

Fremsat den 7. december 2018 af skatteministeren (Karsten Lauritzen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

(Udskydelse af indfasning af registreringsafgift m.v. og ændring af bundfradrag for eldrevne køretøjer m.v.)

### § 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, § 1 i lov nr. 1195 af 14. november 2017, § 2 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, § 11 i lov nr. 1130 af 11. september 2018 og § 12 i lov nr. 1431 af 5. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 14, ændres »2020« til: »2021«.
2. I § 5 b, stk. 1, nr. 1, ændres »2016-2018« til: »2016-2019«.
3. I § 5 b, stk. 1, nr. 2, ændres »2019« til: »2020«.
4. I § 5 b, stk. 1, nr. 3, ændres »2020« til: »2021«.
5. I § 5 b, stk. 1, nr. 4, ændres »2021« til: »2022«.
6. § 5 b, stk. 2, affattes således:  
»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.«
7. I § 5 b, stk. 3, ændres »2017-2021« til: »2017-2022«.
8. I § 5 c, stk. 2, nr. 1, ændres »2016-2018« til: »2016-2019«.
9. I § 5 c, stk. 2, nr. 2, ændres »2019« til: »2020«.
10. I § 5 c, stk. 2, nr. 3, ændres »2020« til: »2021«.

11. I § 5 c, stk. 2, nr. 4, ændres »2021« til: »2022«.

12. § 5 c, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. 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. 2.«

13. I § 5 c, stk. 4, ændres »2017-2021« til: »2017-2022«.

14. I § 5 d, nr. 1, ændres »2021« til: »2022«.

15. I § 5 d, nr. 2, ændres »2022« til: »2023«.

16. I § 5 d, nr. 3, ændres »2023« til: »2024«.

17. I § 5 d, nr. 4, ændres »2024« til: »2025«.

18. I § 5 e, stk. 2, nr. 1, ændres »2018« til: »2018-2019«.

19. I § 5 e, stk. 2, nr. 2, ændres »2019« til: »2020«.

20. I § 5 e, stk. 2, nr. 3, ændres »2020« til: »2021«.

21. I § 5 e, stk. 2, nr. 4, ændres »2021« til: »2022«.

22. § 5 e, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Der gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 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.«

**§ 2**

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1031 af 23. august 2017, som ændret ved § 2 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, § 2 i lov nr. 1195 af 14. november 2017, § 3 i lov nr. 1431 af 11. december 2017 og § 3 i lov nr. 1130 af 11. september 2018, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 3, ændres »Indtil den 31. december 2020« til: »Til og med den 31. december 2021«.

**§ 3**

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse af nr. 1261 af 7. november 2018, som

ændret ved § 13 i lov nr. 1431 af 5. december 2018, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 2, ændres »indtil den 31. december 2020« til: »til og med den 31. december 2021«.

**§ 4**

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
  - 1.1. *Lovforslagets formål og baggrund*
2. *Lovforslagets indhold*
  - 2.1. *Gældende ret*
  - 2.2. *Lovforslaget*
3. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
  - 3.1. *Økonomiske konsekvenser for det offentlige*
  - 3.2. *Implementeringskonsekvenser 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*
8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
9. *Sammenfattende skema*

### 1. Indledning

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) ønsker med dette lovforslag at fremme udbredelsen af eldrevne køretøjer m.v.

Efter de gældende regler stiger registreringsafgiften for eldrevne køretøjer m.v. fra den 1. januar 2019. Det foreslås, at indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer m.v. udskydes med ét år, og at bundfradraget i registreringsafgiften forhøjes i to år.

Forslaget vil medføre, at det bliver billigere at købe eldrevne køretøjer m.v., så miljø- og klimavenlige biler bliver et økonomisk mere attraktivt alternativ til benzin- og dieselbiler.

#### 1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Det foreslås, at indfasning af registreringsafgift for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne køretøjer og natur- og biogasdrevne biler (eldrevne køretøjer m.v.) udskydes, og at bundfradrag for disse køretøjer ændres.

De foreslåede ændringer om udskydelse af indfasningen af registreringsafgift med ét år 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 eldrevne køretøjer og fra og med 2019 for brændselscelledrevne køretøjer. Herudover blev brændselscelledrevne køretøjer fritaget for vægtafgift og brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift) indtil udgangen af 2018.

Den 18. april 2017 indgik regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet og Radikale Venstre en tillægsaftale til aftale af 9. oktober 2015. Aftaleparterne var enige om at udskyde indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer, indtil et måltal på 5.000 nyregistrerede eldrevne køretøjer blev opnået, op-

gjort fra den 1. januar 2016. Indholdet af tillægsaftalen blev gennemført ved lov nr. 687 af 8. juni 2017.

Uanset disse initiativer er eldrevne køretøjer m.v. på nuværende tidspunkt fortsat dyrere, har kortere rækkevidde og længere opladningstid end konventionelle biler. Indfrielsen af målsætningen er således afhængig af, at teknologiudviklingen går hurtigere. På den korte bane, mens teknologierne er under udvikling, vil regeringen derfor via afgiftslempelser øge incitamentet til at købe eldrevne køretøjer.

De foreslåede ændringer vedrørende registreringsafgift vil medføre, at der for eldrevne køretøjer med en værdi på op til 400.000 kr. (inkl. moms), der er på det danske marked i dag, betales 0 kr. i registreringsafgift i 2019 og 2020. Det foreslåede vil således bidrage til at fremme udbredelsen af især små og mellemstore eldrevne køretøjer m.v., som er den størrelse af biler, der udgør langt hovedparten af danskernes bilkøb. Der er imidlertid usikkerhed om teknologiudviklingen, og derfor vil regeringen, hvis der sælges mere end 10.000 eldrevne køretøjer m.v. i løbet af 2019 og 2020, indkalde partierne med henblik på at drøfte fremtidige initiativer.

Initiativerne vil på den korte bane medvirke til at fremme salget af eldrevne køretøjer m.v.

### 2. Lovforslagets indhold

#### 2.1. Gældende ret

Efter gældende regler udgør registreringsafgiften 85 pct. (den lave sats) af bilens nettopris inkl. moms (den afgiftspligtige værdi) op til det såkaldte skalaknæk på 189.200 kr. tillagt 150 pct. (den høje sats) af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger skalaknækket. Der gives desuden fradrag for diverse sikkerhedsudstyr samt tillæg/fradrag for brændstofføkonomi.

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 og med 2016 til og med 2021. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra år til år, således at den i 2016-2018 udgør 20 pct., i 2019 40 pct., i 2020 65 pct. og i 2021 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer. Fra og med 2022 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 2016-2019 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 kunne tidligere opnå væsentligt bedre forbrugstal i standardiserede test end det faktiske forbrug. Det skyldtes, at der historisk 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 brændstofeffektivitet 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 med fuld afgift fra og med 2020, som dog blev udskudt med to år ved lov nr. 687 af 8. juni 2017.

Efter de gældende regler for pluginhybridbiler skal der i 2018 beregnes afgift efter de tidligere gældende regler tillagt 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler. I 2019 tillægges 40 pct. af differencen, i 2020 65 pct. og i 2021 90 pct., og fra og med 2022 beregnes fuld afgift efter de gældende 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 2016-2019 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. I det omfang det særlige fradrag overstiger mindsteafgiften, er mindsteafgiften ikke relevant for afgiftsberegningen for pluginhybridbiler.

Brændselscelledrevne køretøjer er efter de gældende regler fritaget for registreringsafgift, vægtafgift og grøn ejeravgift til og med den 31. december 2020. Fra og med 2021 skal der betales vægtafgift og grøn ejeravgift, og registreringsafgiften indfases over en periode startende fra og med den 1. januar 2021, hvor registreringsafgiften er endeligt indfaset fra og med den 1. januar 2025. Indfasningen følger samme struktur som for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler, så der i 2021 beregnes 20 pct. af registreringsafgiften efter de almindelige regler, i 2022 beregnes 40 pct., i 2023 65 pct. og i 2024 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer. Fra og med 2025 beregnes fuld registreringsafgift.

For natur- og biogasdrevne biler beregnes registreringsafgiften efter de regler for fastsættelse af brændstofforbrug, der var gældende den 31. december 2017, med tillæg af en

årligt stigende procentdel af registreringsafgiften beregnet efter de gældende regler for fastsættelse af brændstofforbrug. Afgiften beregnet efter de gældende regler indfases gradvist over en periode fra og med 2018 til og med 2022. Det sker ved, at afgiften forhøjes fra år til år, således at den i 2018 udgør 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler. I 2019 udgør afgiften 40 pct. af differencen, i 2020 65 pct. og i 2021 90 pct., og fra og med 2022 beregnes fuld afgift efter de gældende regler. Der gives desuden i 2018 og 2019 et særligt fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., som dog ikke kan overstige den beregnede afgift i medfør af lovens § 5 e, stk. 2. Reglerne for indfasning af registreringsafgift for gasdrevne køretøjer blev indført ved lov nr. 687 af 8. juni 2017.

## 2.2. Lovforslaget

Det foreslås, at indfasningen af registreringsafgift for henholdsvis eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne køretøjer og natur- og biogasdrevne biler udsættes med ét år, og at fritagelsen for vægtafgift og grøn ejeravgift for brændselscelledrevne køretøjer forlænges tilsvarende med ét år. Det foreslås desuden, at det særlige fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr. for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og natur- og biogasdrevne biler forlænges med ét år og samtidig forhøjes til 40.000 kr. i 2019 og til 77.500 kr. i 2020, hvorefter det bortfalder.

For eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler vil den foreslåede udsatte indfasning af afgift medføre, at afgiftsniveauet for 2016-2018 videreføres i 2019, og at alle de efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende, så den gældende indfasningsprofil genoptages fra og med 2020 dog forskudt med ét år. Indfasningen genoptages således pr. 1. januar 2020, hvor satsen vil stige fra 20 pct. til 40 pct. Herefter stiger satsen i 2021 til 65 pct. og i 2022 til 90 pct., og der svares fuld registreringsafgift fra og med 2023. Det særlige fradrag på henholdsvis 40.000 kr. i 2019 og 77.500 kr. i 2020 vil efter det foreslåede fortsat ikke skulle kunne overstige den beregnede registreringsafgift.

For brændselscelledrevne køretøjer vil ændringerne medføre, at hele indfasningen af registreringsafgiften udskydes med ét år. Det vil sige, at afgiftsfritagelsen forlænges til og med 2021, og at alle trin i indfasningen udskydes tilsvarende. I 2022 vil afgiften skulle beregnes som 20 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, i 2023 40 pct., i 2024 65 pct., i 2025 90 pct. og derefter fuld afgift fra og med 2026. Herudover foreslås fritagelserne for vægtafgift og grøn ejeravgift for brændselscelledrevne køretøjer forlænget med ét år, så de begge gælder til og med 2021.

For natur- og biogasdrevne køretøjer vil den foreslåede udsatte indfasning af afgift medføre, at afgiftsniveauet for 2018 videreføres i 2019, og at alle efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende med ét år, så den gældende indfasningsprofil genoptages fra og med 2020 dog forskudt med ét år. Det særlige fradrag på henholdsvis 40.000 kr. i 2019 og 77.500 kr. i 2020 vil efter det foreslåede fortsat ikke skulle kunne overstige den beregnede registreringsafgift.

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

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

#### 3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

De foreslåede ændringer vedrørende registreringsafgift skønnes at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 80

mio. kr. i 2019 stigende til ca. 120 mio. kr. i 2020, hvorefter det umiddelbare mindreprovenu falder til hhv. ca. 100 mio. kr. 2021 og ca. 75 mio. kr. i 2022. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et mindreprovenu på ca. 100 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 140 mio. kr. i 2020, hvorefter det falder til ca. 100 mio. kr. i 2021 og ca. 70 mio. kr. i 2022, *jf. tabel 1.*

**Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved udskydelse af indfasning af registreringsafgift m.v. og ændring af bundfradrag for ældre køretøjer m.v.**

| Mio. kr. (2019-niveau)              | Varigt | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Finansårs-virkning 2019 |
|-------------------------------------|--------|------|------|------|------|-------------------------|
| Umiddelbar virkning                 | -5     | -80  | -120 | -100 | -80  | -80                     |
| Virkning efter tilbageløb og adfærd | -5     | -100 | -140 | -100 | -70  | -                       |

Anm. : Provenuskønnene er afrundet til nærmeste 10 mio. kr. Den varige virkning er dog afrundet til nærmeste 5 mio. kr.

En udskydelse af indfasningen af registreringsafgift og en samtidig forhøjelse af bundfradraget skønnes at ville medføre en stigning i salget af ældre køretøjer og pluginhybridbiler med ca. 300 køretøjer i 2019, ca. 550 i 2020, ca. 450 i 2021 og ca. 400 i 2022.

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 skatteudgifter. Skatteudgifter er afvigelser fra det almindelige skattesystem, hvor konkrete aktiviteter opnår en begunstigeelse. 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 alt i perioden 2019-2022.

#### 3.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

De foreslåede ændringer vil medføre, at der skal foretages ikke nævneværdige systemtilretninger i Køretøjsregisteret (DMR). De påkrævede ændringer vil kunne gennemføres som en del af den almindelige vedligeholdelse af systemet.

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

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

Det skønnes, at udskydelsen af indfasningsprofilen og en samtidig forhøjelse af bundfradraget vil medføre en umiddelbar lempelse for erhvervslivet på 40 mio. kr. i 2019, 60 mio. kr. i 2020, faldende til 50 mio. kr. i 2021 og til 40 mio. kr. årligt i 2022. I skønnet er det lagt til grund, at erhvervenes køb af biler udgør ca. 50 pct. af det samlede køb af biler.

Det foreslåede om udsættelse af indfasning af registreringsafgift m.v. og højere bundfradrag for ældre køretøjer m.v., vurderes ikke at ville medføre nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. Årsagen er, at der alene er tale om ændringer af satser.

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i høring hos Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER).

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

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

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget vil forbedre rammevilkårene for udbredelse af ældre køretøjer, pluginhybridbiler, brændselscellede ældre køretøjer og natur- og biogasde ældre biler. Udledningerne fra disse typer af køretøjer udgør en lavere miljøbelastning per køretøj end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieselde ældre køretøjer. Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede ændringer vil have positive om end begrænsede miljømæssige konsekvenser.

En udskydelse af indfasningen af registreringsafgift og en forhøjelse af bundfradraget skønnes med usikkerhed samlet i perioden 2021-2030 at medføre en CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 17.000-18.000 t.

#### 7. Forholdet til EU-retten

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 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 udskydelse af indfasningen af registreringsafgift m.v. og forhøjelse af de eksisterende bundfradrag.

Den tidligere ordning med fuldstændig afgiftsfritagelse 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 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 comfort 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 må derfor vurderes, om de foreslåede ændringer falder inden for rammerne af den retsopfattelse, der ligger til grund for Kommissionens tidligere comfort letter.

Der er to årsager til, at regler om afgiftsfritagelse eller -rabat for eldrevne køretøjer generelt må anses for at være i overensstemmelse med statsstøttereglerne, således som Kommissionen har anerkendt ved sit tidligere comfort 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 for virksomhederne er højst indirekte. Dels gives fordel 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 lempeligt for at give bilkøbere et incitament til at købe miljøvenlige biler.

I relation til udskydelsen af indfasningen af afgiften og forhøjelse af bundfradraget er det centralt for vurderingen, at den oprindelige fuldstændige afgiftsfritagelse, som anerkendt af Kommissionen, ikke udgjorde et statsstøttestrengt problem. Dette må tilsvarende gælde for en langsommere indfasning af afgiften m.v., 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.

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

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

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i høring den 7. december 2018 med frist den 9. december 2018 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, 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 AutoGenbrug, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Elbil Alliance, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Methanolforening, Dansk Solcelleforening, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Biobrændsels- og Kulimportørers Association, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Eksportrådet, ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, FSE, FSR - danske revisorer, FTF, GAFSAM, IBIS, International Transport Danmark, Justitia, Kommunernes Landsforening, Krakka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsorganisationen i Danmark, Landsskatteretten, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør foreningen, Motorhistorisk Samråd, Olie Gas Danmark, SKAD – Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankestyrelsen, SMVdanmark og SRF Skattefaglig Forening.

#### 9. Sammenfattende skema

|  | Positive konsekvenser/mindreudgifter<br>(hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter<br>(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. 80 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 120 mio. kr. i 2020, hvorefter det umiddelbare mindreprovenu falder til hhv. ca. 100 mio. kr. 2021 og ca. 80 mio. kr. i 2022. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et mindreprovenu på ca. 100 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 140 mio. kr. i 2020, hvorefter det falder til ca. 100 mio. kr. i 2021 og ca. 70 mio. kr. i 2022. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner                          | Ingen   | Ingen af betydning. De foreslåede ændringer vil medføre, at der skal foretages enkelte systemtilretninger i Køretøjsregistreret.   |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet   | 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 40 mio. kr. i 2019, 60 mio. kr. i 2020 og hhv. 50 mio. kr. i 2021 og 40 mio. kr. i 2022.  | Ingen  |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet                                       | Ingen   | Ingen af betydning   |
| Administrative konsekvenser for borgerne  | Ingen   | Ingen  |
| Miljømæssige konsekvenser   | De foreslåede ændringer vurderes at have positive om end begrænsede miljømæssige konsekvenser.  | Ingen  |
| Forholdet til EU-retten   | <p>Det vurderes, at udskydelsen af indfasningen af registreringsafgift for og ændring af regler for bundfradrag for eldrevne køretøjer m.v. er i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler.</p> <p>Lovforslagets øvrige indhold indeholder ikke 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-regulering | JA  | NEJ<br>X   |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Det følger af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14, at brændscelledrevne køretøjer er fritaget for registreringsafgift, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2020.

Det foreslås at udskyde indfasningen af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer med ét år, så indfasningen påbegyndes fra 2022. Den foreslåede ændring vil medføre, at brændselscelledrevne køretøjer vil blive fritaget for registreringsafgift, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2021.

Til nr. 2-5

Eldrevne køretøjer var til og med 2015 fritaget for registreringsafgift, og registreringsafgiften indfases over en periode fra og med 2016 til og med 2022. Efter de gældende regler forhøjes afgiften fra år til år, så den i 2016-2018 udgør 20 pct., i 2019 40 pct., i 2020 65 pct. og i 2021 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, nr. 1-4. Fra og med 2022 beregnes der fuld afgift.

Det foreslås at udskyde indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer med ét år. Den foreslåede udskydelse vil medføre, at afgiftsniveauet for 2016-2018 videreføres i 2019, og at alle efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende, så den gældende indfasningsprofil genoptages fra og med 2020 dog forskudt med ét år. De foreslåede ændringer vil medføre, at registreringsafgiften for eldrevne køretøjer vil udgøre 40 pct. i 2020, 65 pct. i 2021 og 90 pct. i 2022. De foreslåede ændringer vil medføre, at der beregnes fuld afgift for eldrevne køretøjer fra og med 2023.

Til nr. 6

For et eldrevet køretøj, som anmeldes til registrering i 2016-2019, gives et fradrag i registreringsafgift på 10.000 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2. Fradraget kan maksimalt udgøre afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1, jf. § 5 b, 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.

Det foreslås at affatte bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 2, på ny, så perioden, hvor bundfradraget gives, forlænges med ét år og samtidig forhøjes, så bundfradraget udgør 40.000 kr. i 2019 og 77.500 kr. i 2020. Fradraget vil fortsat maksimalt kunne udgøre afgiften efter lovens § 5 b, stk. 1, og der foreslås ingen ændringer i beregningsmetoder m.v. Der foreslås, at fradraget skal bortfalde fra og med 2021. Den foreslåede ændring er en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 7

For et eldrevet køretøj, som anmeldes til registrering i 2017-2021, gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter lovens §§ 4, 5 og 5 a som beregnet i medfør af lovens § 5 b, stk. 1, på 1.700 kr. pr. kilowatt-time batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 3. Bestemmelsen udgør en del af indfasningen af registreringsafgift for eldrevne køretøjer, hvor registreringsafgiften indfases over en periode fra og med 2016 til og med 2021.

Det foreslås, at perioden, hvor fradraget i grundlaget for registreringsafgift gives, forlænges med ét år til år 2022. Den foreslåede ændring vil medføre, at det til og med 2022 bliver muligt at få fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter lovens §§ 4, 5 og 5 a som beregnet i medfør af lovens § 5 b, stk. 1, på 1.700 kr. pr. kilowatt-time batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh. Efter den foreslåede ændring vil der fra og med år 2023 ikke længere gives fradrag for batterikapacitet.

Til nr. 8-11

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 test end det faktiske forbrug. Det skyldes, at der historisk 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 med fuld afgift fra og med 2020. Indfasningen blev udskudt med to år ved lov nr. 687 af 8. juni 2017.

Efter de gældende regler for pluginhybridbiler skal der i 2018 beregnes afgift efter de tidligere gældende regler tillagt 20 pct. af differencen mellem afgiften efter de gældende regler og de tidligere gældende regler, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 1. I 2019 tillægges 40 pct. af differencen, i 2020 65 pct. og i 2021 90 pct., og fra og med 2022 beregnes fuld afgift efter de gældende regler, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, nr. 2-4.

Det foreslås at udskyde indfasningen af registreringsafgift beregnet efter de gældende regler for opgørelse af brændstofforbrug for pluginhybridbiler med ét år. Den foreslåede udskydelse vil medføre, at afgiftsniveauet for 2016-2018 videreføres i 2019, og at alle efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende, så den gældende indfasningsprofil genoptages fra og med 2020 dog forskudt med ét år. De foreslåede ændringer vil medføre, at tillægget i registreringsafgiften for pluginhybridbiler vil udgøre 40 pct. af differencen i 2020, 65 pct. af differencen i 2021 og 90 pct. af differencen i 2022. De foreslåede ændringer vil medføre, at der beregnes fuld afgift efter de nye regler for pluginhybridbiler fra og med 2023.

Til nr. 12

Der blev ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 fastsat nye regler for afgifter af pluginhybridbiler, hvor der indførtes en mere retvisende metode til opgørelse af brændstofforbrug. Den nye metode medførte et formelt højere brændstof-



forbrug og dermed en stigning i afgiftsniveaue. Det 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. 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 registreringsafgiften efter de gældende regler.

For pluginhybridbiler, som anmeldes til registrering i 2016-2019, gives et bundfradrag på 10.000 kr. i tillægget til registreringsafgiften, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 3. Bundfradraget kan maksimalt udgøre tillægget til afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, jf. § 5 c, stk. 3, 2. pkt. Bestemmelsen udgør en del af indfasningen af den nye opgørelsesmetode for pluginhybridbilers brændstofforbrug.

Det foreslås at affatte bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 3, på ny, så perioden, hvor bundfradraget gives, forlænges og forhøjes til 40.000 kr. i 2019 og til 77.500 kr. i 2020. Det foreslås, at bundfradraget fortsat ikke skal kunne overstige tillægget i registreringsafgiften i medfør af lovens § 5 c, stk. 2. Den foreslåede ændring er en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 13

For pluginhybridbiler, som anmeldes til registrering i 2017-2021, gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter lovens §§ 4, 5 og 5 a som beregnet i medfør af lovens § 5 c, stk. 2, på 1.700 kr. pr. kilowatt-time batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 4.

Det foreslås, at fradraget i grundlaget for registreringsafgift forlænges med ét år frem til og med 2022. Den foreslåede ændring vil medføre, at det frem til og med 2022 vil blive muligt at få fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter lovens §§ 4, 5 og 5 a som beregnet i medfør af lovens § 5 c, stk. 2, på 1.700 kr. pr. kilowatt-time batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh. Fra år 2023 skal det efter det foreslåede ikke længere være muligt at få dette fradrag i grundlaget for registreringsafgift.

Til nr. 14-17

Brændselscelledrevne køretøjer er fritaget for registreringsafgift, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2020, jf. registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 14. Efter de gældende regler indfases registreringsafgiften herefter over en periode fra og med 2021 til og med 2024, og der beregnes fuld afgift fra og med 2025. Efter de gældende regler vil afgiften udgøre 20 pct. i 2021, hvorefter den forhøjes fra år til år, så den i 2022 udgør 40 pct., i 2023 65 pct. og i 2024 90 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 5 d, nr. 1-4.

Det foreslås at forlænge afgiftsfritagelsen og udskyde indfasningen af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer med ét år, så indfasningen af registreringsafgift for

brændselscelledrevne køretøjer først vil indtræde fra og med 2022, hvor registreringsafgiften vil skulle udgøre 20 pct. af registreringsafgiften, i 2023 40 pct., i 2024 65 pct. og i 2025 90 pct. De foreslåede ændringer vil medføre, at der beregnes fuld afgift for brændselscelledrevne køretøjer fra og med 2026.

Til nr. 18-21

For natur- og biogasdrevne biler beregnes registreringsafgiften efter de regler for fastsættelse af brændstofforbrug, der var gældende den 31. december 2017, med tillæg af en årligt stigende procentdel af registreringsafgiften beregnet efter de gældende regler for fastsættelse af brændstofforbrug.

Således beregnes registreringsafgiften som udgangspunkt efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter de regler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, som var gældende den 31. december 2017, jf. registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 1. Hertil lægges i 2018 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter lovens §§ 4 eller 5 og registreringsafgift efter lovens § 5 e, stk. 1, i 2019 tillægges 40 pct. af differencen, i 2020 tillægges 65 pct. af differencen og i 2021 tillægges 90 pct. af differencen, jf. registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 2, nr. 1-4. Fra og med 2022 beregnes der fuld afgift af natur- og biogasdrevne biler efter de gældende regler.

Det foreslås at udskyde indfasningen af de nye regler for fastsættelse af brændstofforbrug i registreringsafgiften for natur- og biogasdrevne biler med ét år. Den foreslåede udskydelse vil medføre, at afgiftsniveaue for 2018 videreføres i 2019, og at alle efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende, så den gældende indfasningsprofil genoptages fra og med 2020 dog forskudt med ét år. Det foreslåede vil medføre, at tillægget i registreringsafgiften for natur- og biogasdrevne biler vil udgøre 40 pct. af differencen i 2020, 65 pct. af differencen i 2021 og 90 pct. af differencen i 2022. Det foreslåede vil medføre, at der beregnes fuld afgift for natur- og biogasdrevne biler fra og med 2023.

Til nr. 22

For natur- og biogasdrevne biler, som anmeldes til registrering i 2018 og 2019, gives et fradrag i registreringsafgiften på 10.000 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 3. Dette fradrag kan maksimalt udgøre tillægget i afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 2, jf. registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 3, 2. pkt. Bestemmelsen udgør en del af indfasningen af en ny metode for fastsættelse af brændstofforbrug for natur- og biogasdrevne biler, som medførte en generel stigning i afgiftsniveaue for disse biler. Registreringsafgiften beregnet efter de nye regler for fastsættelse af brændstofforbrug indfases over en periode fra og med 2016 til og med 2021.

Det foreslås at affatte bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 3, på ny, så perioden, hvor ovennævnte fradrag i registreringsafgiften gives, forlænges samtidig med at fradraget forhøjes til 40.000 kr. i 2019 og til 77.500 kr. i 2020. Det foreslås, at fradraget fortsat ikke skal kunne over-

stige tillægget i registreringsafgiften i medfør af lovens § 5 e, stk. 2. Den foreslåede ændring er en videreførelse af gældende ret.

*Til § 2*

Brændselscelledrevne køretøjer er fritaget for brændstofforbrugsafgift til og med den 31. december 2020, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 3.

Det foreslås, at denne fritagelse forlænges med ét år, ved at udløbstidspunktet udsættes til den 31. december 2021. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede tilsvarende udsættelse af indfasning af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 14-17.

*Til § 3*

Brændselscelledrevne køretøjer er fritaget for vægtafgift til og med den 31. december 2020, jf. § 1, stk. 2, i lov om vægtafgift af køretøjer m.v.

Det foreslås, at denne fritagelse forlænges med ét år, ved at udløbstidspunktet udsættes til den 31. december 2021. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede tilsvarende udsættelse af indfasning af registreringsafgift for brændselscelledrevne køretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 14-17.

*Til § 4*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2019. Ikrafttrædelsestidspunktet er i overensstemmelse med regeringens målsætning om, at erhvervsrettet lovgivning skal træde i kraft to gange årligt, enten den 1. januar eller den 1. juli.

Loven gælder hverken for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der ændres, 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. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, § 1 i lov nr. 1195 af 14. november 2017, § 2 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, § 11 i lov nr. 1130 af 11. september 2018, og § 12 i lov nr. 1431 af 5. december 2018, foretages følgende ændringer:

## § 2. Fritaget for afgift er:

1-13) - - -

14) brændselscelledrevne motorkøretøjer, hvis køretøjet er anmeldt til registrering inden udgangen af 2020,

15-19) - - -

Stk. 2-4. - - -

1. I § 2, stk. 1, nr. 14, ændres »2020« til: »2021«.

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

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

2. I § 5 b, stk. 1, nr. 1, ændres »2016-2018« til: »2016-2019«.

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

3. I § 5 b, stk. 1, nr. 2, ændres »2019« til: »2020«.

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

4. I § 5 b, stk. 1, nr. 3, ændres »2020« til: »2021«.

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

5. I § 5 b, stk. 1, nr. 4, ændres »2021« til: »2022«.

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.

6. § 5 b, stk. 2, affattes således:

»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 re-

*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. kilowatt-time 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 2016-2018 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 og 2017 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. kilowatt-time batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.

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

gistrering i 2020. Fradrag efter 1. pkt. kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.«

**7.** I § 5 b, stk. 3, ændres »2017-2021« til: »2017-2022«.

**8.** I § 5 c, stk. 2 nr. 1, ændres »2016-2018« til: »2016-2019«.

**9.** I § 5 c, stk. 2, nr. 2, ændres »2019« til: »2020«.

**10.** I § 5 c, stk. 2, nr. 3, ændres »2020« til: »2021«.

**11.** I § 5 c, stk. 2, nr. 4, ændres »2021« til: »2022«.

**12.** § 5 c, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. 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. 2.«

**13.** I § 5 c, stk. 4, ændres »2017-2021« til: »2017-2022«.

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.

**§ 5 e.** For natur- og bionatur- og biogasdrevne biler beregnes registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter de regler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, som var gældende den 31. december 2017.

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

1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 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 2018 og 2019 gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.

**§ 5 e.** For natur- og bionatur- og biogasdrevne biler beregnes registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5

**14.** I § 5 d, nr. 1, ændres »2021« til: »2022«.

**15.** I § 5 d, nr. 2, ændres »2022« til: »2023«.

**16.** I § 5 d, nr. 3, ændres »2023« til: »2024«.

**17.** I § 5 d, nr. 4, ændres »2024« til: »2025«.

**18.** I § 5 e, stk. 2, nr. 1, ændres »2018« til: »2018-2019«.

**19.** I § 5 e, stk. 2, nr. 2, ændres »2019« til: »2020«.

**20.** I 5 e, stk. 2, nr. 3, ændres »2020« til: »2021«.

**21.** I 5 e, stk. 2, nr. 4, ændres »2021« til: »2022«.

**22.** § 5 e, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Der gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 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.«

med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter de regler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3, som var gældende den 31. december 2017.

## § 2

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1031 af 23. august 2017, som ændret ved § 2 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, § 2 i lov nr. 1195 af 14. november 2017, § 3 i lov nr. 1431 af 11. december 2017 og § 3 i lov nr. 1130 af 11. september 2018, foretages følgende ændring:

### § 1. - - -

*Stk. 2.* - - -

*Stk. 3.* Indtil den 31. december 2020 omfatter afgiftspligten efter stk. 1 ikke biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.

1. I § 1, stk. 3, ændres »Indtil den 31. december 2020« til: »Til og med den 31. december 2021«.

## § 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse af nr. 1261 af 7. november 2018, som ændret ved § 13 i lov nr. 1431 af 15. december 2018, foretages følgende ændring:

### § 1. - - -

*Stk. 2.* Afgiftspligten efter stk. 1 omfatter ikke køretøjer, der er afgiftspligtige efter brændstofforbrugsafgiftsloven, godkendte blokvoгне samt indtil den 31. december 2020 køretøjer, der alene drives ved hjælp af brændselsceller.

1. I § 1, stk. 2, ændres »indtil den 31. december 2020« til: »til og med den 31. december 2021«.