvis pr. den 1. januar og den 1. juli det pågældende år. Referencesatsen var pr. 1. januar 2017 på 0,05 pct.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende lov

Lovforslaget

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 377 af 18. april 2017, foretages følgende ændringer:

§ 2. Fritaget for afgift er:

1-13) - - -

14) brændselscelledrevne motorkøretøjer, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2018,

15-19) - - -

Stk. 2-4. - - -

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

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

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

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

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

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

1. I § 2, stk. 1, nr. 14, ændres »2018« til: »2020«.

2. § 5 b affattes således:

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

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2018 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Stk. 2. Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2019 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017-2021 gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter §§ 4, 5 og 5 a, som beregnet i medfør af stk. 1, på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.«

§ 5 c. ---

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

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

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

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

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

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

§ 5 d. For brændselscelledrevne køretøjer beregnes afgiften:

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

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

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

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

3. § 5 c, stk. 2 og 3, ophæves, og i stedet indsættes:

Stk. 2. I tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1 beregnes følgende afgift, jf. dog stk. 3 og 4:

1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2016-2018 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

2) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 beregnes 40 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

3) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2020 beregnes 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

4) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2021 beregnes 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

Stk. 3. Ved bilens registrering i 2016-2019 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.

Stk. 4. Ved bilens anmeldelse til registrering i 2017-2021 gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter §§ 4, 5 og 5 a, som beregnet i medfør af stk. 2, på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.«

4. § 5 d affattes således:

»**§ 5 d.** For brændselscelledrevne køretøjer beregnes afgiften:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2023 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2024 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.«

§ 1. - - -*Stk. 2. - - -*

Stk. 3. Indtil den 31. december 2018 omfatter afgiftspligten efter stk. 1 ikke biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.

§ 3. - - -*Stk. 2. - - -*

Stk. 3. Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler, jf. stk. 1, litra B. Foreligger der oplysning om bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, omregnes denne udledning til liter diesel pr. 100 km. Omregningen foretages ved at dividere den oplyste udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer med en fast faktor på 26,5. Foreligger der ikke oplysning om udledningen af CO₂, betales afgift efter den i stk. 2, 2. pkt., foretagne omregning.

Stk. 4-6. - - -

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

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 3 i lov nr. 1532 af 27. december 2014, § 2 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og § 2 i lov nr. 650 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 3*, ændres »2018« til: »2020«.

2. § 3, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler, jf. stk. 1, litra B. Foreligger der oplysninger om bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer, omregnes dette forbrug til antal kilometer pr. liter diesel. Omregningen fra bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer til dieselforbrug målt i liter pr. 100 km foretages ved at dividere det oplyste forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer med en fast faktor på 0,00907. Foreligger der ikke oplysning om bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 2. pkt., foretagne omregning.«

3. I § 3, *stk. 7, 2. og 5. pkt.*, ændres »udledning af CO₂ målt i gram« til: »forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter«.

4. I § 3, *stk. 7, 4. pkt.*, affattes således:

»Bilens forbrug af natur- og biogas målt i kubikmeter omregnes til benzinforbrug målt i liter pr. 100 km ved at dividere det målte forbrug af natur- og biogas i kubikmeter med en fast faktor på 0,00831.«

ger der ikke oplysning om bilens energiforbrug målt i Wh pr. kilometer og bilens udledning af CO₂ målt i gram pr. kilometer, betales afgift efter den i stk. 2, 1. pkt., foretagne omregning.

Stk. 8-14. - - -

§ 1. - - -

Stk. 2. Afgiftspligten efter stk. 1 omfatter ikke køretøjer, der er afgiftspligtige efter brændstofforbrugsafgiftsloven, godkendte blokvoerne samt indtil den 31. december 2018 køretøjer, der alene drives ved hjælp af brændselsceller.

§ 11. - - -

Stk. 2. - - -

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

§ 3

I lov om vægtafgift af køretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse af nr. 185 af 18. februar 2014, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og senest ved § 12 i lov nr. 1558 af 13. december 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 2, ændres »2018« til: »2020«.

§ 4

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 308 af 24. marts 2017 foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 3, indsættes som 12.-17. pkt.:

»Tilbagebetaling kan desuden ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer. For energi i komponenter som nævnt i 12. pkt., som leveres som elektricitet til det kollektive el-net, tilbagebetales afgiften dog til virksomheden. For energi i komponenter som nævnt i 12. pkt., som leveres som elektricitet til interne el-net i en virksomhed til dens eget forbrug, tilbagebetales afgiften efter reglerne i denne lov for tilbagebetaling for forbrug af elektricitet. Anvendelsen af 13. og 14. pkt. forudsætter, at der er foretaget opgørelse efter måler af den leverede elektricitet. Den målte elektricitet kan tillægges en forholdsmæssig andel af energisvindet i forbindelse med lagringen af energien i komponenten, når omfanget af energisvindet kan dokumenteres af virksomheden. 12. pkt. finder ikke anvendelse for reparatører af køretø-

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

Stk. 4. ---

Stk. 5. For at der kan ydes tilbagebetaling efter stk. 3, 7. pkt., skal den tilbagebetalingsberettigede mængde elektricitet være opgjort som den faktiske mængde elektricitet forbrugt i de nævnte anlæg opgjort efter måler. Et af de øvrige nedenstående principper kan dog vælges, såfremt virksomheden kan godtgøre, at den derved ikke opnår øget tilbagebetaling af afgift efter denne lov, ud over hvad den kan opnå ved opgørelse efter 1. pkt. Virksomheder kan vælge mellem følgende principper ved opgørelsen af den mængde elektricitet, som ikke er berettiget til tilbagebetaling efter stk. 3:

1) Den faktiske mængde elektricitet forbrugt i de nævnte anlæg opgjort efter måler.

2) Den fremstillede mængde varme opgjort efter måler ganget med 1,1.

3) Den installerede effekt ganget med 350 timer pr. måned eller den målte driftstid.

Stk. 6-22. ---

§ 11 b. ---

jer, i det omfang de oplader komponenter til fremdrift af fremmede eldrevne køretøjer i forbindelse med, at de reparerer disse.«

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

»For at tilbagebetaling kan finde sted efter stk. 1, nr. 1, skal den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, og for hvilken tilbagebetaling ikke kan finde sted, jf. stk. 3, 12. pkt., være opgjort særskilt efter måler eller efter 2. pkt. Er der ikke foretaget en særskilt opgørelse efter måler af den elektricitet, som anvendes til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer, jf. stk. 3, 12. pkt., kan forbruget fastsættes til 460 kWh pr. måned for ethvert registreret eldrevet køretøj, som oplades i virksomheden, og stk. 3, 13.-16. pkt., finder ikke anvendelse. Forud for hver kalendermåned, hvori 2. pkt. skal finde anvendelse, skal der foreligge en oversigt over de omfattede køretøjer i virksomheden.«

3. I § 11, stk. 5, 2. pkt., der bliver 5. pkt., ændres »1. pkt.« til: »4. pkt.«

4. I § 11 b, stk. 2, 1. pkt., og i nr. 1 indsættes efter »anvendes af«: »elbusser i rutekørsel eller«.

Stk. 2. Afgiften godtgøres af kørestrøm, der anvendes af eltog til personbefordring. § 11 c, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse på afgiftsgodtgørelsen. Godtgørelsen er betinget af,

1) at det fremgår af købsaftalen, at forbrugeren er en virksomhed, som forbruger kørestrøm, der anvendes af eltog til personbefordring, med angivelse af forbrugers cvr- eller SE- nummer, og

2) at fakturaer vedrørende de aftalte leverancer af elektricitet indeholder oplysning om forbrugers aktuelle cvr- eller SE-nummer.

Stk. 3-10. - - -

§ 1. - - -

Stk. 2-7. - - -

Stk. 8. Der ydes en afgiftsfritagelse af varer, der midlertidigt indføres eller modtages fra andre EU-lande, til de i toldlovens § 5, nr. 3, nævnte formål.

Stk. 9. Betales afgift efter stk. 1, nr. 19 eller 20, efter GJ eller efter stk. 8, skal virksomheden kunne dokumentere opførelsen af energiindholdet til told- og skatteforvaltningen.

Stk. 10. Satserne i stk. 1 og 8 reguleres efter § 32 a.

§ 5

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1118 af 26. september 2014, som ændret senest ved § 7 i lov nr. 1558 af 13. december 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 8 som nye stykker:

»*Stk. 9.* Af metanol under position 2905 11 00 i EU's Kombinerede Nomenklatur, der anvendes til fremstilling af elektricitet i brændselsceller i motorkøretøjer, og som afsættes af virksomheder, der er registreret efter § 3, stk. 2 eller 3, udgør afgiften 117,7 øre pr. liter (2015-niveau). Der ses ved afgiftsberegningen efter 1. pkt. bort fra iblandet vand.

Stk. 10. Betales afgift efter stk. 9, skal virksomheden kunne dokumentere forholdet mellem vand og metanol.«

Stk. 9 og 10 bliver herefter stk. 11 og 12.

2. § 1, *stk. 10*, der bliver *stk. 12*, ændres »*stk. 1* og *8*« til: »*stk. 1*, *8* og *9*«.

§ 6

I lov nr. 1353 af 21. december 2012 om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer (Godtgørelse af el-afgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling, dagsbeviser for varebiler samt teknisk ju-

stering af energiafgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra egen cementproduktion), som ændret ved § 10 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 4 i lov nr. 1889 af 29. december 2015 og § 10 i lov nr. 1558 af 13. december 2016, foretages følgende ændring:

§ 21. - - -

Stk. 2. Tilbagebetalingen ydes uanset betingelsen i lov om afgift af elektricitet § 11, stk. 15, om fradragsret i samme omfang, som virksomheden har fradragsret for merværdiafgift for elektricitet og varme. Som dokumentation for tilbagebetalingsbeløbet skal virksomheden på anmodning fremlægge opgørelser af målinger af den forbrugte elektricitet i lade-standere, herunder hurtigladere, og på batteriskifte-stationer. Der ydes tilbagebetaling med virkning fra og med den 27. april 2010 og til og med den 31. december 2017.

Stk. 3-4. - - -

1. I § 21, *stk. 2, 3. pkt.*, ændres »2017« til: »2019«.