



Fremsat den 20. december 2019 af skatteministeren (Morten Bødskov)

## Forslag

til

### Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven<sup>1)</sup>

(Annullering af stigning i registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler i 2020 samt lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil)

#### § 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 177 af 25. februar 2019, som ændret ved § 1 i lov nr. 1126 af 19. november 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 b, stk. 1, nr. 1, ændres »2016-2019« til: »2016-2020«.

2. § 5 b, stk. 1, nr. 2, ophæves.  
Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 2 og 3.

3. I § 5 b, stk. 2, 1. pkt., ændres », på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020« til: »og på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020«.

4. I § 5 c, stk. 2, nr. 1, ændres »2016-2019« til: »2016-2020«.

5. § 5 c, stk. 2, nr. 2, ophæves.  
Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 2 og 3.

6. I § 5 c, stk. 3, 1. pkt., ændres », på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2020« til: »og på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020«.

#### § 2

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 1124 af 19. november 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 16, stk. 4, indsættes som 15. pkt.:

»I perioden fra og med den 1. april 2020 til og med den 31. december 2020 nedsættes den årlige skattepligtige værdi af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, jf. registreringsafgiftslovens §§ 5 b-5 d, med 40.000 kr.«

#### § 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2020.

Stk. 2. § 1 har virkning fra og med den 1. januar 2020.

Stk. 3. § 2 har virkning fra og med den 1. april 2020.

Stk. 4. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af en eventuel afgiftsdifference, der måtte opstå for køretøjer, som i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med den 31. januar 2020 er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c, men som efter lovens ikrafttræden skal afgiftsberigtiges efter de satser og med de fradrag, som følger af § 1. Efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen afgiftsdifferencen til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Krav om tilbagebetaling af registreringsafgift kan af en køber af et køretøj, som ikke selv har forestået registreringen af køretøjet, alene rettes mod den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Der kan ikke ske tilbagebetaling af afgiftsdifference, hvis der i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med 31. januar 2020 er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d.

Stk. 5. For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 31. december 2019, og

<sup>1)</sup> 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).

hvor der i januar 2020 er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, efterreguleres eksportgodtgørelsen efter den 1. februar 2020 beregnet efter de satser, der fremgår af lovens § 1, og told- og skatteforvaltningen opkræver et eventuelt forskelsbeløb hos den, der har modtaget eksportgodtgørelsen.

*Stk. 6.* For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med den 31. januar 2020, og hvor der, efter den 31. januar 2020 men inden en eventuel regulering af registreringsafgiften efter stk. 4 er foretaget, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, behandles anmodningen først efter, at denne regulering er foretaget. Anmodningen om eksportgodtgørelse behandles med anvendelse af de satser, som fremgår af lovens § 1.

*Stk. 7.* Tilbagebetalingskrav efter stk. 4 forfalder den 31. maj 2020 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1, medmindre kravet ikke kan opgøres endeligt på dette tidspunkt.

*Stk. 8.* Ved opgørelsen af den kommunale slutskat og kirkeskat for indkomståret 2020 efter § 16 i lov om kommunal indkomstskat korrigeres den opgjorte slutskat for den beregnede virkning af de ændringer i udskrivningsgrundlaget for kommuneskat og kirkeskat for 2020, der følger af denne lovs § 2.

*Stk. 9.* Den beregnede korrektion af den kommunale slutskat og kirkeskat efter stk. 8 fastsættes af social- og indenrigsministeren på grundlag af de oplysninger vedrørende indkomståret 2020, der foreligger pr. 1. maj 2022.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets formål og baggrund
3. Lovforslagets indhold
  - 3.1. Annullering af stigning i registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler
    - 3.1.1. Gældende ret
    - 3.1.2. Den foreslåede ordning
  - 3.2. Lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil
    - 3.2.1. Gældende ret
    - 3.2.2. Den foreslåede ordning
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
  - 4.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige
    - 4.1.1. Udskydelse af indfasning af registreringsafgift for eldrevne køretøjer m.v.
    - 4.1.2. Lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil
  - 4.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet har den 2. december 2019 indgået aftale om finansloven for 2020. Aftaleparterne ønsker, at en større andel af bilerne på vejene er grønne biler, så de grønne biler kan bidrage positivt til den grønne omstilling. Med lovforslaget bliver det billigere at købe og anvende eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler både til privatbrug og som firmabil, hvormed miljø- og klimavenlige biler bliver et økonomisk mere attraktivt alternativ til benzin- og dieslbiler.

Aftaleparterne lægger vægt på, at bilafgifterne skal bidrage til den fortsatte udbredelse af grønne biler. Med lovforslaget foreslås det derfor, at den planlagte stigning af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler fra den 1. januar 2020 annulleres, og at de i 2019 gældende satser for registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler i stedet videreføres i 2020. Det vil give ro om bilafgifterne frem mod opfølgningen på anbefalingerne til omlægning af bilafgifterne fra kommissionen for grøn omstilling af personbiler.

Desuden er aftaleparterne enige om, at det også skal være billigere at køre grønt på jobbet. Firmabiler kører typisk længere, og grønne firmabiler har derfor en relativt stor kli-

magevinst. Samtidig er en stor del af bilsalget i Danmark salg af brugte biler. Derfor kan grønne firmabiler, som vidresælges efter et par års brug, være med til at fremme bilparkens grønne omstilling. Aftaleparterne er derfor enige om at indføre et fradrag i beskatningsgrundlaget for grønne firmabiler (elbiler og pluginhybridbiler) på 40.000 kr. fra 1. april til 31. december 2020.

Det forventes, at Kommissionen for grøn omstilling af personbiler i 2020 skal komme med forslag til en samlet omlægning af bilafgifterne til fremme af grønne biler og fastholdelse af statens provenu på længere sigt. Det er hensigten, at der herefter aftales en ny samlet model for bilafgifterne for elbiler og andre lavemissionsbiler, som skal have virkning fra 2021. Aftaleparterne lægger vægt på, at bilafgifterne skal bidrage til den fortsatte udbredelse af grønne biler, herunder grønne firmabiler, så de kan bidrage positivt til den grønne omstilling.

### 2. Lovforslagets formål og baggrund

Det foreslås, at de i 2019 gældende regler for registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler videreføres, så de også finder anvendelse i 2020. Herved undgås, at registreringsafgiften for disse køretøjer stiger pr. 1. januar 2020. Der foreslås ingen ændringer for 2021 og frem.

Det foreslåede om at annullere stigningen i registreringsafgiften for elbiler og pluginhybridbiler pr. 1. januar 2020 skal ses i lyset af, at den daværende regering (Venstre), Socialdemokratiet og Radikale Venstre med lov nr. 1889 af 29. december 2015 indførte indfasning af registreringsafgift over en periode fra og med 2016 for ældre køretøjer og pluginhybridbiler.

Den 18. april 2017 indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet og Radikale Venstre en aftale om at udskyde indfasningen af registreringsafgift for ældre køretøjer, indtil et måltal på 5.000 nyregistrerede ældre køretøjer blev opnået, opgjort fra den 1. januar 2016. Indholdet af aftalen blev gennemført ved lov nr. 687 af 8. juni 2017.

Endelig blev indfasningen af registreringsafgift for ældre køretøjer og pluginhybridbiler udskudt med et år yderligere, og det særlige fradrag i registreringsafgiften blev forlænget og forhøjet ved lov nr. 1730 af 27. december 2018.

På trods af disse initiativer er ældre køretøjer og pluginhybridbiler fortsat dyrere og har kortere rækkevidde end konventionelle biler, og det tager længere tid at oplade en elbil, end det tager at tanke en konventionel bil. Indfrielsen af målsætningen er således afhængig af teknologiu udviklingen. På den korte bane, mens teknologierne er under udvikling, vil regeringen derfor via afgiftslempelser øge incitamentet til at købe ældre køretøjer og pluginhybridbiler.

Det foreslås desuden at indføre et fradrag i beskatningsgrundlaget for grønne firmabiler (ældre biler, pluginhybridbiler og brændscelledrevne biler) på 40.000 kr. fra 1. april til 31. december 2020.

En medarbejder med en ældre bil, pluginhybridbil eller brændscelledrevet bil, der anvendes som fri bil, vil således i perioden skulle betale mindre i skat. Fradraget vil således gælde, indtil regeringen har haft mulighed for at følge op på anbefalingerne fra kommissionen for grøn omstilling af personbiler, der i 2020 skal komme med forslag til en samlet omlægning af bilafgifterne til fremme af grønne biler og fastholdelse af statens provenu på længere sigt.

### 3. Lovforslagets indhold

#### 3.1. Annullering af stigning i registreringsafgift for ældre køretøjer og pluginhybridbiler

##### 3.1.1. Gældende ret

Efter gældende regler udgør registreringsafgiften 85 pct. (den lave sats) af bilens nettoppris inkl. moms (den afgiftspligtige værdi) op til det såkaldte skalaknæk på 193.400 kr. (2019-niveau) tillagt 150 pct. (den høje sats) af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger skalaknækket. Der gives desuden fradrag for diverse sikkerhedsudstyr og tillæg eller fradrag for brændstoføkonomi.

Til og med 2015 var ældre køretøjer fritaget fra registreringsafgift. I medfør af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, indfases registreringsafgift for ældre køretøjer gradvist over en periode fra og med 2016 til og med 2022. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra år til år, således at den i

2016-2019 udgør 20 pct., i 2020 40 pct., i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer. Fra og med 2023 beregnes fuld afgift. Der gives desuden et særligt fradrag i registreringsafgiften på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020. Fradraget kan dog ikke overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 b, stk. 1. Mindsteafgiften på 20.000 kr. for nye personbiler, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, finder ikke anvendelse ved registrering af nye ældre køretøjer, og registreringsafgiften for ældre køretøjer kan således være lavere end 20.000 kr.

For pluginhybridbiler beregnes registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c. Pluginhybridbiler kunne tidligere opnå væsentligt bedre forbrugstal i standardiserede tests end det faktiske forbrug. Det skyldtes, at der tidligere ikke blev taget højde for forbruget af el, selv om distancen kørt på el-drift blev medregnet i den samlede forbrugsopgørelse. Konsekvensen af det var, at disse biler opnåede større fradrag i registreringsafgiften, end deres reelle brændstoffektivitet burde have berettiget til.

På den baggrund blev der ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 fastsat nye regler for afgifter af pluginhybridbiler, som tog højde for el-driften i forbindelse med fastsættelse af forbrugstal. Samtidig blev der indført en indfasningsperiode fra og med 2016 til og med 2019 og fuld afgift efter den nye metode fra og med 2020. Indfasningen blev dog udskudt med to år ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 og med yderligere et år ved lov nr. 1730 af 27. december 2018.

Efter de gældende regler for pluginhybridbiler skal der i 2016-2019 beregnes afgift efter de tidligere gældende regler tillagt 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler. I 2020 tillægges 40 pct. af differencen, i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct., og fra og med 2023 beregnes fuld afgift efter de gældende regler. Der gives desuden et særligt fradrag i registreringsafgiften på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020, som dog ikke kan overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 c, stk. 2. Mindsteafgiften på 20.000 kr. for nye personbiler, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, finder ikke anvendelse for nye pluginhybridbiler, og registreringsafgiften for pluginhybridbiler kan således være lavere end 20.000 kr.

##### 3.1.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at de i 2019 gældende satser for registreringsafgift for ældre køretøjer og pluginhybridbiler videreføres, så de også finder anvendelse i 2020. Det vil sige, at der ligesom i 2019 vil gælde en sats på 20 pct. for elbiler og pluginhybridbiler i 2020. Det samme vil desuden gælde det særlige fradrag på 40.000 kr., som ligeledes foreslås videreført uændret fra 2019 til 2020. Således foreslås den planlagte stigning i registreringsafgiften i 2020, hvor satsen efter gældende regler stiger til 40 pct. med et bundfradrag på 77.500 kr., annulleret for ældre køretøjer og pluginhy-

briddbiler. Der foreslås ingen ændringer for 2021 og frem, hvor de gældende regler derfor fastholdes.

Det foreslåede har til formål at fremme den fortsatte udbredelse af eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler frem for benzin- og dieseldrevne køretøjer.

### 3.2. Lavere beskatning af elbiler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil

#### 3.2.1. Gældende ret

Får en person som led i et ansættelsesforhold eller som led i en aftale om ydelse af personligt arbejde stillet en bil til rådighed, som kan anvendes privat, er der tale om et skattepligtigt personalegode (fri bil), jf. ligningslovens § 16, stk. 1.

Efter gældende regler, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 1.-4. pkt., sættes den skattepligtige værdi af en bil, der er stillet til privat rådighed for den skattepligtige af en arbejdsgiver m.v., til en årlig værdi på 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog af mindst 160.000 kr. Til den skattepligtige værdi medregnes et miljøtillæg, der udgør den årlige afgift eksklusiv udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (herefter vægtafgiftsloven), med tillæg af 50 pct., jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 1.-4. pkt.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., skal der ved opgørelsen af bilens værdi, der indgår i beskatningsgrundlaget for fri bil, skelnes mellem, om arbejdsgiveren har anskaffet bilen højst tre år efter bilens første registrering eller ej. Den første indregistrering er den dato, bilen første gang blev indregistreret i Køretøjsregisteret.

Hvis arbejdsgiveren har anskaffet bilen højst tre år efter bilens første indregistrering ("ny bil"), fastsættes beregningsgrundlaget med udgangspunkt i nyvognsprisen. Nyvognsprisen bruges i de første 36 måneder fra bilens første indregistrering, dog beregnes den skattepligtige værdi mindst af 160.000 kr. Herefter nedsættes værdien til 75 pct. af nyvognsprisen, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., dog beregnes den skattepligtige værdi mindst af 160.000 kr. Hvis arbejdsgiveren har anskaffet bilen mere end tre år (36 måneder) efter bilens første indregistreringsdato ("gammel bil"), fastsættes beregningsgrundlaget ud fra arbejdsgiverens købspris inklusive moms og eventuelle istandsættelsesudgifter, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 6. pkt. Beregningsgrundlaget for bilens værdi er dog mindst 160.000 kr.

Reglerne i ligningslovens § 16, stk. 4, gælder også for biler, som firmaet har leaset. Den skattepligtige værdi fastsættes, som om bilen var erhvervet til eje af firmaet på leasingtidspunktet.

Reglerne gælder alle biler, der er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver, herunder eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler.

#### 3.2.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indføres et tidsbegrænset fradrag i den skattepligtige værdi af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der stilles til rådighed for privat benyttelse af en arbejdsgiver m.v. (fri bil). Fradraget foreslås at udgøre 40.000 kr. fra og med den 1. april 2020 til og med den 31. december 2020.

Formålet er at gøre eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler mere attraktive som fri bil og styrke markedet for brugte klima- og miljøvenlige biler. Efter den foreslåede ændring foreslås det, at en medarbejder, der får en eldrevet bil, pluginhybridbil eller brændselscelledrevet bil stillet til privat rådighed af en arbejdsgiver, i perioden vil skulle betale mindre i skat af bilens værdi.

### 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

#### 4.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

##### 4.1.1. Annullering af stigning i registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler

Den del af forslaget, der vedrører registreringsafgift, skønnes med væsentlig usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 50 mio. kr. i 2020. Efter tilbageløb og adfærd skønnes mindreprovenuet i 2020 med væsentlig usikkerhed at udgøre ca. 100 mio. kr., jf. tabel 1.

Videreførelse af de i 2019 gældende satser for registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler i 2020 skønnes med væsentlig usikkerhed at ville medføre en stigning i salget af eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler med ca. 200 køretøjer i 2020, så det samlede salg forventes at udgøre 11.800 eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler i 2020.

For en Tesla Model 3 til knap 445.000 kr. uden afgift vil det foreslåede indebære en lempelse i registreringsafgiften på knap 4.000 kr. i forhold til gældende regler i 2020, mens en Tesla Model X til 690.000 kr. uden afgift vil få en lempelse i registreringsafgiften på knap 100.000 kr. i forhold til gældende regler i 2020.

Det må 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.

De foreslåede ændringer vil medføre en forøgelse af skatteudgifterne. 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 ville øge skatteudgifterne svarende til det umiddelbare provenu i 2020.

**Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved annullering af stigning i registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler**

Mio. kr. (2020-niveau)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2020
Umiddelbar virkning	-50	-	-	-	-	-	0	-50
Virkning efter tilbageløb	-50	-	-	-	-	-	0	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-100	0	0	0	0	0	0	-

Anm. : Tal er afrundet til nærmeste 50 mio. kr. som følge af væsentlig usikkerhed om udbredelsen af eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler

#### 4.1.2. Lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil

Den del af lovforslaget, der vedrører lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil, skønnes i 2020 at medføre et mindreprovenu på ca. 25 mio. kr. i umiddelbar virkning og ca. 25 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Den varige virkning skønnes ikke nævneværdig, jf. tabel 2.

Det vurderes, at en begrænset del af den samlede umiddelbare provenuvirkning i 2020 udmøntes som ændringer af forskudsregistreringen og dermed indkomstskatterne i løbet af 2020, da ændringerne i grundlaget for firmabilbeskatningen ikke automatisk ændres i forskudsregistreringen. Hovedparten vil blive opgjort i forbindelse med årsopgørelsen for 2020 i foråret 2021. På den baggrund skønnes forslaget i finansåret 2020 at medføre et umiddelbart mindreprovenu i størrelsesordenen 5 mio. kr. Den resterende del af mindreprovenuet for indkomståret 2020 vil fremkomme i finansåret 2021 som overskydende skat eller reduceret restskat hos borgeren i forbindelse med årsopgørelsen for 2020.

Det umiddelbare mindreprovenu for kommunerne skønnes at udgøre ca. 11 mio. kr. i 2020. Forslaget får ingen umiddelbare økonomiske virkninger for kommunerne for indkomståret 2020, da det af tidsmæssige grunde ikke har været muligt at indarbejde virkningen af forslaget i det statsgaran-

terede udskrivningsgrundlag for 2020. I den forbindelse vil der, for så vidt angår indkomstskatterne for de kommuner, der vælger at selvbudgettere deres udskrivningsgrundlag i 2020, ske en neutralisering af lovens virkning i forbindelse med afregningen af de kommunale skatter vedrørende indkomståret 2020 i 2023. Forslaget har ingen økonomiske konsekvenser for regionerne.

Forslaget skønnes at medføre en stigning i salget af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler med ca. 150 biler i 2020.

Udgangspunktet for beskatningen af fri bil er, at alle indkomsterhvervelser skal beskattes ens, uanset om indkomsten er i form af kontantløn eller naturalieydelse. Med de skematiske regler, hvor grundlaget for beskatning udgøres af nyvognsprisen for nye biler med et miljøtillæg, tilstræbes dette udgangspunkt overholdt, samtidig med at det er administrativt enkelt at opgøre den skattemæssige værdi af at få stillet fri bil til rådighed. Da en eldrevet bil, pluginhybridbil eller brændselscelledrevet bil er relativt dyr at anskaffe, mens den er relativt billig i drift, kan den nuværende skematiske ordning komme til at overvurdere værdien af at få stillet en miljøvenlig bil til rådighed. Med forslaget tages der i højere grad højde for dette forhold, og lempelserne vurderes derfor ikke at kunne anses som en skatteudgift.

**Tabel 2. Provenumæssige konsekvenser ved lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil**

Mio. kr. (2020-niveau)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2020
Umiddelbar virkning	-25	-	-	-	-	-	0	-5
Virkning efter tilbageløb	-20	-	-	-	-	-	0	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-25	0	0	0	0	0	0	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	-11	-	-	-	-	-	-	-

#### 4.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslagets initiativ vedr. lempelse af annullering af afgiftsstigninger vurderes samlet at ville medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 0,5 mio. kr. i

2020 til genberegning af registreringsafgiften for køretøjer, som indregistreres før loven træder i kraft den 1. februar 2020, men efter det foreslåede virkningstidspunkt den 1. januar 2020.

Lovforslagets initiativ vedr. fremme af grønne biler, der anvendes som fri bil, vurderes samlet set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 1,3 mio. kr. i 2020 til sagsbehandling m.v.

De syv principper for digitaliseringsklar lovgivning vurderes ikke at være relevante for lovforslaget.

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

Det skønnes, at videreførelsen af de i 2019 gældende satser for registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler i 2020 vil medføre en umiddelbar lempelse for erhvervslivet på ca. 25 mio. kr. i 2020. I skønnet er det lagt til grund, at erhvervenes køb af biler udgør ca. 50 pct. af det samlede køb af biler.

Det foreslåede vurderes ikke at ville medføre nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v., idet der alene er tale om ændringer af satser.

Det foreslåede om lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscellede biler, der anvendes som fri bil, vil medføre positive konsekvenser for de virksomheder, der aflønner medarbejderne med en eldrevet bil, pluginhybridbil eller brændselscellede biler, der anvendes som fri bil, idet de kan tilbyde medarbejderne en aflønning inklusive fri bil til en højere værdi efter skat uden øgede omkostninger.

Det vurderes, at den foreslåede ændring vil medføre beskedne administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet arbejdsgiverne i perioden fra den 1. april 2020 til og med den 31. december 2020 vil skulle tage højde for den foreslåede nedsættelse af den skattepligtige værdi af en fri eldrevet bil, pluginhybridbil eller brændselscellede biler i forbindelse med indberetningen af værdien af fri bil for den ansatte.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Det vurderes, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for lovforslaget. OBR har ingen bemærkninger hertil.

##### 6. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at de foreslåede ændringer ikke vil medføre administrative konsekvenser for borgerne.

##### 7. Miljømæssige konsekvenser

Det foreslåede vedrørende registreringsafgift vil forbedre rammevilkårene for udbredelse af eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler. Udledningerne fra disse typer af køretøjer udgør en lavere miljøbelastning per køretøj end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne køretøjer. Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede ændringer vil have positive om end begrænsede miljømæssige konsekvenser.

Det foreslåede skønnes med usikkerhed samlet i perioden 2020-2030 at ville medføre en CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 3.500-4.500 ton.

Det foreslåede vil forbedre rammevilkårene for udbredelse af eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler. Udledningerne fra disse typer af køretøjer udgør en lavere miljøbelastning per køretøj end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne køretøjer. Det foreslåedes skønnes med usikkerhed samlet i perioden 2020-2030 at reducere NO<sub>x</sub>-udledningen med ca. 14-17 ton, mens der vil være en positiv om end begrænset effekt på partikeludledningen.

Det foreslåede om lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscellede biler, der stilles til rådighed som fri bil, vil forbedre rammevilkårene for udbredelse af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscellede biler. Udledningerne fra disse typer af biler udgør en lavere miljøbelastning per bil end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne biler. Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede ændringer vil have positive om end begrænsede miljømæssige konsekvenser.

##### 8. Forholdet til EU-retten

Ved vurderingen af om en foranstaltning udgør statsstøtte, skal det efter artikel 107, stk. 1, i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (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 eller truer med at fordreje 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 en videreførelse af de i 2019 gældende regler for registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler i 2020.

Den tidligere ordning med fuld afgiftsfritagelse for eldrevne køretøjer blev i sommeren 2015 forelagt for Kommissionen med henblik på at drøfte den påtænkte ordning for indfasning af afgiften. Den efterfølgende proces med yderligere drøftelser med Kommissionen vedrørte navnlig et oprindeligt påtænkt generelt 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 eldrevne køretøjer, herunder begrænsningen af afgiftsrabatten i henhold til det oprindeligt foreslåede loft, ikke var i strid med EU's statsstøtteregler. Det vurderes, at 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 eldrevne køretøjer generelt må anses for at falde uden for statsstøttebegrebet i artikel 107 TEUF, som Kommissionen har anerkendt ved sit tidligere comfort letter. For det første er det den endelige køber af bilerne, der får en økonomisk fordel, og det er derfor ikke en fordel, der kanaliseres videre til bestemte virksomheder eller grupper af virksomheder. Virkningen for virksomhederne (f.eks. producenter og forhandlere) er således af rent sekundær karakter. For det andet gives fordelene til alle potentielle købere af eldrevne køretøjer på ensartet grundlag, således at der er tale om en generel ordning, hvor det er et led i afgiftssystemets logik at behandle eldrevne køretøjer m.v. lempeligt for at give bilkøbere et incitament til at købe miljøvenlige biler.

I relation til videreførelsen af de i 2019 gældende regler i 2020 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 m.v., da baggrunden herfor er 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.

Lovforslagets øvrige indhold indeholder ingen EU-retlige aspekter.

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). De foreslåede ændringer er skattemæssige foranstaltninger, som ikke er omfattet af en standstill-periode.

#### 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har af tidsmæssige årsager grundet forslaget tilknytning til finanslovsaftalen 2020 været sendt i en forkortet høring den 5. december 2019 med frist den 12. december 2019 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brintbranchen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Elbil Alliance, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Biobrændsels- og Kulimportørers Association, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, DTL, Eksportrådet, ERFAgruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH- Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, FSE, FSR - danske revisorer, GAFSAM, HK-Kommunal, HK-Privat, HORESTA, Ingeniørforeningen i Danmark, International Transport Danmark, Justitia, KL, Kraka, Kristelig Arbejdsgiverforening, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkeskadede, Landsskatteretten, Lederne Hovedorganisation, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Olie Gas Danmark, Rockwoolfonden, SEGES, SKAD – Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankestyrelsen, SMVDanmark og SRF Skattefaglig Forening.

#### 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	De foreslåede ændringer vedrørende registreringsafgift skønnes at ville medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 50 mio. kr. i 2020. Efter tilbageløb og adfærd skønnes mindreprovenuet i 2020 at udgøre ca. 100 mio. kr.  Det foreslåede om lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes



		des som fri bil, skønnes at ville medføre et mindreprovenu i 2020 på 25 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Lovforslagets initiativ vedr. lempelse af annullering af afgiftsstigninger vurderes samlet at ville medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 0,5 mio. kr. i 2020 til genberegning af registreringsafgiften for køretøjer, som indregistreres i januar 2020, dvs. før loven træder i kraft den 1. februar 2020, men efter det foreslåede virkningstidspunkt den 1. januar 2020.</p> <p>Det foreslåede vedr. fremme af grønne biler vurderes samlet set at ville medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på ca. 1,3 mio. kr. i 2020 til sagsbehandling m.v.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Hvis det lægges til grund, at erhvervenes køb af biler udgør ca. 50 pct. af det samlede køb af biler, skønnes erhvervene, som følge af de foreslåede ændringer vedr. registreringsafgift, at ville få en umiddelbar lempelse på 25 mio. kr. i 2020.</p> <p>Det foreslåede om lavere beskatning af el-drevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil, vil medføre positive konsekvenser for de virksomheder, der aflønner medarbejderne med en sådan bil.</p>	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	De foreslåede ændringer vurderes at ville have positive om end begrænsede miljømæssige konsekvenser.	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Det vurderes, at den del af lovforslaget, der vedrører registreringsafgiften for el-drevne køretøjer m.v. er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregele. Lovforslagets øvrige indhold indeholder ingen EU-retlige aspekter.</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>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-	JA	NEJ

regulering / Går videre end minimumskrav i EU-regulering	X
----------------------------------------------------------	---

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Eldrevne køretøjer var til og med 2015 fritaget for registreringsafgift. Efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, nr. 1-4, indfases afgiften over en periode fra og med 2016 til og med 2022, så den i 2016-2019 udgør 20 pct., i 2020 40 pct., i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer. Fra og med 2023 beregnes der fuld afgift.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, nr. 1, ændres, så 2016-2019 bliver til 2016-2020.

Herved vil den gældende sats i 2019 på 20 pct. blive videreført, så den også vil finde anvendelse i 2020. Der foreslås ingen ændringer for 2021 og frem. Det foreslåede vil medføre, at registreringsafgiften for eldrevne køretøjer vil forblive på samme niveau i 2019 og 2020, og at den planlagte stigning i registreringsafgiften pr. 1. januar 2020 derved annulleres.

Til nr. 2

Af registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, nr. 2, fremgår, at der i 2020 betales 40 pct. af den fulde registreringsafgift for eldrevne køretøjer. Eldrevne køretøjer var til og med 2015 fritaget for registreringsafgift. Efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, nr. 1-4, indfases afgiften over en periode fra og med 2016 til og med 2022, så den i 2016-2019 udgør 20 pct., i 2020 40 pct., i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer. Fra og med 2023 beregnes der fuld afgift.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, nr. 2, ophæves. Nr. 3 og 4 vil herefter blive nr. 2 og 3.

Den foreslåede ophævelse skal ses i sammenhæng med, at det i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås, at den i 2019 gældende sats på 20 pct. videreføres i 2020.

Til nr. 3

Det følger af bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, at der for et eldrevet køretøj gives et fradrag i registreringsafgift på 40.000 kr. ved køretøjets registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020. Fradraget kan maksimalt udgøre afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, jf. stk. 2, 2. pkt. Bestemmelsen udgør en del af indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer, hvor registreringsafgiften indfases over en periode fra 2016 til 2022, hvorefter der beregnes fuld afgift for eldrevne køretøjer fra og med 2023.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, 1. pkt., ændres, så fradraget i registreringsafgiften ved køretøjets registrering i 2020 ændres fra 77.500 kr. til 40.000 kr.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, af det i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås at videreføre den i 2019 gældende sats for registreringsafgift for eldrevne køretøjer på 20 pct. i 2020.

Samlet set foreslås de i 2019 gældende regler for registreringsafgift for eldrevne køretøjer således videreført i 2020, hvilket vil medføre, at den planlagte stigning i registreringsafgiften for disse køretøjer annulleres, jf. lovens § 1, nr. 1-3. Der foreslås ingen ændringer i de gældende regler for 2021 og frem.

Til nr. 4

For biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning (herefter pluginhybridbiler) beregnes registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c. Pluginhybridbiler kunne tidligere opnå væsentligt bedre forbrugstal i standardiserede tests end det faktiske forbrug. Det skyldes, at der tidligere ikke blev taget højde for forbruget af el, selv om distancen kørt på el-drift blev medregnet i den samlede forbrugsopgørelse. Konsekvensen af det var, at disse biler opnåede større fradrag i registreringsafgiften, end deres reelle brændstoffektivitet burde have berettiget til.

Der blev ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love fastsat nye regler for afgifter af pluginhybridbiler, hvor der indførtes en mere retvisende metode til opgørelse af brændstofforbrug i forhold til det faktiske forbrug. Den nye metode medførte et formelt højere brændstofforbrug og dermed en stigning i afgiftsniveauet. Der blev derfor fastsat en indfasningsperiode fra og med 2016 til og med 2019 med fuld afgift efter de nye regler fra og med 2020. Indfasningen blev udskudt med to år ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love. Indfasningen blev yderligere udskudt med et år ved lov nr. 1730 af 27. december 2018 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Indfasningen sker ved, at der beregnes registreringsafgift efter de tidligere gældende regler for fastsættelse af brændstofforbrug med et tillæg af en årligt stigende procentdel af differencen mellem registreringsafgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler.

Af registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 1, fremgår, at der for pluginhybridbiler i 2016-2019 skal beregnes afgift efter de tidligere gældende regler tillagt 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler. I 2020 tillægges 40 pct. af differencen, i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct., og fra og med 2023 beregnes fuld afgift efter de gældende regler, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 2-4.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 1, ændres, så 2016-2019 bliver til 2016-2020.

Herved vil den gældende sats i 2019 på 20 pct. blive videreført, så den også vil finde anvendelse i 2020. Der foreslås ingen ændringer for 2021 og frem. Det foreslåede vil medføre, at registreringsafgiften for pluginhybridbiler vil forblive på samme niveau i 2019 og 2020, og at den planlagte stigning i registreringsafgiften pr. 1. januar 2020 derved annulleres.

Til nr. 5

For biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning (herefter pluginhybridbiler) beregnes registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c. Pluginhybridbiler kunne tidligere opnå væsentligt bedre forbrugstal i standardiserede tests end det faktiske forbrug. Det skyldes, at der tidligere ikke blev taget højde for forbruget af el, selv om distancen kørt på el-drift blev medregnet i den samlede forbrugsopgørelse. Konsekvensen af det var, at disse biler opnåede større fradrag i registreringsafgiften, end deres reelle brændstoffektivitet burde have berettiget til.

Der blev ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love fastsat nye regler for afgifter af pluginhybridbiler, hvor der indførtes en mere retvisende metode til opgørelse af brændstofforbrug i forhold til det faktiske forbrug. Den nye metode medførte et formelt højere brændstofforbrug og dermed en stigning i afgiftsniveauet. Der blev derfor fastsat en indfasningsperiode fra og med 2016 til og med 2019 med fuld afgift efter de nye regler fra og med 2020. Indfasningen blev udskudt med to år ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love. Indfasningen blev yderligere udskudt med et år ved lov nr. 1730 af 27. december 2018 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Indfasningen sker ved, at der beregnes registreringsafgift efter de tidligere gældende regler for fastsættelse af brændstofforbrug med et tillæg af en årligt stigende procentdel af differencen mellem registreringsafgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler.

Af registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 2, fremgår, at der i 2020 betales et tillæg til registreringsafgiften efter de tidligere gældende regler på 40 pct. af differencen mellem afgiften beregnet efter de tidligere gældende og de gældende regler.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 2, ophæves. Nr. 3 og 4 vil herefter blive nr. 2 og 3.

Den foreslåede ophævelse skal ses i sammenhæng med, at det i medfør af lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås, at den i 2019 gældende sats på 20 pct. videreføres i 2020.

Til nr. 6

For biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning (herefter pluginhybridbiler) beregnes registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c. Pluginhybridbiler kunne tidligere opnå væsentligt bedre forbrugstal i standardiserede tests end det faktiske forbrug. Det skyldes, at der tidligere ikke blev taget højde for forbruget af el, selv om distancen kørt på el-drift blev medregnet i den samlede forbrugsopgørelse. Konsekvensen af det var, at disse biler opnåede større fradrag i registreringsafgiften, end deres reelle brændstoffektivitet burde have berettiget til.

Der blev ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love fastsat nye regler for afgifter af pluginhybridbiler, hvor der indførtes en mere retvisende metode til opgørelse af brændstofforbrug i forhold til det faktiske forbrug. Den nye metode medførte et formelt højere brændstofforbrug og dermed en stigning i afgiftsniveauet. Der blev derfor fastsat en indfasningsperiode fra og med 2016 til og med 2019 med fuld afgift efter de nye regler fra og med 2020. Indfasningen blev udskudt med to år ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love. Indfasningen blev yderligere udskudt med et år ved lov nr. 1730 af 27. december 2018 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Indfasningen sker ved, at der beregnes registreringsafgift efter de tidligere gældende regler for fastsættelse af brændstofforbrug med et tillæg af en årligt stigende procentdel af differencen mellem registreringsafgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler.

Af registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 3, fremgår, at der for pluginhybridbiler gives et bundfradrag på 40.000 kr. ved bilens registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2020. Bundfradraget kan maksimalt udgøre tillægget til afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, jf. stk. 3, 2. pkt. Bestemmelsen udgør en del af indfasningen af den nye opgørelsesmetode for pluginhybridbilens brændstofforbrug.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 3, ændres, så fradraget i registreringsafgiften ved køretøjets registrering i 2020 ændres fra 77.500 kr. til 40.000 kr.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, at det i medfør af lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås at videreføre den i 2019 gældende sats for registreringsafgift for pluginhybridbiler på 20 pct. i 2020. Samlet set foreslås de i 2019 gældende regler for registreringsafgift for pluginhybridbiler således videreført i 2020, så den ellers planlagte stigning i registreringsafgiften for disse biler annulleres. Der foreslås ingen ændringer i de gældende regler for 2021 og frem.

Til § 2

Ligningslovens § 16, stk. 4, indeholder bl.a. regler om, at den skattepligtige værdi af en bil, der er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver

m.v., fastsættes til 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten. Den skattepligtige værdi beregnes dog af mindst 160.000 kr. Til den skattepligtige værdi medregnes et miljøtillæg, der udgør den årlige afgift eksklusiv udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 50 pct., jf. ligningslovens § 16, stk. 4. Reglerne gælder alle biler, der stilles til rådighed for privat benyttelse af en arbejdsgiver m.v., herunder eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler.

Det foreslås, at der som 15. pkt. i ligningslovens § 16, stk. 4, indsættes en bestemmelse om, at den årlige skattepligtige værdi af en eldrevet bil, pluginhybridbil eller brændselscelledrevet bil, jf. registreringsafgiftslovens §§ 5 b-5 d, i perioden fra og med den 1. april 2020 til og med den 31. december 2020 nedsættes med 40.000 kr.

Den foreslåede ændring omfatter således de eldrevne biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 b, de pluginhybridbiler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 c samt de brændselscelledrevne biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 d.

Den foreslåede nedsættelse vil også gælde for eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der på

lovens ikrafttrædelsestidspunkt (den 1. april 2020) allerede stilles til privat rådighed for en medarbejder.

Nedsættelsen af den årlige skattepligtige værdi med 40.000 kr. foreslås at gælde i 9 måneder fra og med den 1. april 2020 til og med den 31. december 2020, dvs. en nedsættelse af den skattepligtige værdi på 3.333 kr. pr. måned i perioden. Det svarer til en nedsættelse af beskatningen på ca. 1.800 kr. pr. måned for en topskatteyder.

Følgende eksempel illustrerer virkningen af den foreslåede bestemmelse:

En elbil indregistreres den 1. februar 2020 med en nyvognspris på 400.000 kr. Den skattepligtige værdi kan efter gældende regler beregnes til 95.990 kr. (årsniveau), svarende til 7.999 kr. pr. måned, jf. tabellen.

Med forslaget er der i månederne april-december et fradrag i den skattepligtige værdi på 40.000 kr. (årsniveau), således at den skattepligtige værdi bliver 55.990 kr. (årsniveau), svarende til 4.666 kr. pr. måned

I månederne april-december reduceres den skattepligtige værdi således med 3.333 kr. pr. måned.

Fra og med januar 2021 er der intet fradrag, således at den skattepligtige værdi igen er 7.999 kr. pr. måned.

#### Eksempel. Ændring af beskatning af fri bil ved lavere beskatning af el-firmabiler m.v.

Kr.	Januar-marts 2020 samt fra januar 2021	April-december 2020	Forskel
Nyvognspris	400.000	400.000	0
Miljøtillæg	990	990	0
25 pct. af 300.000 kr.	75.000	75.000	0
20 pct. af værdi over 300.000 kr.	20.000	20.000	0
I alt, skattepligtig værdi uden fradrag, årsniveau	95.990	95.990	0
Frdrag i skattepligtig værdi, årsniveau	0	-40.000	-40.000
Skattepligtig værdi efter fradrag, årsniveau	95.990	55.990	-40.000
Skattepligtig værdi efter fradrag, pr. måned	7.999	4.666	-3.333

For en elbil til en værdi af f.eks. 400.000 kr. i 2020 vil fradraget i den årlige skattepligtige værdi på 40.000 kr. i 9 måneder således svare til en skattelempelse i 2020 på ca. 17.000 kr. for en topskatteyder.

Nedsættelsen vil ikke kunne medføre, at beskatningsgrundlaget bliver negativt, da den skattepligtige værdi efter gældende regler beregnes af mindst 160.000 kr.

Det bemærkes, at hvis en bil, der af arbejdsgiveren er stillet til rådighed for den skattepligtige udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, benyttes privat, beskattes værdien af den private benyttelse som fri bil, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 9. pkt. Nedsættelsen vil også skulle finde anvendelse i

disse tilfælde, uagtet om denne brug også kunne få andre konsekvenser.

#### Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. februar 2020.

Ikrafttrædelsestidspunktet fraviger regeringens målsætning om, at erhvervsrettet lovgivning skal træde i kraft to gange årligt, enten den 1. januar eller den 1. juli. Det skyldes, at ændringerne vedrørende registreringsafgift bør gennemføres hurtigst muligt både af hensyn til salget af eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler, og for at minimere de administrative omkostninger, der er forbundet med at fastsætte

et virkningstidspunkt, som ligger før ikrafttrædelsestidspunktet.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1 får virkning fra og med den 1. januar 2020.

Det foreslås således, at ændringerne af registreringsafgiften for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler får tilbagevirkende kraft fra og med den 1. januar 2020. Virkningstidspunktet ligger efter tidspunktet for fremsættelse af dette lovforslag, hvorfor de berørte borgere og virksomheder på forhånd vil kunne tage højde for denne usikkerhed i forhold til regelgrundlaget i 2020, når der disponeres. Det foreslåede skal hindre, at der i en kort periode – dvs. i januar 2020 – vil skulle betales en højere registreringsafgift for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler end i resten af 2020.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 2 om lavere beskatning af eldrevne biler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, der anvendes som fri bil, tillægges virkning fra og med den 1. april 2020.

Dette er forudsat i aftalen om finansloven 2020.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af en eventuel afgiftsdifference, der måtte opstå for køretøjer, som i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med den 31. januar 2020 er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c, men som efter lovens ikrafttræden skal afgiftsberigtiges efter de satser og med de fradrag, som følger af § 1.

Den, som har indbetalt afgiften efter de almindelige regler, kan være enten en registreret 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. Det påhviler Skatteforvaltningen af egen drift at foretage tilbagebetalingen i det omfang, de relevante sager om afgiftsberigtigelse kan identificeres. I købskontrakter m.v., som indgås efter fremsættelsen af dette lovforslag, kan parterne tage højde for disse forhold.

Det foreslås i *stk. 4, 2. pkt.*, at told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler afgiftsdifferencen til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler.

Det foreslåede har til formål at adressere, at registreringsafgiften for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler efter gældende regler stiger pr. 1. januar 2020, men foreslås nedsat igen til det niveau, som var gældende i 2019, jf. lovens § 1. Denne ændring kan først træde i kraft den 1. februar, men foreslås at få virkning fra og med den 1. januar 2020, jf. *stk. 2*. Der vil således i januar 2020 skulle betales registreringsafgift efter den højere sats ved registreringen af et køretøj, mens forskelsbeløb, der opstår som følge af afgiftsnedsættelsen med tilbagevirkende kraft, vil skulle refunderes efterfølgende.

Det foreslås i *stk. 4, 3. pkt.*, at krav om tilbagebetaling af registreringsafgift af en køber af et køretøj, som ikke selv har forestået registreringen af køretøjet, alene kan rettes

mod den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler.

Det foreslåede er en præcisering af, at en sådan købers krav ikke vil kunne rettes mod Skatteforvaltningen.

Det foreslås i *stk. 4, 4. pkt.*, at der ikke kan ske tilbagebetaling af afgiftsdifference efter denne bestemmelse, hvis der i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med 31. januar 2020 er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d.

Det skyldes, at der ellers ville kunne tilbagebetales et forskelsbeløb, som ligeledes ville kunne godtgøres efter reglerne om eksportgodtgørelse. Det foreslåede skal således forhindre, at der vil skulle ske regulering af det samme afgiftsbeløb flere gange. Det forventes, at der vil være tale om ingen eller endog meget få omfattede køretøjer, som både registreres og eksporteres i januar 2020.

Det foreslås i *stk. 5*, at for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c i perioden fra og med den 1. januar 2016 til og med den 31. december 2019, og hvor der i januar 2020 er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, efterreguleres eksportgodtgørelsen efter den 1. februar 2020 beregnet efter de satser, der fremgår af § 1, og Skatteforvaltningen opkræver et eventuelt forskelsbeløb hos den, der har modtaget eksportgodtgørelsen.

Det foreslåede er nødvendigt for at sikre, at der ikke vil kunne opnås en forhøjet eksportgodtgørelse i januar 2020, inden de foreslåede ændringer i denne lov kan nå at træde i kraft. Såfremt der udbetales en sådan eksportgodtgørelse, som er højere end den ville være beregnet efter de i § 1 foreslåede satser, vil beløbet skulle efterreguleres og opkræves af Skatteforvaltningen hos den, der har modtaget eksportgodtgørelsen. Der vil ikke kunne udbetales yderligere godtgørelse som følge af de foreslåede ændringer.

Det foreslås i *stk. 6*, at for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c i perioden fra og med den 1. januar 2020 til og med den 31. januar 2020, og hvor der efter den 31. januar 2020, men inden en eventuel regulering af registreringsafgiften efter *stk. 4* er foretaget, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, behandles anmodningen først efter, at denne regulering er foretaget, og at anmodningen om eksportgodtgørelse herefter vil skulle behandles med anvendelse af de satser, som fremgår af lovens § 1.

Formålet er at sikre, at køretøjer, som er afgiftsberigtiget til den højere afgift, som efter det foreslåede kun midlertidigt vil komme til at gælde i januar 2020, ikke både kan opnå eksportgodtgørelse på baggrund af denne højere betalte afgift og tilbagebetaling af en del af afgiften ved reguleringen i medfør af *stk. 4*. Det foreslåede er en præcisering af i hvilken rækkefølge ekspeditionerne vil skulle foretages.

Det foreslås i *stk. 7*, at tilbagebetalingskrav som følge af reglerne i *stk. 4* forfalder den 31. maj 2020. Beløbet forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, *stk. 1*, dvs. til en årlig rente, der svarer til den fastsatte reference-

sats 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. juli 2019 på 0,05 pct.

Det foreslås i *stk. 8*, at ved opgørelsen af den kommunale slutskat og kirkeskat for indkomståret 2020 efter § 16 i lov om kommunal indkomstskat vil den opgjorte slutskat skulle korrigeres for den beregnede virkning af de ændringer i udskrivningsgrundlaget for kommuneskat og kirkeskat for 2020, der følger af denne lovs § 2.

Herved foreslås det at neutralisere de økonomiske virkninger for den personlige indkomstskat for kommunerne og folkekirken for indkomståret 2020 som følge af lovens § 2, for så vidt angår de kommuner, der for 2020 har valgt at budgettere med deres eget skøn over udskrivningsgrundlaget for den personlige indkomstskat.

Neutraliseringen for 2020 sker med baggrund i aktstykke 162, 2018/19, tiltrådt af Finansudvalget den 24. september

2019. Det fremgår af aktstykket, at skønnet over udskrivningsgrundlaget i 2020 hviler på en forudsætning om i øvrigt uændret lovgivning. Det fremgår endvidere, at ved efterfølgende ændringer i udskrivningsgrundlaget for 2020 neutraliseres virkningerne for de selvbudgetterende kommuner.

Endelig foreslås det i *stk. 9*, at den beregnede korrektion af den kommunale slutskat og kirkeskat efter *stk. 8* fastsættes af social- og indenrigsministeren på grundlag af de oplysninger vedrørende indkomståret 2020, der foreligger pr. 1. maj 2022.

Herved foreslås det, at efterreguleringen af indkomstskatten for de selvbudgetterende kommuner for 2020 efter *stk. 8*, herunder også kirkeskatten, opgøres i 2022. Efterreguleringen afregnes i 2023.

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

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende lov

## Lovforslaget

## § 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 117 af 25. februar 2019 som ændret ved § 1 i lov nr. 1126 af 19. november 2019 foretages følgende ændringer:

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

- 1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2019 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.
- 4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

*Stk. 2.* Der gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 10.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2018, på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020. Fradrag efter 1. pkt. kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

**§ 5 c. - - -**

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

**1.** I § 5 b, stk. 1, nr. 1, ændres »2016-2019« til »2016-2020«.

**2.** § 5 b, stk. 1, nr. 2, ophæves.

Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 2 og 3.

**3.** I § 5 b, stk. 2, 1. pkt., ændres », på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020« til: »og på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020«.

**4.** I § 5 c, stk. 2, nr. 1, ændres »2016-2019« til: »2016-2020«.

**5.** § 5 c, stk. 2, nr. 2, ophæves.

Nr. 3 og 4 bliver herefter nr. 2 og 3.

3) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2021 beregnes 65 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

4) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2022 beregnes 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

*Stk. 3.* Der gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2016-2018, på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2020. Fradrag efter 1. pkt. kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.

6. I § 5 c, stk. 3, 1. pkt., ændres », på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 og på 77.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2020« til: »og på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020«.

## § 2

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 1124 af 19. november 2019, foretages følgende ændring:

### § 16. - - -

*Stk. 2-3.* - - -

*Stk. 4.* Den skattepligtige værdi af en bil, der er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver som nævnt i stk. 1, sættes til en årlig værdi på 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog mindst af 160.000 kr. Til den skattepligtige værdi medregnes et miljøtillæg. Miljøtillægget udgør den årlige afgift eksklusiv udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 50 pct. For biler, der er anskaffet af arbejdsgiveren højst 3 år efter første indregistrering, opgøres bilens værdi til den oprindelige nyvognspris i indtil 36 måneder regnet fra og med den måned, hvori første indregistrering er foretaget, og herefter til 75 pct. af nyvognsprisen. For biler, der er anskaffet mere end tre år efter første indregistrering, og for tidligere hyrevogne, der anskaffes uden berigtigelse af registreringsafgift, opgøres bilens værdi til arbejdsgive-



rens købspris inklusive eventuelle istandsættelsesudgifter. Ved værdiansættelsen af biler, der ikke indregistreres her i landet, og ved værdiansættelsen af biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 1, stk. 4, skal den værdi anvendes, som efter 5. og 6. pkt. ville blive lagt til grund ved værdiansættelsen af en tilsvarende bil, der er anskaffet her i landet og indregistreret her. Er bilen kun til rådighed en del af året, nedsættes den skattepligtige værdi svarende til det antal hele måneder, hvori bilen ikke har været til rådighed. Hvis en bil, der af arbejdsgiveren mv. er stillet til rådighed for den skattepligtige udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, benyttes privat, beskattes værdien af den private benyttelse i det pågældende år efter reglerne i 1.-7. pkt., medmindre der er betalt dagsafgift for privat benyttelse af bilen, jf. § 4 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Er dagsafgiften som nævnt i 7. pkt. betalt af arbejdsgiveren, skal den skattepligtige beskattes af værdien heraf, jf. stk. 3. Kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen eller i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder anses ved anvendelsen af reglerne i 9. pkt. ikke for privat kørsel for skattepligtige, der som led i kundeopsøgende arbejde fra hjemmet i øvrigt udelukkende kører erhvervsmæssigt. Den skattepligtige værdi efter 1.-9. pkt. nedsættes med den skattepligtiges betaling i indkomståret til arbejdsgiveren mv. for råderetten, men nedsættes ikke med eventuelle beløb, der beskattes efter reglen i § 9 C, stk. 7. For biler omfattet af § 4, stk. 1, II, A, i lov om vægtafgift af køretøjer m.v. finder 1.-11. pkt. kun anvendelse, såfremt der skal betales tillægsafgift for privat anvendelse efter § 2 a i lov om vægtafgift af køretøjer m.v. For biler, der er indregistreret første gang den 2. juni 1998 eller tidligere finder 1.-11. pkt. ikke anvendelse på biler, hvor merværdiafgift vedrørende anskaffelsen er fradraget ifølge merværdiafgiftsloven § 37, stk. 1, § 38, stk. 1, eller § 41, fordi bilen udelukkende anvendes erhvervsmæssigt.

*Stk. 5-16. - - -*

**1. I § 16, stk. 4, indsættes som 15. pkt.:**

»I perioden fra og med den 1. april 2020 til og med den 31. december 2020 nedsættes den årlige skattepligtige værdi af eldrevne biler, pluginhy-

briddbiler og brændselscelledrevne biler, jf. registreringsafgiftslovens §§ 5 b-5 d, med 40.000 kr.«