

Fremsat den 18. december 2020 af skatteministeren (Morten Bødskov)

## Forslag

til

### Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love

(Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO<sub>2</sub>-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.)

#### § 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 228 af 11. marts 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1126 af 19. november 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 5, stk. 1, 2 og 8« til: »§ 5, stk. 1, 2 og 7,«.

2. I § 2, stk. 3, § 3 a, stk. 8, § 3 b, stk. 11 og 13, og § 7 b, stk. 1, ændres »§§ 4-5 e« til: »§§ 4-5 c«.

3. § 3, stk. 2 og 3, ophæves.

4. I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »85 pct. af 8.900 kr.-54.500 kr. (2010-niveau)« til: »25 pct. af 17.100 kr. (2010-niveau), 85 pct. af 17.100 kr.-58.100 kr. (2010-niveau)«.

5. I § 4, stk. 1, nr. 2, ændres »jf. dog §§ 5-6 a: 85 pct. af 172.900 kr. (2010-niveau)« til: »jf. dog §§ 5-5 c: 25 pct. af 55.600 kr. (2010-niveau), 85 pct. af 55.600 kr.-172.900 kr. (2010-niveau)«.

6. § 4, stk. 2-6, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 2. For personbiler beregnes et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram af de første 125 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, 427 kr. (2010-niveau) pr. gram af de næste 35 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer og 812 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af resten.

Stk. 3. For personbiler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende reg-

ler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, opgøres CO<sub>2</sub>-udledningen efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21. For personbiler, for hvilke der hverken opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Stk. 4. Fra og med den 1. januar 2022 nedsættes de grænseværdier for CO<sub>2</sub>-udledning, der er angivet i stk. 2, med 3,3 procentpoint årligt i hvert af årene 2022-2025 og med 1,1 procentpoint årligt i hvert af årene 2026-2035, og de her-

ved fremkomne grænseværdier afrundes til nærmeste hele gram.

*Stk. 5.* For personbiler gives der et fradrag i afgiften efter stk. 1, nr. 2, og tillæg efter stk. 2 på 18.500 kr. (2010-niveau). Fradraget kan dog højst udgøre summen af afgift efter stk. 1, nr. 2, og tillæg efter stk. 2.«

Stk. 7-12 bliver herefter stk. 6-11.

**7.** I § 4, stk. 7, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., ændres »stk. 1-3, 5 og 6, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7« til: »stk. 1, 2 og 5, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2«.

**8.** § 4, stk. 9-12, der bliver stk. 8-11, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 8. Beløbene i stk. 1, 2 og 5 reguleres efter personskattelovens § 20. De regulerede beløb i stk. 2 afrundes dog til nærmeste hele kronebeløb.

*Stk. 9.* For benzindrevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 5 a, stk. 2, 2. pkt., beregnes tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning med den laveste sats, jf. stk. 2.«

**9.** I § 5, stk. 1, ændres »54.200 kr.« til: »64.100 kr.«

**10.** I § 5, stk. 2, ændres i 1. pkt. »38.200 kr.« til: »64.100 kr. (2010-niveau)«, og »30 pct.« ændres til: »50 pct.«, og i 2. pkt. ændres »56.800 kr.« til: »47.000 kr.«

**11.** § 5, stk. 4-7, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 4. For varebiler beregnes et tillæg på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer i registreringsafgiften efter stk. 1 og 2.

*Stk. 5.* For varebiler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typogodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, opgøres CO<sub>2</sub>-udledningen efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjer brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21. For varebiler, for hvilke der hverken opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslo-

vens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

*Stk. 6.* For varebiler gives der et fradrag i afgift efter stk. 1 og 2 og tillæg efter stk. 4 på 25.600 kr. (2010-niveau). Fradraget kan dog højst udgøre summen af afgift efter stk. 1 og 2 og tillæg efter stk. 4.«

Stk. 8-13 bliver herefter stk. 7-12.

**12.** I § 5, stk. 8, 2. pkt., der bliver stk. 7, 2. pkt., ændres »stk. 1, 2, 4, 5, 7 og 12, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7« til: »stk. 1, 2, 4, 6 og 11, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2«.

**13.** I § 5, stk. 10, 1. pkt., der bliver stk. 9, 1. pkt., ændres »Stk. 1-9« til: »Stk. 1-8«.

**14.** I § 5, stk. 11, der bliver stk. 10, ændres »stk. 1-9« til: »stk. 1-8«.

**15.** I § 5, stk. 12, der bliver stk. 11, ændres i 1. pkt. »stk. 1-11« til: »stk. 1-10«, og i 2.-4. pkt. ændres »stk. 8« til: »stk. 7«.

**16.** I § 5, stk. 12, der bliver stk. 11, ændres i 2. pkt. »54.200 kr.« til: »64.100 kr.«, i 3. pkt. ændres »30 pct.« til: »50 pct.« og »38.200 kr.« ændres til: »64.100 kr. (2010-niveau)«, og i 4. pkt. ændres »56.800 kr.« til: »47.000 kr.«.

**17.** § 5, stk. 13, der bliver stk. 12, affattes således:

»Stk. 12. Beløbene i stk. 1, 2, 4, 6 og 11 reguleres efter personskattelovens § 20. Det regulerede beløb i stk. 4 afrundes dog til nærmeste hele kronebeløb.«

**18.** § 5, stk. 14, ophæves.

**19.** § 5 a, stk. 3, ophæves.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

**20.** §§ 5 b-5 e, ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 5 b. For biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler, beregnes afgiften som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2-6, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2025, hvorefter procentdelen årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2030, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2031 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2035, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

*Stk. 2.* For biler omfattet af § 4, stk. 1, nr. 2, gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 170.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18.

december 2020 til og med den 31. december 2021, 167.500 kr. i 2022, 165.000 kr. i 2023, 162.500 kr. i 2024, 160.000 kr. i 2025, 155.400 kr. i 2026, 150.800 kr. i 2027, 146.200 kr. i 2028 og 141.600 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 137.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 3.* For biler omfattet af § 5, stk. 1 og 2, gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 80.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 78.750 kr. i 2022, 77.500 kr. i 2023, 76.250 kr. i 2024, 75.000 kr. i 2025, 73.000 kr. i 2026, 71.000 kr. i 2027, 69.000 kr. i 2028 og 67.000 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 65.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 4.* For el- og brændselscelledrevne motorcykler gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 106.500 kr. ved motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. i 2024, 101.500 kr. i 2025, 99.500 kr. i 2026, 97.500 kr. i 2027, 95.500 kr. i 2028 og 93.500 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 91.500 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 5.* For eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gives der et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter stk. 1 på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. kWh i 2024.

*Stk. 6.* For brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gives der et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter stk. 1 på 58.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2022, 40.500 kr. i 2023 og 22.500 kr. i 2024.

**§ 5 c.** For biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, beregnes afgiften som 45 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved bilens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2 og 3, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, hvorefter procentdelen årligt stiger med 5 procentpoint til og med 2025, hvor der beregnes 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2026 beregnes afgiften som 68 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 3 procentpoint til og med 2030, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2031 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2035, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

*Stk. 2.* Der gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 50.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december

2021, 48.750 kr. i 2022, 47.500 kr. i 2023, 46.250 kr. i 2024, 45.000 kr. i 2025, 43.000 kr. i 2026, 41.000 kr. i 2027, 39.000 kr. i 2028 og 37.000 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 35.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 3.* Der gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter stk. 1 på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024.«

**21.** I § 7, stk. 1, udgår i 1. pkt. », medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4«, og i 3. pkt. udgår », dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder«.

**22.** § 7, stk. 3, 5. pkt., og § 7 a, stk. 3, 4. pkt., ophæves.

**23.** To steder i § 7 b, stk. 2, nr. 1 og 2, ændres »§ 4, stk. 7« til: »§ 4, stk. 6«.

**24.** I § 7 b, stk. 2, nr. 3, 1. pkt., ændres »§ 5, stk. 1, 2 eller 8« til: »§ 5, stk. 1, 2 eller 7«, og »§ 5, stk. 8« ændres til: »§ 5, stk. 7«.

**25.** To steder i § 7 b, stk. 2, nr. 5, og i § 27, stk. 1, nr. 4, ændres »§§ 5 b-5 e« til: »§§ 5 b eller 5 c«.

**26.** § 8, stk. 6-8, ophæves.

Stk. 9 og 10 bliver herefter stk. 6 og 7.

**27.** I § 9 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 8, stk. 9« til: »§ 8, stk. 6«.

**28.** I § 10, stk. 2, 1. pkt., ændres »i medfør af § 7 a, stk. 5« til: », jf. § 1, stk. 3«.

**29.** § 10, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. For biler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, beregnes afgiften uden tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, jf. § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4, uden bundfradrag efter § 4, stk. 5, og § 5, stk. 6, og afgiften kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. For motorcykler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.«

## § 2

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 169 af 18. februar 2020, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 2, stk. 1, 1. pkt., ændres »med én decimal« til: »til en decimal«

2. I § 2, stk. 1, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»For biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledningen er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens

forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, anvendes denne.«

3. § 3, stk. 1, affattes således:

»Af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark senest den 30. juni 2021. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb.

A. Benzindrevne biler m.v.

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kr.)	
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler.	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.
Mindst 50,0	330	330
Under 50,0 men ikke under 44,4	330	370
Under 44,4 men ikke under 40,0	330	390
Under 40,0 men ikke under 36,4	330	410
Under 36,4 men ikke under 33,3	330	430
Under 33,3 men ikke under 28,6	330	460
Under 28,6 men ikke under 25,0	330	500
Under 25,0 men ikke under 22,2	330	540
Under 22,2 men ikke under 20,0	330	580
Under 20,0 men ikke under 18,2	640	890
Under 18,2 men ikke under 16,7	940	1.190
Under 16,7 men ikke under 15,4	1.260	1.510
Under 15,4 men ikke under 14,3	1.570	1.820
Under 14,3 men ikke under 13,3	1.870	2.120
Under 13,3 men ikke under 12,5	2.180	2.430
Under 12,5 men ikke under 11,8	2.480	2.730
Under 11,8 men ikke under 11,1	2.790	3.040
Under 11,1 men ikke under 10,5	3.100	3.350
Under 10,5 men ikke under 10,0	3.410	3.660
Under 10,0 men ikke under 9,1	4.010	4.260
Under 9,1 men ikke under 8,3	4.650	4.900
Under 8,3 men ikke under 7,7	5.260	5.510
Under 7,7 men ikke under 7,1	5.870	6.120
Under 7,1 men ikke under 6,7	6.480	6.730
Under 6,7 men ikke under 6,3	7.110	7.360
Under 6,3 men ikke under 5,9	7.720	7.970
Under 5,9 men ikke under 5,6	8.330	8.580

Under 5,6 men ikke under 5,3	8.970	9.220
Under 5,3 men ikke under 5,0	9.580	9.830
Under 5,0 men ikke under 4,8	10.190	10.440
Under 4,8 men ikke under 4,5	10.800	11.050
Under 4,5	11.430	11.680

*B. Dieseldrevne biler*

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kr.)		Udligningsafgift pr. 6 måneder (kr.)
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.	
Mindst 56,3	-	330	130
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	370	130
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	390	130
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	410	130
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	430	130
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	460	130
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	500	610
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	540	1.090
Under 25,0 men ikke under 22,5	330	580	1.180
Under 22,5 men ikke under 20,5	640	890	1.300
Under 20,5 men ikke under 18,8	940	1.190	1.400
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.260	1.510	1.510
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.570	1.820	1.620
Under 16,1 men ikke under 15,0	1.870	2.120	1.740
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.180	2.430	1.870
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.480	2.730	1.990
Under 13,2 men ikke under 12,5	2.790	3.040	2.120
Under 12,5 men ikke under 11,9	3.100	3.350	2.220
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.410	3.660	2.330
Under 11,3 men ikke under 10,2	4.010	4.260	2.580
Under 10,2 men ikke under 9,4	4.650	4.900	2.790
Under 9,4 men ikke under 8,7	5.260	5.510	3.010
Under 8,7 men ikke under 8,1	5.870	6.120	3.270
Under 8,1 men ikke under 7,5	6.480	6.730	3.460
Under 7,5 men ikke under 7,0	7.110	7.360	3.680
Under 7,0 men ikke under 6,6	7.720	7.970	3.950

Under 6,6 men ikke under 6,2	8.330	8.580	4.160
Under 6,2 men ikke under 5,9	8.970	9.220	4.380
Under 5,9 men ikke under 5,6	9.580	9.830	4.640
Under 5,6 men ikke under 5,4	10.190	10.440	4.870
Under 5,4 men ikke under 5,1	10.800	11.050	5.170
Under 5,1	11.430	11.680	5.410

4. § 3, stk. 11-14, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 11. De i stk. 1, under A angivne beløb for forbrugsafgift og de under B angivne beløb for forbrugsafgift og udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere, jf. dog stk. 12 og 13.

Stk. 12. Den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1, under B angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Stk. 13. For kalenderåret 2022 forhøjes de beløb, der er angivet i stk. 1, under A og B for forbrugsafgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 9,7 pct. For kalenderåret

2024 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for forbrugsafgift i stk. 1, under A og B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

5. Efter § 3 b indsættes før overskriften før § 4:

»§ 3 c. Af afgiftspligtige biler, der er registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales afgift af bilens CO<sub>2</sub>-udledning, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som gram CO<sub>2</sub> udledt pr. kilometer. Afgiften svares med de nedenfor under A anførte beløb.

A. Alle biler og udligningsafgift for dieseldrevne biler

CO <sub>2</sub> -baseret afgift (Gram CO <sub>2</sub> udledt pr. kilometer)	Afgift pr. 6 måneder (kr.)	Udligningsafgift for dieseldrevne biler pr. 6 måneder (kr.)
Højst 58	330	160
Over 58 men ikke over 65	370	160
Over 65 men ikke over 73	390	160
Over 73 men ikke over 80	410	160
Over 80 men ikke over 87	430	160
Over 87 men ikke over 102	460	160
Over 102 men ikke over 116	500	740
Over 116 men ikke over 131	540	1.320
Over 131 men ikke over 145	580	1.420
Over 145 men ikke over 160	890	1.570
Over 160 men ikke over 174	1.190	1.690
Over 174 men ikke over 189	1.510	1.820
Over 189 men ikke over 203	1.820	1.960
Over 203 men ikke over 218	2.120	2.100
Over 218 men ikke over 232	2.430	2.260
Over 232 men ikke over 246	2.730	2.400

Over 246 men ikke over 262	3.040	2.560
Over 262 men ikke over 277	3.350	2.680
Over 277 men ikke over 290	3.660	2.810
Over 290 men ikke over 319	4.260	3.110
Over 319 men ikke over 350	4.900	3.370
Over 350 men ikke over 377	5.510	3.630
Over 377 men ikke over 409	6.120	3.950
Over 409 men ikke over 433	6.730	4.180
Over 433 men ikke over 461	7.360	4.440
Over 461 men ikke over 492	7.970	4.770
Over 492 men ikke over 519	8.580	5.020
Over 519 men ikke over 548	9.220	5.290
Over 548 men ikke over 581	9.830	5.600
Over 581 men ikke over 605	10.440	5.880
Over 605 men ikke over 645	11.050	6.240
Over 645	11.680	6.530

*Stk. 2.* For benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO<sub>2</sub>-udledning fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO<sub>2</sub>-udledning ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9 beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

*Stk. 3.* For kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 36,9 pct. De beløb,

der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i stk. 1, under A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

**6.** I § 6, *stk. 2*, indsættes efter » under B«: » eller § 3 c, stk. 1, under A«.

**7.** § 6, *stk. 3, 2. pkt.*, ophæves.

**8.** I § 7, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »under B«: » eller § 3 c, stk. 1, under A«.

### § 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 477 af 14. april 2020, foretages følgende ændringer:

**1.** § 2 b, *stk. 3, 2. pkt.*, ophæves.

**2.** § 3, *stk. 1*, affattes således:

»Af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter nedenstående satser. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne under A, men ikke ud-ligningsafgift. Af sættevogne svares afgift som for påhængs-vogne.

A. Personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.	Vægtafgift	Udligningsafgift
	kr.	kr.

Afgift pr. køretøj pr. 6 måneder, hvor andet ikke fremgår.

I. Egenvægt indtil 600 kg

Motorcykler, pr. 12 måneder	730	550
Andre personmotorkøretøjer, pr. 6 måneder	1.060	800
II. Egenvægt 601-800 kg	1.290	980
III. Egenvægt 801-1.100 kg	1.760	1.300
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg	2.340	1.650
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg		
Pr. 6 måneder	3.050	
Pr. 3 måneder	1.550	1.060
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg		
Pr. 6 måneder	4.200	
Pr. 3 måneder	2.110	1.410
VII. Egenvægt over 2.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 3 måneder	120	80

B. Busser, turistbiler og lign. med højst to aksler., se § 15, stk. 1, nr. 6 Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6) Afgift pr. køretøj pår. 12 måneder.	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift kr.
I. Egenvægt indtil 1.300 kg	450	1.130
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg	585	1.160
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg	810	1.230
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg	900	1.230
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg	1.440	1.230
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg	1.920	1.230
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg	2.400	1.230
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg	3.120	1.230
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg	3.640	1.230
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg	4.160	1.230
XI. Egenvægt over 9.000 kg		
Afgift pr. 100 kg. egenvægt.	50	14

C. Busser, turistbiler og lign. med mere end to aksler.	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift kr.
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 12 måneder	36	10

D. Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. (Ambulancer, se §15, stk. 1, nr. 5) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder.	Udligningsafgift kr.
I. Egenvægt indtil 800 kg	2.500
II. Egenvægt 801-1.100 kg	3.100
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	3.670
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	4.020
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	4.440
VI. Egenvægt over 2.000 kg	5.320 «.

3. § 3, stk. 3-6, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. De i stk. 1, under A-C angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift og de under D angivne beløb for udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere, jf. dog stk. 4 og 5.

Stk. 4. Den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1, under A og D angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De

således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under A og D opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Stk. 5. For kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes



de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for vægtafgift i stk. 1, under A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

4. § 4, stk. 1, affattes således:

»Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til

godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter nedenstående satser. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 6. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder.	Vægtafgift		Udlignings-	Tillæg for privat anvendelse	
	Motor-køretøj kr.	Påhængs-køretøj kr.	afgift kr.	Motorkøretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007 kr.	Motorkøretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere kr.

I. Motorcykler med varesidevogn

330 - 130

II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, og visse påhængskøretøjer.

A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.

Totalvægt indtil 500 kg	1.060	-	600	1.120	6.250
Totalvægt 501-1.000 kg	1.360	150	860	1.120	6.250
Totalvægt 1.001-2.000 kg	2.250	290	1.170	1.120	6.250
Totalvægt 2.001-2.500 kg	3.890	360	1.460	6.250	6.250
Totalvægt 2.501-3.000 kg	4.660	460	1.660	6.250	6.250
Totalvægt 3.001-4.000 kg	4.660	560	1.880	6.250	18.560

Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder.	Vægtafgift		Udligningsafgift	
	Motorkøretøj	Påhængskøretøj	Motorkøretøj	Påhængskøretøj
	kr.	kr.	kr.	kr.

B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.

a) Med højst 2 aksler.

Totalvægt 4.001-5.000 kg	2.052	552	1.150	200
Totalvægt 5.001-6.000 kg	2.052	672	1.150	250
Totalvægt 6.001-7.000 kg	2.052	825	1.150	300
Totalvægt 7.001-8.000 kg	2.052	988	1.150	400
Totalvægt 8.001-9.000 kg	2.052	1.161	1.150	450
Totalvægt 9.001-10.000 kg	2.052	1.344	1.150	550
Totalvægt 10.001-11.000 kg	2.279	1.537	1.150	650
Totalvægt 11.001-12.000 kg	2.610	1.740	1.150	750
Totalvægt 12.001-13.000 kg	3.087	1.953	1.150	850
Totalvægt 13.001-14.000 kg	3.604	2.176	1.150	1.000
Totalvægt 14.001-15.000 kg	4.161	2.628	1.150	1.100
Totalvægt over 15.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt.	60	40	16	16

b) Med mere end 2 aksler.

Totalvægt indtil 18.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt.	32	20	11	12
Totalvægt 18.001-19.000 kg	3.069	1.953	1.150	1.100

Totalvægt 19.001-20.000 kg	3.332	2.156	1.150	1.200
Totalvægt over 20.000 kg				
Afgift pr. 200 kg. totalvægt.	36	24	13	13«.

5. § 4, stk. 3-6, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. De i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse og de under II, B, angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere.

Stk. 4. Den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under I og II, A, opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Stk. 5. For kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for vægtafgift i stk. 1, under I og II, A, opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

Stk. 7-14 bliver herefter stk. 6-13.

6. I § 4, stk. 10, 1. pkt., der bliver stk. 9, 1. pkt., og i § 23, stk. 2, nr. 6, ændres »stk. 9« til: »stk. 8«.

7. I § 4, stk. 14, 1. pkt., der bliver stk. 13, 1. pkt., ændres »stk. 8« til: »stk. 7«.

8. § 15, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

9. I § 23, stk. 2, nr. 1, ændres »stk. 12-14« til: »stk. 11-13«.

#### § 4

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 91 af 31. januar 2020, lov nr. 93 af 31. januar 2020 og senest ved § 5 i lov nr. 1836 af 8. december 2020, foretages følgende ændringer:

1. § 15 R, stk. 1, affattes således:

»Fysiske personer, der udlejer aktiver som nævnt i stk. 2, kan fradrage et grundbeløb på 9.100 kr. (2010-niveau) i bruttolejeindtægten fra udlejningen af aktiverne ved indkomstopgørelsen for indkomståret. Ved udlejning af aktiver

som nævnt i stk. 3 kan fradraget et grundbeløb på 17.100 kr. (2010-niveau) i bruttolejeindtægten fra udlejning af disse aktiver. Fradraget efter 1. pkt. kan ikke overstige bruttolejeindtægten ved udleje af aktiver som nævnt i stk. 2, og fradraget efter 2. pkt. kan ikke overstige bruttolejeindtægten ved udleje af aktiver som nævnt i stk. 3. Endvidere kan der af den del af bruttolejeindtægten fra aktiver som nævnt i stk. 2, der overstiger fradraget efter 1. pkt., fradrages 40 pct., og der kan af den del af bruttolejeindtægten fra aktiver som nævnt i stk. 3, der overstiger fradraget efter 2. pkt., fradrages 40 pct. Fradrag efter 1., 2. og 4. pkt. dækker samtlige udgifter m.v., der er forbundet med udlejningen. 1.-5. pkt. gælder ikke for den del af bruttolejeindtægten, der er erhvervet som led i erhvervs mæssig virksomhed. Grundbeløbene i 1. og 2. pkt. reguleres efter personskattelovens § 20.«

2. I § 15 R, stk. 2, ændres »af stk. 1« til: »af bundfradraget i stk. 1, 1. pkt.,«.

3. I § 15 R, stk. 2, nr. 1, indsættes efter »5. september 2007«: »», der ikke er omfattet af stk. 3«.

4. I § 15 R, stk. 2, nr. 2, indsættes efter »benyttelse«: », og ikke er omfattet af stk. 3«.

5. I § 15 R indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Aktiver omfattet af bundfradraget i stk. 1, 2. pkt., er biler og varebiler som nævnt i stk. 2, nr. 1 og 2, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, eller der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

6. § 15 R, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., affattes således:

»Det er en betingelse for anvendelse af fradragene i stk. 1, at der sker indberetning efter skatteindberetningslovens § 43 af indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 2 og indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 3.«

7. I § 16, stk. 4, indsættes efter 1. pkt. som nye punktummer:

»Fra og med den 1. juli 2021 sættes den årlige værdi for resten af indkomståret 2021 til 24,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20,5 pct. af resten. I indkomståret 2022 sættes den årlige værdi til 24,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,0 pct. af resten. I indkomståret 2023 sættes den årlige værdi til 23,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,5 pct. af resten. I indkomståret 2024 sættes den årlige værdi til 23,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 22,0 pct. af resten. I indkomståret 2025 og efterfølgende indkomstår sættes den årlige værdi til 22,5 pct. af bilens værdi.«

8. I § 16, stk. 4, indsættes efter 4. pkt., der bliver 9. pkt., som nye punktummer:

»Fra og med den 1. juli 2021 udgør miljøtillægget for resten af indkomståret 2021 den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 150 pct. I indkomståret 2022 udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 250 pct. I indkomståret 2023 udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 350 pct. I indkomståret 2024 udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 500 pct. I indkomståret 2025 og senere indkomstår udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 600 pct.«

9. I § 16, stk. 4, 7. pkt., der bliver 17. pkt., ændres »5. og 6. pkt.« til: »15. og 16. pkt.«

10. I § 16, stk. 4, 9. pkt., der bliver 19. pkt., ændres »1.-7. pkt.« til: »1.-17. pkt.«

11. I § 16, stk. 4, 10. pkt., der bliver 20. pkt., ændres »7. pkt.« til: »17. pkt.«

12. I § 16, stk. 4, 11. pkt., der bliver 21. pkt., ændres »9. pkt.« til: »19. pkt.«

13. I § 16, stk. 4, 12. pkt., der bliver 22. pkt., ændres »1.-9. pkt.« til: »1.-19. pkt.«

14. I § 16, stk. 4, 13. pkt., der bliver 23. pkt., og i § 16, stk. 4, 14. pkt., der bliver 24. pkt., ændres »1.-11. pkt.« til: »1.-21. pkt.«

15. I § 16, stk. 4, indsættes som 26. og 27. pkt.:

»Værdien af ladestander og installation af ladestander (ladestik), der er stillet til privat rådighed af arbejdsgiveren ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, beskattes ikke. Hvis den skattepligtige beskattes af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode, der er kortere end 6 måneder, medregnes markedsværdien af ladestander og installation til den skattepligtige indkomst ved periodens ophør, hvis installationen overgår til privat brug.«

## § 5

I skatteindberetningsloven, lov nr. 1536 af 19. december 2017, som ændret bl.a. ved § 5 i lov nr. 1727 af 27. december 2018 og senest ved § 5 i lov nr. 1835 af 8. december 2020, foretages følgende ændring:

1. § 43 affattes således:

»§ 43. En virksomhed, som for en skattepligtig formidler udlejning af den skattepligtiges bolig omfattet af ligningslovens §§ 15 O eller 15 Q, skal hvert år indberette til indkomstregisteret, jf. §§ 3 og 4 i lov om et indkomstregister, om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået herved gennem virksomheden i det forudgående kalenderår.

*Stk. 2.* En virksomhed, som for en skattepligtig formidler udlejning af et aktiv omfattet af ligningslovens § 15 R, skal, uanset om udlejningen er erhvervsmæssig, hvert år indberette til indkomstregisteret, jf. §§ 3 og 4 i lov om et indkomstregister, om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået herved gennem virksomheden i det forudgående kalenderår.

*Stk. 3.* Indberetningen efter stk. 1 og 2 skal indeholde oplysninger til identifikation af virksomheden. Indberetningen efter stk. 1 skal tillige indeholde oplysninger til identifikation af boligen. Sker identifikationen af boligen ikke ved brug af ejendommens nummer i Bygnings- og Boligregistret (BBR-nummer), skal der tillige oplyses om identiteten af den skattepligtige. Indberetning efter stk. 2 skal tillige indeholde oplysning til identifikation af den skattepligtige og aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, stk. 2 og 3.

*Stk. 4.* Den, der har indgået en aftale om udlejning eller fremleje efter stk. 1 eller 2 med en virksomhed, skal give virksomheden oplysninger til identifikation af den pågældende bolig.

*Stk. 5.* Virksomheder, som ikke er indberetningspligtige efter stk. 1 og 2, kan foretage indberetning af de oplysninger, som ville have været omfattet af indberetningen efter stk. 1 og 2, hvis virksomheden havde været indberetningspligtig.

*Stk. 6.* Skatteministeren kan fastsætte regler om indberetning efter stk. 1 og 2 og om oplysninger til brug for identifikation af boliger omfattet af stk. 3 og 4. Skatteministeren kan endvidere fastsætte regler om indberetning af oplysninger til brug for identifikation af aktiver omfattet af ligningslovens § 15 R, stk. 2 og 3.«

## § 6

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

i lov nr. 1558 af 13. december 2016 og § 6 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, og senest ved § 7 i lov nr. 1585 af 27. december 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 21, stk. 2, 3. pkt., ændres »2021« til: »2030«.

### § 7

I lov nr. 687 af 8. juni 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand), som ændret ved § 8 i lov nr. 1585 af 27. december 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 7, stk. 3, ændres »2022« til: »2031«.

### § 8

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, § 2, nr. 1, 2 og 5-8, § 3, nr. 1 og 6-9, og §§ 4-7 træder i kraft den 1. juni 2021.

*Stk. 3.* § 2, nr. 3 og 4, og § 3, nr. 2-5, har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere.

*Stk. 4.* § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8, har virkning fra og med den 18. december 2020, jf. dog stk. 9-11.

*Stk. 5.* § 4, nr. 1-6, har virkning fra og med indkomståret 2021.

*Stk. 6.* § 4, nr. 7-15, har virkning fra og med den 1. juli 2021.

*Stk. 7.* § 5 har virkning fra og med kalenderåret 2021. For indberetninger for kalenderåret 2020 og tidligere finder de hidtil gældende regler anvendelse.

*Stk. 8.* For køretøjer, der afgiftsberigtiges i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021, fastsættes registreringsafgiften på ny efter denne lovs ikrafttræden med de ændringer, der følger af § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling eller pligt til efterbetaling af en eventuel afgiftsdifference, der måtte opstå for disse køretøjer. Efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler eller efteropkræver told- og skatteforvaltningen afgiftsdifferencen til eller hos 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 registrering af køretøjet, alene rettes imod den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, kan

tilsvarende alene rette et eventuelt krav om efterbetaling af registreringsafgift mod køberen eller leasingtageren m.v. af køretøjet.

*Stk. 9.* For køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020, og som i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 1. juli 2021 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen indsendes anmodning om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020, finder stk. 8 ikke anvendelse. Disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de satser, som var gældende den 17. december 2020. Anmodning skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering, og der skal vedlægges dokumentation for, at der er indgået en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 17. december 2020. Virksomheder registret efter registreringsafgiftsloven §§ 14 og 15 kan dog selv angive registreringsafgiften for disse køretøjer, men skal inden, afgiften angives, indsende en erklæring om anvendelse af de hidtil gældende regler og dokumentation for, at der senest den 17. december 2020 er indgået en bindende købsaftale.

*Stk. 10.* For køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, og som er registreret første gang her i landet senest den 17. december 2020, og hvor angivelsen efter § 9 a, stk. 1, af den afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter registreringsafgiftslovens § 10 sker den 18. december 2020 eller senere, sker genberegningen af køretøjets afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de regler, der fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet første gang. Der kan dog efter anmodning ske genberegning af den afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de nye regler, efter disse er trådt i kraft den 1. juni 2021. Anmodningen skal være fremsat over for told- og skatteforvaltningen senest den 31. maj 2021. Når køretøjet efterfølgende afgiftsberigtiges på ny på grundlag af den nye afgiftspligtige værdi, beregnes afgiften efter de regler, som fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet første gang.

*Stk. 11.* For køretøjer, for hvilke der senest den 17. december 2020 betales forholdsmæssig registreringsafgift efter en af ordningerne i registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, har § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8, først virkning for det pågældende køretøj fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 18. december 2020 eller senere.

*Stk. 12.* For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, og for hvilke der i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021 er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, finder stk. 8 tilsvarende anvendelse.

*Stk. 13.* Tilbagebetalingskrav som følge af stk. 10 og 12 forfalder den 1. december 2021 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
  - 1.1. *Lovforslagets formål og baggrund*
2. *Omlægning af bilafgifterne*
  - 2.1. *Ændring af registreringsafgift af person- og varebiler og motorcykler*
    - 2.1.1. *Gældende ret*
      - 2.1.1.1. *Brugte køretøjer*
    - 2.1.2. *Den foreslåede ordning*
      - 2.1.2.1. *Indførelse af bundfradrag i registreringsafgiften for person- og varebiler*
  - 2.2. *Tillæg og fradrag for energieffektivitet (brændstofforbrug)*
    - 2.2.1. *Gældende ret*
    - 2.2.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.3. *Sikkerhedsudstyr*
    - 2.3.1. *Gældende ret*
    - 2.3.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.4. *Mindsteafgift*
    - 2.4.1. *Gældende ret*
    - 2.4.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.5. *Særligt for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne køretøjer og natur- og biogasdrevne biler*
    - 2.5.1. *Gældende ret*
      - 2.5.1.1. *Indfasningsprofiler*
      - 2.5.1.2. *Eldrevne køretøjer*
      - 2.5.1.3. *Pluginhybridbiler*
      - 2.5.1.4. *Brændselscelledrevne køretøjer*
      - 2.5.1.5. *Natur- og biogasdrevne biler*
    - 2.5.2. *Den foreslåede ordning*
      - 2.5.2.1. *Biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og el- og brændselscelledrevne motorcykler*
      - 2.5.2.2. *Biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer*
  - 2.6. *Veterankøretøjer*
    - 2.6.1. *Gældende ret*
    - 2.6.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.7. *Forhøjelse af udligningsafgift*
    - 2.7.1. *Gældende ret*
    - 2.7.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.8. *Forhøjelse af vægtafgift*
    - 2.8.1. *Gældende ret*
    - 2.8.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.9. *Forhøjelse af brændstofforbrugsafgift og omlægning til CO<sub>2</sub>-baseret afgift*
    - 2.9.1. *Gældende ret*
    - 2.9.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.10. *Forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer*
    - 2.10.1. *Gældende ret*
    - 2.10.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.11. *Justering af beskatning af fri bil*
    - 2.11.1. *Gældende ret*
    - 2.11.2. *Den foreslåede ordning*
  - 2.12. *Forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler*
    - 2.12.1. *Gældende ret*
    - 2.12.2. *Den foreslåede ordning*
3. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
  - 3.1. *Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

- 3.1.1. *Omlægning af bilafgifterne af nye biler*
- 3.1.2. *Forhøjelse af udligningsafgiften for den eksisterende bilpark*
- 3.1.3. *Forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften for den eksisterende bilpark*
- 3.1.4. *Forlængelse af ordning med lav elafgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer*
- 3.1.5. *Justering af beskatningen af fri bil*
- 3.1.6. *Forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler*
- 3.2. *Implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. *Klima- og miljømæssige konsekvenser*
- 7. *Forholdet til EU-retten*
- 8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 9. *Sammenfattende skema*

## 1. Indledning

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten har den 4. december 2020 indgået Aftale om grøn omstilling af vejtransporten, der sikrer finansiering og konkrete tiltag, som skønnes at løfte antallet af nul- og lavemissionsbiler til 775.000 i 2030. Samlet set medfører aftalen drivhusgasreduktioner på 1 mio. t i 2025 og 2,1 mio. t i 2030. Det er et væsentlig bidrag til Danmarks 70 pct. målsætning. Lovforslaget har til formål at udmønte en del af denne aftale.

Aftalepartierne ønsker en ambitiøs grøn omstilling af vejtransporten. Transportsektoren står i dag for ca. 25 pct. af Danmarks samlede drivhusgasudledning. Frem mod 2030 forventes transportsektoren uden yderligere tiltag at udlede knap 14 mio. t CO<sub>2</sub> svarende til ca. 32 pct. af den forventede samlede drivhusgasudledning. Samtidig forventes det, at antallet af konventionelle biler stiger. Den teknologiske udvikling vil stille elbilerne bedre i løbet af en årrække, men der er også brug for at skubbe på politisk.

Et væsentligt element heri er derfor omlægning af bilafgifterne. Med aftalen fastlægges afgiftssystemet frem mod 2030, så der opnås markant flere grønne biler på de danske veje. Det skal sikre, at bilfabrikanterne introducerer deres nye elbiler på det danske marked.

Det sker samtidig med, at der tages hensyn til de behov, der er for transport i alle dele af Danmark. Det er således fortsat muligt at få en travl hverdag til at hænge sammen. Det gælder også i forhold til erhvervslivets samlede transportbehov.

Samtidig indgår der i aftalen flere tiltag, der gør det nemmere at være grøn i hverdagen ved at understøtte valg af grønne transportformer.

Med aftalen skabes der således et afgiftssystem, som sikrer ro på bilmarkedet mange år frem. Desuden holdes antallet af konventionelle biler i 2030 på det nuværende niveau. Set i sammenhæng med aftalepartiernes ambition om 1 mio. grønne biler i 2030, vil aftalen således sikre en reel og mærkbar grøn omstilling af transportsektoren til gavn for fremtidige generationer.

Den teknologiske udvikling på området går dog hurtigt. Aftalepartierne vil derfor løbende overvåge udviklingen i antallet af grønne biler og i 2025 gøre status og drøfte

initiativer, der kan indfri ambitionen om 1 mio. grønne biler samt konkrete tiltag, der kan tilvejebringe den nødvendige finansiering.

Omlægningen af bilafgifterne skønnes at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 0,2 mio. t i 2025 og 0,5 mio. t i 2030.

### 1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Med lovforslaget foreslås en omlægning af registreringsafgiften, så den fremover baseres på bilens værdi og CO<sub>2</sub>-udledning. Der foreslås en ændring i satserne og skalaknækene for person- og varebiler m.v. Der foreslås derudover at indføre et bundfradrag for alle person- og varebiler, samtidig med at alle fradrag og tillæg for brændstoffektivitet og sikkerhedsudstyr afskaffes. Det bidrager til en forenkling af afgiftssystemet. Afgifterne for varebiler, motorcykler, autocampere, veteranbiler m.v. konsekvensrettes, så disse følger bilomlægningen for personbiler.

Det foreslås endvidere at nedsætte den nuværende indfasning i registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler. For nulemissionsbiler udgør indfasningsprocenten 40 pct. i 2021-2025. Indfasningsprocenten øges herefter med 8 procentpoint om året til 80 pct. i 2030. Biler m.v., der udleder under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (typisk pluginhybridbiler), indfases med 45 pct. i 2021, gradvis stigende til 65 pct. i 2025 og 80 pct. i 2030.

Ændringerne vedrørende registreringsafgiften gælder for alle køretøjer, der indregistreres den 18. december 2020 eller senere.

Der foreslås endvidere en forlængelse af særordningen med lav elafgift til opladning på el til opladning af nul- og lavemissionsbiler til og med 2030.

Med lovforslaget foreslås endvidere en forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften (grøn ejerafgift), vægtafgiften og udligningsafgiften. Forhøjelsen vil gælde for alle afgiftspligtige køretøjer fra og med første afgiftsperiode, der påbegyndes for det enkelte køretøj den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås derudover, at ejer- og udligningsafgiften omlægges for nye biler fra en afgift, der er differentieret efter, hvor langt bilerne kører på henholdsvis en liter benzin og diesel, til en afgift, der er differentieret efter, hvor mange gram CO<sub>2</sub> bilerne udleder pr. kilometer. Omlægningen gælder

der for alle biler, der indregistreres den 1. juli 2021 eller senere.

Desuden foreslås to justeringer af personbeskatningen, der understøtter valg af brændstoføkonomiske biler, der anvendes som fri bil, og privatpersoners brug af nul- og lavemissionsbiler som delebiler.

Det foreslås således at justere beskatningen af fri bil, så miljøtillægget skal vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen skal vægtes mindre. Miljøtillægget forhøjes derfor fra og med den 1. juli 2021 til 250 pct. i 2021, til 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025. Satsen på 25 pct. reduceres med et ½ procentpoint årligt fra og med den 1. juli 2021, og satsen på 20 pct. forhøjes med et ½ procentpoint årligt fra og med den 1. juli 2021, så der fra og med 2025 anvendes én sats på 22,5 pct. Samtidig foreslås det at skattefritage værdien af arbejdsgiverbetalt ladestander opsat på den ansattes bopæl i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil. Ændringerne af beskatningen af fri bil og ladestander får virkning fra og med den 1. juli 2021 for alle medarbejdere, der beskattes af fri bil.

Herudover foreslås det at hæve det deleøkonomiske bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler fra 10.700 kr. (2021-niveau) til 20.000 kr. (2021-niveau) om året fra og med indkomståret 2021, hvilket vil kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at dele grønne biler og gøre bedre brug af de nuværende grønne biler.

## 2. Omlægning af bilafgifterne

### 2.1. Ændring af registreringsafgift af person- og varebiler og motorcykler

#### 2.1.1. Gældende ret

Efter gældende ret skal nye person- og varebiler og motorcykler registreres i Køretøjsregisteret, før de må tages i brug på færdselslovens område, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, i lov om registrering af køretøjer. I forbindelse med registreringen skal der som udgangspunkt betales registreringsafgift af køretøjet, jf. registreringsafgiftslovens § 1. Registreringsafgiften beregnes ud fra køretøjets afgiftspligtige værdi.

For nye køretøjer udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet, inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1. Registreringsafgiften beregnes derfor af den afgiftspligtige værdi, hvor der afhængig af forskellige tekniske parametre vedrørende sikkerhedsudstyr kan gives tillæg eller ydes fradrag ved beregning af den afgiftspligtige værdi. I den beregnede registreringsafgift kan der derudover gives tillæg eller ydes fradrag for brændstoffektiviteten og fradrag for eventuelle selealarmer. De forskellige tillæg og fradrag i den afgiftspligtige værdi og tillæg og fradrag i registreringsafgiften beskrives nærmere nedenfor under afsnit 2.2. og 2.3.

For nye personbiler udgør registreringsafgiften 85 pct. af den afgiftspligtige værdi op til det såkaldte skalaknæk på

202.200 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger skalaknækket på 202.200 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2.

Skalaknækket på 202.200 kr. (2021-niveau) for personbiler reguleres efter personskattelovens § 20, hvorefter der ved regulering af beløb anvendes et årligt beregnet reguleringsstal, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 9.

For nye varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t udgør registreringsafgiften 0 kr. af den afgiftspligtige værdi op til det såkaldte skalaknæk på 63.400 kr. (2021-niveau) og 50 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger skalaknækket på 63.400 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1.

For nye varebiler med en tilladt totalvægt over 2,5 t, men ikke over 4 t, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udkæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af den afgiftspligtige værdi op til det såkaldte skalaknæk på 38.200 kr. og 30 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger skalaknækket på 38.200 kr. For sådanne varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 56.800 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2.

Skalaknækket på 63.400 kr. (2021-niveau) for varebiler omfattet af § 5, stk. 1, reguleres også efter personskattelovens § 20, hvorefter der ved regulering af beløb anvendes et årligt beregnet reguleringsstal, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 13.

For nye motorcykler udgør registreringsafgiften 0 kr. af den afgiftspligtige værdi under 10.500 kr. (2021-niveau), 85 pct. af den afgiftspligtige værdi mellem 10.500 kr. og 63.800 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger det såkaldte skalaknæk på 63.800 kr. (2021-niveau), jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1.

#### 2.1.1.1. Brugte køretøjer

Efter gældende ret fastsættes den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer til køretøjets almindelige pris inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift, ved salg til bruger her i landet, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1. For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny efter registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 5, kan den afgiftspligtige værdi desuden ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt, det vil sige køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2.

For brugte personbiler og motorcykler gælder, at registreringsafgiften beregnes på samme måde som for nye personbiler og motorcykler, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1. Skalaknækkene på 202.200 kr. for personbiler og 63.800 kr. for motorcykler nedsættes med den samme procentdel, som bilens eller motorcyklens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en tilsvarende personbil eller motorcykel,

der er afgiftsberigtiget som ny, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7.

For brugte varebiler gælder, at registreringsafgiften beregnes på samme måde som for nye varebiler. Skalaknækkene på henholdsvis 63.400 kr. for varebiler omfattet af § 5, stk. 1, og 38.200 kr. for varebiler omfattet af § 5, stk. 2, nedsættes med den samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en tilsvarende varebil, der er afgiftsberigtiget som ny, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 8.

### 2.1.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at den værdibaserede del af registreringsafgiften ændres for personbiler, motorcykler og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t.

Det foreslås, at den værdibaserede del af registreringsafgiften for personbiler ændres, så der indsættes en ny lav sats på 25 pct., hvorefter den nugældende lave sats på 85 pct. bliver en mellemsats. Den høje sats på 150 pct. foreslås ikke ændret. Det foreslås således, at registreringsafgiften vil komme til at indeholde en lav sats på 25 pct., en mellemsats på 85 pct. og en høj sats på 150 pct.

Det foreslås, at skalaknækket mellem den lave og den mellemste sats fastsættes til 65.000 kr. (2021-niveau) (det lave skalaknæk). Det foreslås, at skalaknækket mellem den mellemste og den høje sats fastsættes til 202.200 kr. (2021-niveau) (det høje skalaknæk), svarende til det gældende skalaknæk i dag.

For nye personbiler vil registreringsafgiften derfor komme til at udgøre 25 pct. af den afgiftspligtige værdi af de første 65.000 kr. (2021-niveau), 85 pct. af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 65.000 kr. (2021-niveau) og op til 202.200 kr. (2021-niveau), og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 202.200 kr. (2021-niveau).

Det foreslås, at den værdibaserede del af registreringsafgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 1, ændres, så skalaknækket på 63.400 kr. (2021-niveau) ændres til 75.000 kr. (2021-niveau). Det foreslås ikke at ændre satsen på 50 pct.

For nye varebiler omfattet af § 5, stk. 1, vil registreringsafgiften derfor komme til at udgøre 0 kr. af de første 75.000 kr. (2021-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 75.000 kr. (2021-niveau).

Det foreslås derudover, at den værdibaserede del af registreringsafgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 2, også ændres, så satsen på 30 pct. ændres til 50 pct., og skalaknækket på 38.200 kr. ændres til 75.000 kr. (2021-niveau).

Registreringsafgiften for alle nye varebiler med en tilladt totalvægt på indtil 3 t vil derfor udgøre 50 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 75.000 kr. (2021-niveau), uanset om varebilen er enten åben eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udkæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side.

Derudover foreslås det, at det maksimale afgiftsbeløb på

56.800 kr. ændres til 47.000 kr., hvorefter afgiftsbeløbet for varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t, og som enten er åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udkæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side ikke vil kunne overstige 47.000 kr.

Det foreslås endvidere, at den værdibaserede del af registreringsafgiften for motorcykler ændres, så der indsættes en ny lav sats på 25 pct., hvorefter den nugældende lave sats på 85 pct. bliver en mellemsats. Den høje sats på 150 pct. foreslås ikke ændret. Det foreslås således, at registreringsafgiften vil komme til at indeholde en lav sats på 25 pct., en mellemsats på 85 pct. og en høj sats på 150 pct.

Det foreslås, at skalaknækket mellem den lave og den mellemste sats fastsættes til 20.000 kr. (2021-niveau) (det lave skalaknæk). Det foreslås, at skalaknækket mellem den mellemste og den høje sats fastsættes til 68.000 kr. (2021-niveau) (det høje skalaknæk).

For nye motorcykler vil registreringsafgiften derfor komme til at udgøre 25 pct. af den afgiftspligtige værdi af de første 20.000 kr. (2021-niveau), 85 pct. af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 20.000 kr. (2021-niveau) og op til 68.000 kr. (2021-niveau), og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 68.000 kr. (2021-niveau).

#### 2.1.2.1. Indførelse af bundfradrag i registreringsafgiften for person- og varebiler

Det foreslås at indføre et bundfradrag på 21.700 kr. (2021-niveau) i registreringsafgiften for alle personbiler omfattet af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2. Fradraget vil dog højst kunne udgøre summen af afgiften efter § 4, stk. 1, nr. 2 og det foreslåede tillæg efter § 4, stk. 2.

Det foreslås derudover at indføre et bundfradrag på 30.000 kr. (2021-niveau) i registreringsafgiften for alle varebiler omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1 og 2. Fradraget vil højst kunne udgøre summen af afgiften efter § 5, stk. 1 og 2 og det foreslåede tillæg efter § 5, stk. 4.

Det foreslås, at bundfradragene i registreringsafgiften for person- og varebiler skal reguleres efter personskattelovens § 20, hvorefter der ved regulering af beløb anvendes et årligt beregnet reguleringstal.

Det foreslås derudover, at bundfradragene i registreringsafgiften for brugte person- og varebiler skal beregnes på samme måde som for nye. Bundfradraget vil blive nedsat med samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en tilsvarende bil, der er afgiftsberigtiget som ny, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7, og § 5, stk. 8.

### 2.2. Tillæg og fradrag for energieffektivitet (brændstofforbrug)

#### 2.2.1. Gældende ret

Efter gældende ret gives et tillæg eller fradrag i registreringsafgiften på baggrund af person- og varebilens energieffektivitet. Tillæg og fradrag på baggrund af energieffektivitet



tet gives dog ikke for varebiler, som afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2.

For benzindrevne biler gælder, at hvis bilen tilbagelægger mere end 20 km pr. liter brændstof, gives der et fradrag på 4.000 kr. pr. kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter. Har bilen en lavere energieffektivitet, betales der derimod et tillæg på 6.000 kr. pr. kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof.

For dieseldrevne biler gælder, at hvis bilen tilbagelægger mere end 22 km pr. liter brændstof, gives der et fradrag på 4.000 kr. pr. kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter. Har bilen en lavere energieffektivitet, betales der derimod et tillæg på 6.000 kr. pr. kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof.

Brændstofforbruget opgøres for benzin- og dieseldrevne biler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjs brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 858/2018 af 30. maj 2018. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)), omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til én decimal, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4, og § 5, stk. 6, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EF) nr. 46/2007 af 5. september 2007, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008.

WLTP-metoden blev indført i dansk ret ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 og erstattede den tidligere anvendte metode New European Driving Cycle (NEDC). Ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 blev der derudover indført en overgangsperiode, hvorefter brændstofforbruget til og med den 31. marts 2019 blev opgjørt efter et tilnærmet NEDC-forbrug som forbruget efter WLTP-metoden tillagt 10 pct. Ved lov nr. 332 af 30. marts 2019 blev denne overgangsperiode forlænget til og med den 31. december 2020. Brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden omregnes således til et tilnærmet NEDC-forbrug ved at anvende en fast faktor på 1,1 indtil udgangen af 2020, og fra og med den 1. januar 2021 anvendes en faktor på 1,21. Dette sker for at undgå

en utilsigtet afgiftsforhøjelse ved overgangen fra NEDC til WLTP.

For biler, for hvilke brændstofforbruget ikke opgøres efter den ovenfor nævnte metode, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4, og § 5, stk. 6. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For benzin- og dieseldrevne biler, for hvilke der ikke foreligger oplysninger om bilens brændstofforbrug, foretages en omregning til kilometer pr. liter brændstof, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, jf. registreringsafgiftsloven § 4, stk. 4, og § 5, stk. 6.

For biler, som hverken drives af benzin eller diesel, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel svarende til henholdsvis en benzin- eller dieseldrevet bil efter metoden angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3-10, jf. registreringsafgiftsloven § 4, stk. 4, og § 5, stk. 6. Det fremgår af disse bestemmelser i brændstofforbrugsafgiftsloven, hvilke typer af biler, der efter omregning, betales afgift af som enten benzin- eller dieseldrevne biler.

For natur- og biogasdrevne biler og biler ud over de ovennævnte typer omregnes bilens energiforbrug til kilometer pr. liter, og der gives tillæg eller fradrag i registreringsafgiften for brændstoffeffektivitet som for dieseldrevne biler.

For eldrevne biler omregnes bilens energiforbrug til kilometer pr. liter, og der gives tillæg eller fradrag som for benzindrevne biler.

For følgende biler omregnes bilens energiforbrug til kilometer pr. liter, og der gives tillæg og fradrag som for benzindrevne biler: Biler, der drives af el i kombination med benzin, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, biler, der drives af el i kombination med diesel, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning og biler, der drives af el i kombination med natur- og biogas, og hvor opladning kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, og brændselscelledrevne biler.

For brugte person- og varebiler nedsættes fradrag eller tillæg i registreringsafgiften som følge af bilens brændstoffeffektivitet med samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret i forhold til en tilsvarende bil, der er afgiftsberigtiget som ny. Det vil sige, at værdien af fradraget nedskrives forholdsmæssigt i forhold til bilens værditab siden, den var ny.

### 2.2.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve fradraget for energieffektivitet for person- og varebiler på 4.000 kr. pr. kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og 22 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Det foreslås derudover at ophæve tillægget for energieffektivitet for person- og varebiler på 6.000 kr. pr. kilometer for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og 22 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler.

Det foreslås i stedet at indføre et CO<sub>2</sub>-tillæg i registreringsafgiften for person- og varebiler udformet som et tillæg baseret på bilens udledning af CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Det foreslås, at der skal betales et beløb for det antal gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer, en bil udleder. Det foreslås at indføre en progressiv satsstruktur, hvorefter der for de biler, der udleder mest CO<sub>2</sub>, skal betales et tillæg efter en højere sats.

Formålet med at indføre CO<sub>2</sub>-tillægget er, at der derved gives et tydeligt incitament til at købe biler med lav CO<sub>2</sub>-udledning.

For personbiler foreslås det, at der beregnes et tillæg i registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2, for CO<sub>2</sub>-udledning. Tillægget foreslås at skulle udgøre 250 kr. (2021-niveau) pr. gram af de første 125 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, 500 kr. (2021-niveau) pr. gram af de næste 35 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer og 950 kr. (2021-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af resten.

For varebiler foreslås det, at der beregnes et tillæg i registreringsafgiften efter § 5, stk. 1 og 2, for CO<sub>2</sub>-udledning. Tillægget foreslås at skulle udgøre 250 kr. pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

Person- og varebilers CO<sub>2</sub>-udledning skal fastsættes efter den lovpligtige prøvningsprocedure til måling af CO<sub>2</sub>-udledninger og brændstofforbrug for lette erhvervskøretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)), der er fastsat i Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motor-køretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008. Måling efter WLTP-metoden giver værdier for CO<sub>2</sub>-udledning, som er repræsentative for de faktiske kørselsforhold. For biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat efter WLTP, vil bilens CO<sub>2</sub>-udledning opgøres efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 og (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011.

For person- og varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal der ske en omregning af køretøjets CO<sub>2</sub>-udledning, så det er svarende til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden. Såfremt der ikke foreligger opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal CO<sub>2</sub>-udledning fastsættes som målt ved New European Driving Cycle (NEDC) målemetoden og multipliceres med 1,21. NEDC er den tidligere anvendte målemetode.

For person- og varebiler, for hvilke der hverken er målt CO<sub>2</sub>-udledning efter WLTP- eller NEDC-målemetoderne, skal der beregnes en anslået CO<sub>2</sub>-udledning. Dette sker ved først at omregne køretøjets egenvægt til et brændstofforbrug og herefter at omregne dette brændstofforbrug til CO<sub>2</sub>-udledning. Beregningerne foretages som angivet nedenfor.

For person- og varebiler, der omfattes af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, skal forbrug af brændstof beregnes i liter pr. 100 km på følgende måde: For diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, vil brændstofforbruget fastsættes som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, vil det faste element udgøre 6,41 pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, vil det faste element udgøre 7,41 pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, vil det faste element udgøre 9,01 pr. 100 km. For benzindrevne person- og varebiler vil forbruget blive beregnet som for dieseldrevne biler efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.

Når brændstofforbruget er beregnet efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, og efter § 3, stk. 9, vil det beregnede brændstofforbrug blive omregnet i liter pr. 100 km til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne person- og varebiler (2400x1,21/100) og med 32 for dieseldrevne person- og varebiler (2650x1,21/100). Hermed findes den beregnede CO<sub>2</sub>-udledning, som anvendes i stk. 1.

Det foreslås, at beløbene for gram CO<sub>2</sub>-udledning pr. kilometer bliver reguleret efter personskattelovens § 20, hvorefter der ved regulering af beløb anvendes et årligt beregnet reguleringsstal.

Det foreslås derudover, at grænseværdierne for gram CO<sub>2</sub>-udledning pr. kilometer fra og med den 1. januar 2022 bliver nedsat med 3,3 procentpoint årligt i hver af årene 2022-2025 og med 1,1 procentpoint årligt i hver af årene 2026-2035. Grænseværdierne vil i 2022-2025 blive beregnet som 1 minus 0,033 multipliceret med grænseværdien fra det foregående år, og de herved fremkomne grænseværdier afrundes til nærmeste hele gram. I 2026-2035 vil grænseværdierne blive beregnet som 1 minus 0,011 multipliceret med grænseværdien fra det foregående år, og de herved fremkomne grænseværdier afrundes til nærmeste hele gram.

### 2.3. Sikkerhedsudstyr

#### 2.3.1. Gældende ret

Efter gældende ret nedsættes registreringsafgiften for nye biler, der er forsynet med selealarmer, med 1.000 kr. pr. selealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for tre selealarmer, jf. registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2. Fradraget for selealarmer er betinget af, at selealarmerne er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden, jf. registreringsafgiftslovens § 3, stk. 3.

Den afgiftspligtige værdi for nye personbiler nedsættes derudover, hvis bilen indeholder integrerede sæder, der erstatter bilens sædvanlige sæder, og hvis bilen har mindst fem stjerner på basis af Euro NCAP. Den afgiftspligtige værdi kan endvidere nedsættes, hvis bilen er forsynet med tre eller flere sikkerhedspuder (airbags).

For integrerede sæder gælder, at hvis en ny personbil inden afgiftsberigtigelse er synet og godkendt med integrerede sæder, der erstatter bilens sædvanlige sæder, og som kan benyttes af både børn og voksne, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 6.000 kr. pr. integreret sæde, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 6.

For Euro NCAP gælder, at hvis en ny personbil har mindst fem stjerner efter Trafikstyrelsens retningslinjer for vurdering af bilens sikkerhed på basis af Euro NCAP, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 8.000 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7.

For sikkerhedspuder gælder, at hvis en ny bil er forsynet med tre eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for tredje til sjette pude, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7. Hvis bilen derimod ikke har sikkerhedspuder, bliver den afgiftspligtige værdi forhøjet med 7.450 kr. Er bilen kun forsynet med én sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 5, og § 5, stk. 7. Reglerne om forhøjelse af den afgiftspligtige værdi som følge af ingen eller kun én sikkerhedspude gælder kun for personbiler, og for små varebiler, som afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1.

Det gælder for køretøjer, der efter færdselsuheld m.v. er blevet genopbygget, at der i opgørelsen af udgifterne til genopbygning kan fratækkes et fast beløb på 5.120 kr., hvis genopbygningen medfører reetablering af en eller flere sikkerhedspuder, jf. registreringsafgiftslovens § 7, stk. 3, 5. pkt.

For nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses (ABS), nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr. Motorcykler får ikke nogen af de ovenfor nævnte tillæg og fradrag for sikkerhedsudstyr, da disse alene gælder for biler.

For brugte personbiler nedsættes tillæg eller fradrag i den afgiftspligtige værdi for fem stjerner på basis af Euro NCAP og for sikkerhedspuder med samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en bil, der er afgiftsberigtiget som ny. Derudover nedsættes fradrag for selealarmer i registreringsafgiften. Det vil sige, at værdi-

en af tillæg og fradrag nedskrives forholdsmæssigt i forhold til en tilsvarende bils værditab, siden den var ny, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7.

For brugte varebiler nedsættes tillæg eller fradrag i den afgiftspligtige værdi for sikkerhedspuder med samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en bil, der er afgiftsberigtiget som ny. Derudover nedsættes fradrag for selealarmer i registreringsafgiften. Det vil sige, at værdien af tillæg og fradrag nedskrives forholdsmæssigt i forhold til en tilsvarende bils værditab, siden den var ny, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 8.

Dette gælder også motorcykler, hvorefter fradrag i den afgiftspligtige værdi for blokeringsfri bremses (ABS) nedsættes med samme procentdel, som motorcyklens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en motorcykel, der er afgiftsberigtiget som ny. Det vil sige, at værdien af fradraget nedskrives forholdsmæssigt i forhold til en tilsvarende motorcykels værditab, siden den var ny.

Der foretages dog ikke nedsættelse af den afgiftspligtige værdi for integrerede sæder. Fradrag i den afgiftspligtige værdi for integrerede sæder nedskrives således ikke forholdsmæssigt i forhold til en tilsvarende bils værditab, siden den var ny.

#### 2.3.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve alle tillæg og fradrag for sikkerhedsudstyr for person- og varebiler, herunder fradrag for selealarmer, fradrag for fem stjerner på basis af Euro NCAP, fradrag for integrerede sæder og tillæg og fradrag for sikkerhedspuder.

Det foreslås endvidere at ophæve fradrag for sikkerhedsudstyr for motorcykler, herunder fradrag for blokeringsfri bremses (ABS).

### 2.4. Mindsteafgift

#### 2.4.1. Gældende ret

Efter gældende ret er der en generel mindsteafgift for nye personbiler, hvorefter registreringsafgiften efter fradrag for energieffektivitet, sikkerhedspuder og fem stjerner på basis af Euro NCAP ikke kan udgøre mindre end 20.000 kr. Registreringsafgiften for en personbil udgør som udgangspunkt således mindst 20.000 kr. uanset fradrag, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6.

Mindsteafgiften finder imidlertid ikke anvendelse på fradrag for selealarmer. Det vil sige, at fradraget for selealarmer beregnes efter mindsteafgiften, hvorefter registreringsafgiften kan udgøre 17.000 kr., såfremt bilen har tre eller flere selealarmer.

Mindsteafgiften finder heller ikke anvendelse på de særlige fradrag (bundfradrag) i registreringsafgiften for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler samt natur- og biogasdrevne biler. Det vil sige, at bundfradraget på henholdsvis 40.000 kr. for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler og 77.500 kr. for natur- og biogasdrevne biler beregnes efter mindsteafgiften,

hvorefter registreringsafgiften for disse biler derfor kan udgøre mindre end 17.000 kr.

personbiler. Der vil således ikke være en grænse for, hvad der mindst kan betales i registreringsafgift for en personbil.

#### 2.4.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve mindsteafgiften på 20.000 kr. for

**Eksempel A. Benzindreven personbil med en afgiftspligtig værdi på 250.000 kr., som udleder 165 g CO<sub>2</sub> pr. km, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft**

	Beregning	Kr.
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	200.000
2.	Moms	25 pct. * (1.)
3.	Pris inkl. moms	1. + 2.
		250.000
	<b>Registreringsafgift</b>	
	<i>Værdielement</i>	
4.	25 pct. af de første 65.000	0,25 * 65.000
5.	85 pct. ml. 65.000 og 202.200	0,85 * (202.200-65.000)
6.	150 pct. af resten	1,5 * (250.000-202.200)
		16.250
		116.620
		71.700
	<i>CO<sub>2</sub>-tillæg</i>	
7.	250 kr. pr. g under 125 g CO <sub>2</sub> pr. km	250 * 125
8.	500 kr. pr. g under 160 g men ikke under 125 g CO <sub>2</sub> pr. km	500 * (160-125)
9.	950 kr. pr. g CO <sub>2</sub> pr. km fra 160 g og opefter	950 * (165-160)
		31.250
		17.500
		4.750
10.	<u>Registreringsafgift før fradrag</u>	4. + 5. + 6. + 7. + 8. + 9.
		258.070
	<i>Fradrag</i>	
11.	Bundfradrag til alle biler	
		-21.700
12.	Registreringsafgift efter fradrag	10. + 11
		236.370
13.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 12.
		486.370

**Eksempel B. Dieseldreven varebil med afgiftspligtig værdi på 125.000 kr., som udleder 180 g CO<sub>2</sub> pr. km, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft**

	Beregning	Kr.
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	100.000
2.	Moms	25 pct. * (1.)
3.	Pris inkl. moms	1. + 2.
		125.000
	<b>Registreringsafgift</b>	
	<i>Værdielement</i>	

4.	50 pct. af værdien over 75.000	$0,5 * (125.000 - 75.000)$	25.000
	<i>CO<sub>2</sub>-tillæg</i>		
5.	250 kr. pr. g CO <sub>2</sub> pr. km	$250 * 180$	45.000
6.	<u>Registreringsafgift før fradrag</u>	4. + 5.	70.000
	<i>Frdrag</i>		
7.	Bundfradrag til alle varebiler		-30.000
8.	Registreringsafgift efter fradrag	6. + 7.	40.000
9.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 8.	165.000

**Eksempel C. Dieseldreven autocamper med afgiftspligtig værdi på 430.000 kr., som udleder 190 g CO<sub>2</sub> pr. km, og hvis beboelsesdel har en værdi på 188.000 kr., der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft**

	Beregning	Kr.	
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	344.000	
2.	Moms	$25 \text{ pct.} * (1.)$	86.000
3.	Pris inkl. moms	1. + 2.	430.000
4.	Værdi af beboelsesdel på 188.000 kr.		188.000
5.	Beskattet værdi	3. - 4.	242.000
	<b>Registreringsafgift</b>		
	<i>Værdielement</i>		
6.	25 pct. af de første 65.000 kr.	$0,25 * 65.000$	16.250
7.	85 pct. ml. 65.000 kr. og 202.200 kr.	$0,85 * (202.200 - 65.000)$	116.620
8.	150 pct. af resten	$1,5 * (242.000 - 202.200)$	59.700
	<i>CO<sub>2</sub>-tillæg</i>		
9.	250 kr. pr. g CO <sub>2</sub> pr. km	$250 * 190$	47.500
10.	Registreringsafgift før fradrag	6. + 7. + 8. + 9.	240.070
	<i>Frdrag</i>		
11.	Bundfradrag til alle autocampere		-21.700
12.	Samlet registreringsafgift	10. + 11.	218.370

13.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 12.	648.370
-----	---	----------	---------

2.5. Særligt for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne køretøjer og natur- og biogasdrevne biler

#### 2.5.1. Gældende ret

##### 2.5.1.1. Indfasningsprofiler

##### 2.5.1.2. Eldrevne køretøjer

Efter gældende ret indfases registreringsafgiften for eldrevne køretøjer gradvist fra 2016 til og med 2022. Registreringsafgiften beregnes som en nærmere fastsat andel af den fulde afgift efter de almindelige regler herom i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a. Afgiften stiger gradvist over indfasningsperioden. I 2016-2020 udgør afgiften 20 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, i 2021 65 pct. og i 2022 90 pct., jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1. Fra og med 2023 beregnes fuld registreringsafgift efter de almindelige regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a.

Der ydes derudover et særligt fradrag, et såkaldt bundfradrag, i registreringsafgiften for eldrevne køretøjer. Bundfradraget udgør 40.000 kr. og gives ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2020. Bundfradraget kan dog ikke overstige den beregnede registreringsafgift efter § 5 b, stk. 1, jf. § 5 b, stk. 2.

Bundfradraget betyder i praksis, at såfremt eldrevne køretøjer koster op til ca. 400.000 kr. inklusive moms ved køretøjets anmeldelse til registrering, betales der reelt ikke registreringsafgift af køretøjet.

Det ydes endvidere et batterifradrag i grundlaget for registreringsafgiften for eldrevne køretøjer ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017-2022. Batterifradraget udgør 1.700 kr. pr. kilowatt-time (kWh) batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, jf. registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 3.

**Eksempel D. Nulemissionsbil med afgiftspligtig værdi på 500.000 kr., som udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. km og har et elektrisk forbrug på 100 kWh., der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft senest ultimo 2021**

	Beregning	Kr.	
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	400.000	
2.	Moms	25 pct. * (1.)	100.000
3.	Pris inkl. moms (beskattet værdi)	1. + 2.	500.000
4.	Batterifradrag på 1700 kr. pr kWh op til max 45 kWh	1.700 * 45	76.500
5.	Afgiftspligtig værdi efter batterifradrag	3. - 4.	423.500
<b>Registreringsafgift</b>			
<i>Værdielement</i>			
6.	25 pct. af de første 65.000	0,25 * 65.000	16.250
7.	85 pct. ml. 65.000 og 202.200	0,85 * (202.200-65.000)	116.620
8.	150 pct. af resten	1,5 * (423.500-202.200)	331.950
<i>CO<sub>2</sub>-tillæg</i>			
Ingen pr. definition			
9.	<u>Registreringsafgift før fradrag og indfasning</u>	6. + 7. + 8.	464.820
<i>Fradrag og indfasning</i>			
10.	Bundfradrag til alle biler		-21.700

11.	Registreringsafgift efter bundfradrag til alle biler og før indfasning	9. + 10.	443.120
12.	Registreringsafgift efter indfasning på 40 pct.	0,4*(11.)	177.248
13.	Bundfradrag til nulemissionsbiler på 170.000 kr.		-170.000
14.	Samlet registreringsafgift	12. + 13.	7.248
15.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 14.	507.248

### 2.5.1.3. Pluginhybridbiler

Efter gældende ret justeres reglerne om beregning af brændstofforbrug for pluginhybridbiler gradvist over en årække.

Brændstofforbruget for pluginhybridbiler blev efter den tidligere anvendte metode (før 2015) alene opgjort på baggrund af bilens benzin- eller dieselforbrug, det vil sige uden indregning af elforbrug. Ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 blev en ny metode indført, hvorefter pluginhybridbilers elforbrug medregnes ved beregning af brændstofforbruget. Denne metode, hvor bilens elforbrug medregnes ved beregning af brændstofforbruget, medfører en merafgift ved beregning af registreringsafgift for pluginhybridbiler.

Merafgiften indfases gradvist. Dette sker ved, at registreringsafgiften i indfasningsperioden beregnes efter den tidligere anvendte metode, det vil sige med udgangspunkt i brændstofforbrug uden indregning af elforbrug. I tillæg her til betales en andel af differencen mellem registreringsafgif-

ten ved fuld indregning af elforbruget og uden indregning heraf. Den andel af differencen, der skal betales i indfasningsperioden, stiger gradvist fra og med 2016 til og med 2022 og udgør 20 pct. i 2016-2020, 65 pct. i 2021 og 90 pct. i 2022, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2. Fra og med 2023 beregnes fuld afgift efter den nugældende metode, og merafgiften er derved fuldt indfaset.

Der ydes derudover et særligt fradrag, et såkaldt bundfradrag, i registreringsafgiften for pluginhybridbiler. Bundfradraget udgør 40.000 kr. og gives ved bilens anmeldelse til registrering i 2020. Bundfradraget kan dog ikke overstige den beregnede registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2, jf. § 5 c, stk. 3.

Det ydes endvidere et batterifradrag i grundlaget for registreringsafgiften for pluginhybridbiler ved bilens anmeldelse til registrering i 2017-2022. Batterifradraget udgør 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 4.

#### Eksempel E. Lavemissionsbil med afgiftspligtig værdi på 375.000 kr., som udleder 25 g CO<sub>2</sub> pr. km og har et elektrisk forbrug på 100 kWh, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft senest ultimo 2021

	Beregning	Kr.	
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	300.000	
2.	Moms	25 pct. * (1.)	75.000
3.	Pris inkl. moms	1. + 2.	375.000
4.	Batterifradrag på 1700 kr. pr kWh op til max 45 kWh	1.700 * 45	76.500
5.	Afgiftspligtig værdi efter batterifradrag	3. - 4.	298.500
<b>Registreringsafgift</b>			
<i>Værdielement</i>			
6.	25 pct. af de første 65.000	0,25 * 65.000	16.250
7.	85 pct. ml. 65.000 og 202.200	0,85 * (202.200-65.000)	116.620
8.	150 pct. af resten	1,5 * (298.500-202.200)	144.450
<i>CO<sub>2</sub>-tillæg</i>			
9.	250 kr. pr. g under 125 g CO <sub>2</sub> pr. km	250 * 25	6.250

10.	<u>Registreringsafgift for fradrag og indfasning</u>	6. + 7. + 8. + 9.	283.570
	<i>Fradrag og indfasning</i>		
11.	Bundfradrag til alle biler		-21.700
12.	Registreringsafgift efter bundfradrag til alle biler og før indfasning	10. + 11.	261.870
13.	Registreringsafgift efter indfasning på 45 pct.	0,45*(12.)	117.842
14.	Bundfradrag til lavemissionsbiler på 50.000 kr.		-50.000
15.	Samlet registreringsafgift	13. + 14.	67.842
16.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 15.	442.842

#### 2.5.1.4. Brændselscelledrevne køretøjer

Efter gældende ret indføres registreringsafgiften for brændselscelledrevne køretøjer over en årrække.

Brændselscelledrevne køretøjer er fritaget for registreringsafgift, hvis køretøjet anmeldes til registrering inden udgangen af 2021. Fra og med 2022 til og med 2025 indføres registreringsafgiften gradvist. I 2022 udgør afgiften 20 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte køretøjer, i 2023 40 pct., i 2024 65 pct. og i 2025 90 pct., jf. registreringsafgiftslovens § 5 d, stk. 1. Fra og med 2026 beregnes fuld registreringsafgift efter de almindelige regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a.

#### 2.5.1.5. Natur- og biogasdrevne biler

Efter gældende ret justeres reglerne om beregning af brændstofforbrug for natur- og biogasdrevne biler gradvist over en årrække.

Brændstofforbruget for natur- og biogasdrevne biler blev efter den tidligere anvendte metode (før 2015) opgjort på baggrund af CO<sub>2</sub>-udledning. Ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev en ny metode indført, hvorefter bilens brændstofforbrug baseres på energieffektivitet. Den metode, hvor bilens brændstofforbrug baseres på energieffektivitet, medfører en merafgift ved beregning af registreringsafgift for natur- og biogasdrevne biler.

Merafgiften indføres gradvist. Dette sker ved, at registreringsafgiften i indfasningsperioden beregnes efter den tidligere anvendte metode, det vil sige brændstofforbrug baseret på CO<sub>2</sub>-udledning, der var gældende til og med den 31. december 2017. I tillæg hertil betales en andel af differencen mellem registreringsafgiften beregnet ud fra et brændstofforbrug fastsat efter den nye og den tidligere anvendte metode. Den andel af differencen, der skal betales i indfasningsperioden, stiger gradvist fra og med 2018 til og med 2022 og udgør 20 pct. i 2018 og 2019, 40 pct. i 2020, 65 pct. i 2021 og 90 pct. i 2022. Fra og med 2023 beregnes

fuld afgift efter den nugældende metode, og merafgiften er derved fuldt indfaset.

Der ydes derudover et særligt fradrag, et såkaldt bundfradrag, i registreringsafgiften for natur- og biogasdrevne biler. Bundfradraget udgør 77.500 kr. og gives ved bilens anmeldelse til registrering i 2020. Bundfradraget kan dog ikke overstige den beregnede registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 5 e, stk. 2, jf. § 5 e, stk. 3.

#### 2.5.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at de gældende indfasningsprofiler for el-drevne køretøjer, pluginhybridbiler, brændselscelledrevne køretøjer og natur- og biogasdrevne biler ophæves og erstattes af nye indfasningsprofiler for biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og el- og brændselscelledrevne motorcykler og for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

Det foreslås dog, at batterifradraget fastholdes i 2021 for biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

##### 2.5.2.1. Biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og el- og brændselscelledrevne motorcykler

Det foreslås, at registreringsafgiften af biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og af el- og brændselscelledrevne motorcykler gradvist indføres fra og med den 18. december 2020. Fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2025 foreslås afgiften at udgøre 40 pct. af den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a for fuldt afgiftspålagte biler og motorcykler. Herefter foreslås indfasningsprocenten at stige med 8 procentpoint årligt til og med 2030, hvor afgiften vil udgøre 80 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler og motorcykler. Fra og med 2031 foreslås indfasningsprocenten at stige med 4 procentpoint årligt til og med 2035, hvor afgiften vil udgøre 100 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler



og motorcykler. I 2035 vil den foreslåede ordning således være fuldt indfaset i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a.

Det foreslås, at der tages endelig stilling til indfasningen af biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler, ved et pitstop i 2025.

Det foreslås derudover at indføre et yderligere fradrag, et såkaldt bundfradrag, i registreringsafgiften for person- og varebiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler. Dette bundfradrag ydes i tillæg til bundfradraget i registreringsafgiften for alle person- og varebiler på 21.700 kr. (2021-niveau) for personbiler og 30.000 kr. (2021-niveau) for varebiler.

For personbiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, foreslås det yderligere bundfradrag at udgøre 170.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 2.500 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 160.000 kr. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 4.600 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 137.000 kr. Fra og med 2030 foreslås bundfradraget at udgøre 137.000 kr. Fradraget vil dog ikke kunne overstige den beregnede afgift i § 5 b, stk. 1.

For varebiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, foreslås det yderligere bundfradrag at udgøre 80.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 75.000 kr. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 2.000 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 65.000 kr. Fra og med 2030 vil bundfradraget udgøre 65.000 kr. Fradraget vil dog ikke kunne overstige den beregnede afgift i § 5 b, stk. 1.

For el- og brændselscelledrevne motorcykler foreslås det yderligere bundfradrag at udgøre 106.500 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 101.500 kr. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 2.000 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 91.500 kr. Fra og med 2030 vil bundfradraget udgøre 91.500 kr. Fradraget vil dog ikke kunne overstige den beregnede afgift i § 5 b, stk. 1.

Det foreslås, at det gældende batterifradrag på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, der gælder for årene 2017-2022, fastholdes i 2021. Batterifradraget vil gælde for eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Det foreslås, at batterifradraget ikke vil gælde for el- og brændselscelledrevne motorcykler.

Det foreslås herefter, at batterifradraget nedsættes med 400 kr. årligt i årene 2022-2024 og med 500 kr. i 2025. Batterifradraget vil således udgøre 1.300 kr. i 2022, 900 kr. i 2023 og 500 kr. i 2024 og 0 kr. i 2025. Batterifradraget vil derfor være afskaffet fra og med 2025.

Det foreslås derudover, at der gives et fradrag i den af-

giftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a, for brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, som beregnet efter § 5 b, stk. 1 på 58.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2022, 40.500 kr. i 2023 og 22.500 kr. i 2024.

Brændselscelledrevne biler har ikke en batterikapacitet på samme måde som f.eks. eldrevne biler, men er fortsat en dyr teknologi, og det foreslås derfor, at brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, skal have det maximale fradrag, som elbiler kan få i årene 2022-2024. Fra og med 2025 gives der ikke fradrag, ligesom der ikke gives batterifradrag for eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

#### *2.5.2.2. Biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer*

Det foreslås, at registreringsafgiften af biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gradvist indfases fra og med den 18. december 2020. Fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021 foreslås afgiften at udgøre 45 pct. af den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler. Herefter foreslås indfasningsprocenten at stige med 5 procentpoint årligt til og med 2025, hvor afgiften vil udgøre 65 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler. Fra og med 2026 foreslås indfasningsprocenten at stige med 3 procentpoint årligt til og med 2030, hvor afgiften vil udgøre 80 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler. Fra og med 2031 foreslås indfasningsprocenten at stige med 4 procentpoint årligt til og med 2035, hvor afgiften vil udgøre 100 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler. I 2035 vil den foreslåede ordning således være fuldt indfaset i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a.

Det foreslås, at der tages endelig stilling til indfasningen af biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, ved et pitstop i 2025.

Det foreslås derudover at indføre et yderligere bundfradrag i registreringsafgiften for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer. For person- og varebiler vil dette bundfradrag ydes i tillæg til bundfradraget i registreringsafgiften for alle person- og varebiler på 21.700 kr. (2021-niveau) for personbiler og 30.000 kr. (2021-niveau) for varebiler.

For biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, vil det yderligere bundfradrag udgøre 50.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter foreslås fradraget nedsat med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 45.000 kr. Herefter foreslås bundfradraget nedsat med 2.000 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 35.000 kr. Fra og med 2030 foreslås bundfradraget at udgøre 35.000 kr. Fradraget vil dog ikke kunne overstige den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 1.

Det foreslås, at det gældende batterifradrag på 1.700 kr.

pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højest 45 kWh, der gælder for årene 2017-2022, fastholdes i 2021. Batterifradraget vil gælde for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer

Det foreslås herefter, at batterifradraget nedsættes med 400 kr. årligt i årene 2022-2024 og med 500 kr. i 2025. Batterifradrag vil således udgøre 1.300 kr. i 2022, 900 kr. i 2023 og 500 kr. i 2024 og 0 kr. i 2025. Batterifradraget vil derfor være afskaffet fra og med 2025.

## 2.6. Veterankøretøjer

### 2.6.1. Gældende ret

Efter gældende ret beregnes registreringsafgiften af brugte importerede køretøjer som udgangspunkt af køretøjets afgiftspligtige værdi, som er den almindelige pris ved salg til bruger her i landet uden afgift, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1. Skalaknæk, tillæg og fradrag i registreringsafgiften m.v. nedsættes som udgangspunkt med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1.1. Dette gælder dog ikke nedsættelse af den afgiftspligtige værdi for integrerede sæder.

Det følger imidlertid af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, at for brugte køretøjer, der er mere end 35 år gamle, regnet fra køretøjets første registrering, og som fremtræder som ved første registrering (veterankøretøjer), kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris inklusive moms, men uden afgift efter registreringsafgiftsloven. Loftet over afgiftsberegningen indebærer, at der for veterankøretøjer betales en lav registreringsafgift, selv om køretøjets værdi kan være steget i forhold til nyprisen.

Derudover er reglerne om tillæg i registreringsafgiften på baggrund af køretøjers energieffektivitet (brændstoffillæg) lempeligere for veterankøretøjer. De gældende regler om tillæg og fradrag for energieffektivitet finder ikke anvendelse for veterankøretøjer og for køretøjer, som er konstrueret til ophold og beboelse (autocampere), jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 12, og § 5, stk. 14. Det samme gælder for benzin- og dieseldrevne biler, der er omfattet af § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017. For disse benzin- og dieseldrevne biler gives tillæg eller fradrag for brændstoffeffektivitet efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-4, og § 5, stk. 4-6, i lovebekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.

Efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-4, og § 5, stk. 4-6, i lovebekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, gives der et fradrag i registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Tillægget udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end

16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler.

Det er således en betingelse for at anvende de lempelige afgiftsregler for veterankøretøjer, at køretøjet fremtræder som ved første registrering. Hvis et brugt importeret køretøj – f.eks. som følge af ombygning – ikke fremtræder som ved første registrering, skal der betales registreringsafgift efter de almindelige regler for brugte importerede køretøjer, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1.1. Dertil kommer tillæg for dårlig energieffektivitet, som er højere for almindelige brugte køretøjer end for veterankøretøjer m.v.

Reglerne for almindelige brugte køretøjer finder også anvendelse, når et tidligere afgiftsberigtiget veterankøretøj ombygges i et sådant omfang, at det ikke længere fremtræder som ved første registrering. Det vil sige, at hvis et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, ombygges eller repareres i et sådant omfang, at det ikke fremtræder som ved første registrering, skal ejeren betale registreringsafgift på ny efter de almindelige regler for brugte importerede køretøjer.

Efter gældende ret betales der for veterankøretøjer alene vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med ¼ af de normale satser, jf. § 15, stk. 3, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (vægtafgiftsloven). Det samme gælder for betaling af brændstofforbrugsafgift, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 3.

### 2.6.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve originalitetskravet, som indebærer, at brugte køretøjer, der er mere end 35 år gamle, skal fremtræde som ved første registrering for at være omfattet af de lempelige regler i registreringsafgiftsloven, vægtafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.

Forslaget indebærer, at alle køretøjer, der er mere end 35 år gamle, vil kunne afgiftsberigtiges efter de lempelige registreringsafgiftsregler for veterankøretøjer, uanset om de fremstår som ved første registrering eller ej. Det foreslåede vil også gælde for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, før lovens ikrafttrædelse, og originalitetskravet vil således bortfalde for alle køretøjer. Det medfører, at køretøjer, der er mere end 35 år gamle, herefter skal behandles som alle andre køretøjer i forhold til reglerne om identitetstab.

Det foreslås derudover, at loftet på 40 pct. over beregningsgrundlaget for registreringsafgiften for veteranbiler ændres til 75 pct. Afgiften af veteranbiler vil derfor ikke kunne overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris inklusive moms men uden afgift efter registreringsafgiftsloven (bilens oprindelige afgiftspligtige værdi).

Loftet på 40 pct. over beregningsgrundlaget foreslås ikke ændret for veteranmotorcykler. For veteranmotorcykler vil afgiften ikke kunne overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af motorcyklens nypris inklusive moms men uden afgift efter registreringsafgiftsloven (motorcyklens oprindelige afgiftspligtige værdi).

Der foreslås ingen ændringer af de gældende regler og praksis om identitetstab og betaling af ny registreringsafgift i forbindelse med reparation, ombygning m.v. af biler, jf. registreringsafgiftslovens § 1, stk. 3, og § 7 a. Reglerne indebærer bl.a., at der skal betales registreringsafgift på ny, hvis en motorudskiftning indebærer en effektforøgelse på over 20 pct. i forhold til køretøjets originale motoreffekt, jf. registreringsafgiftsloven § 7 a, stk. 2, nr. 2. Den fornyede betaling af registreringsafgift skal herefter ske efter samme regler, som for andre køretøjer, der er mere end 35 år gamle.

Det foreslås endvidere at ophæve tillægget for brændstof-

forbrug for veteranbiler m.v. på 1.000 kr. pr. kilometer, som en bil tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter benzin eller 18 km pr. liter diesel, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 12, og § 5, stk. 14.

Det foreslås, at de foreslåede regler vedrørende CO<sub>2</sub>-tillæg for person- og varebiler, ikke skal finde anvendelse for veteranbiler. Veteranbiler vil således være friholdt for både tillæg og fradrag for brændstofforbrug og tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning.

**Eksempel F1. Veteranbil med nypris ekskl. registreringsafgift på 40.000 kr. Eksemplet forudsætter, at den almindelige brugtbilberegning giver en højere afgiftspligtige værdi end 75 pct. af nyprisen, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft**

	Beregning	Kr.
1.	Nypris ekskl. registreringsafgift	40.000
2.	75 pct. af nypris (ekskl. registreringsafgift)	0,75*(1.)
	<b>Registreringsafgift (på grundlag af 75 pct. af nypris og nye satser)</b>	
	<i>Værdielement</i>	
3.	25 pct. af op til de første 65.000	0,25*(2.)
4.	Samlet registreringsafgift	7.500

**Eksempel F2. Veteranbil med nypris ekskl. registreringsafgift på 200.000 kr. Eksemplet forudsætter, at den almindelige brugtbilberegning giver en højere afgiftspligtige værdi end 75 pct. af nyprisen., der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft**

	Beregning	Kr.
1.	Nypris ekskl. registreringsafgift	200.000
2.	75 pct. af nypris (ekskl. registreringsafgift)	0,75*(1.)
	<b>Registreringsafgift (på grundlag af 75 pct. af nypris og nye satser)</b>	
	<i>Værdielement</i>	
3.	25 pct. af op til de første 65.000	0,25*65.000
4.	85 pct. ml. 65.000 og op til 202.200	0,85*(150.000-65.000)
5.	Samlet registreringsafgift	88.500

## 2.7. Forhøjelse af udligningsafgift

### 2.7.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales en udligningsafgift for diesel-drevne køretøjer. For personbiler indregistreret før den 1. juli 1997 og varebiler indregistreret før den 18. marts 2009

finder vægtafgiftsloven anvendelse. For personbiler indregistreret fra og med den 1. juli 1997 og varebiler indregistreret fra og med den 18. marts 2009 finder brændstofforbrugsafgiftsloven anvendelse.

Vægtafgiftsloven gælder for motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne, sættevogne til personbefordring og påhængs-

redskaber, herunder campingvogne. Loven gælder også for motorredskaber, der er indrettet til godstransport, jf. vægtafgiftslovens § 1, stk. 1.

Efter vægtafgiftsloven opkræves udligningsafgift af dieseldrevne køretøjer, jf. vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne køretøjer har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i benzin og diesel. Afgiftsperioden er 12 måneder, 6 måneder eller 3 måneder. Udligningsafgiften for personmotorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne til personbefordring er gradueret efter køretøjets vægt. Dette gælder også for vare- og lastmotorkøretøjer. Satserne for udligningsafgiften er blevet pristalsreguleret på samme måde som energifgifterne, det vil sige med 1,8 pct. årligt i 2014, 1,8 pct. årligt i 2015 og herefter med nettoprisindekset frem til og med 2020.

Brændstofforbrugsafgiftsloven gælder for personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1.

Efter brændstofforbrugsafgiftsloven opkræves udligningsafgift af dieseldrevne personbiler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne person- og varebiler har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Afgiftsperioden er 6 måneder. Udligningsafgiften er gradueret efter bilens brændstofforbrug for både person- og varebiler. Satserne for udligningsafgiften er blevet pristalsreguleret på samme måde som energifgifterne, det vil sige med 1,8 pct. årligt i 2014, 1,8 pct. årligt i 2015 og herefter med nettoprisindekset frem til og med 2020.

### 2.7.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås at regulere udligningsafgiften for årene 2021 til og med 2030 ved én forhøjelse i 2021, svarende til en årlig indeksering med 1,9 pct. Udligningsafgiften vil derfor blive forhøjet med i alt ca. 21 pct. i 2021 for årene 2021-2030. Forhøjelsen vil gælde for udligningsafgiften efter både brændstofforbrugsafgiftsloven og efter vægtafgiftsloven.

Formålet med reguleringen er at sikre, at udligningsafgiften også fremover udjævner den afgiftsmæssige fordel ved diesel, og at afgiftsniveauet ikke udhules over tid.

## 2.8. Forhøjelse af vægtafgift

### 2.8.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales en vægtafgift. Dette gælder for motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne, sættevogne til personbefordring og påhængsredskaber, herunder campingvogne. Loven gælder også for motorredskaber, der er indrettet til godstransport, jf. vægtafgiftslovens § 1, stk. 1. Loven gælder for personbiler indregistreret før den 1. juli 1997 og

for varebiler indregistreret før den 18. marts 2009. Afgiftsperioden er 12 måneder, 6 måneder eller 3 måneder.

Afgiften beregnes på baggrund af bilens vægt. Af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt. Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt.

Til og med den 31. december 2021 betales der ikke vægtafgift af køretøjer, der alene drives ved hjælp af brændsceller.

### 2.8.1. Den foreslåede ordning

Det foreslås at regulere vægtafgiften ved fem forhøjelser i årene 2022-2026. Der foreslås en forhøjelse i 2022 med 3 pct., en årlig forhøjelse med 6,5 pct. fra og med 2023 til og med 2025 og i 2026 med 10 pct.

## 2.9. Forhøjelse af brændstofforbrugsafgift og omlægning til CO<sub>2</sub>-baseret afgift

### 2.9.1. Gældende ret

Efter gældende ret betales en brændstofforbrugsafgift (grøn ejeravgift). Dette gælder for personbiler, der er indregistreret første gang den 1. juli 1997 eller senere, og som er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er indregistreret første gang den 18. marts 2009 eller senere, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1. Afgiftsperioden er 6 måneder.

Afgiften beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug. Bilens brændstofforbrug fastsættes efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjets brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som er ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 858/2018 af 30. maj 2018. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)), omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til én decimal, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til

reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EF) nr. 46/2007 af 5. september 2007, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008.

WLTP-metoden blev indført ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 som en ny standard for måling af bilers brændstofforbrug ved EU-typegodkendelse. Ved overgangen fra den tidligere anvendte metode New European Driving Cycle (NEDC) til WLTP-metoden blev der etableret en overgangsperiode, hvor brændstofforbruget til og med den 31. december 2020 fastsættes efter et tilnærmet NEDC-forbrug som forbruget efter WLTP-metoden tillagt 10 pct. Brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden omregnes således til et tilnærmet NEDC-forbrug ved at anvende en fast faktor på 1,1 til og med den 31. december 2020 og på 1,21 fra og med den 1. januar 2021.

Der betales afgift afhængig af bilens brændstofforbrug udtrykt som antal kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering her i landet. Der svares afgift efter de anførte beløb i tabellerne i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under A og B. Ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 blev brændstofforbrugsafgiften for nye personbiler forhøjet, og der blev indført nye trin for mere energieffektive personbiler. Satserne for brændstofforbrugsafgiften blev forhøjet med ca. 250 kr. for personbiler halvårligt.

Endvidere blev skalaen for brændstoffeffektivitet for benzindrevne personbiler udvidet, så afgiften blev differentieret op til et brændstofforbrug på 50 km pr. liter mod tidligere 20 km pr. liter. For dieseldrevne personbiler blev skalaen tilsvarende udvidet op til et brændstofforbrug på 56,3 km pr. liter mod tidligere 32,1 km pr. liter. Ændringerne gælder kun for biler indregistreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.

Efter de gældende regler er der derfor to forskellige satser for personbiler, der er indregistreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017, og varebiler, og for personbiler indregistreret første gang i her i landet den 3. oktober 2017 eller senere. De nye satser gælder alene for personbiler.

For benzin- og dieseldrevne biler, hvor der ikke foreligger oplysninger om bilens brændstofforbrug, beregnes et brændstofforbrug ud fra bilens egenvægt omregnet til kilometer pr. liter og afrundet til én decimal. Ved egenvægt forstås vægten af bilen med tilbehør, som bilen normalt medfører, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2.

For biler, som hverken drives af benzin eller diesel, omregnes bilens energiforbrug til et brændstofforbrug svarende til enten en benzin- eller dieseldreven bils brændstofforbrug, hvorefter afgiften beregnes ud fra tabellerne i lovens § 3, stk. 1, under A og B. Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3-10, hvilke typer af biler, der efter

omregning, betales afgift af enten som benzin- eller dieseldreven biler.

Til og med den 31. december 2021 betales der ikke grøn ejerafgift af brændscelledrevne køretøjer.

### 2.9.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås at omlægge brændstofforbrugsafgiften og udligningsafgiften fra en afgift, der differentieres efter, hvor langt en bil kan køre på henholdsvis en liter benzin og en liter diesel til en afgift, der differentieres efter, hvor mange gram CO<sub>2</sub> en bil udleder pr. kilometer.

Det vil sige, at der for alle nye biler, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. ovenfor under afsnit 2.9.1, og som registreres første gang den 1. juli 2021 eller senere, vil skulle betales en CO<sub>2</sub>-baseret afgift. Det foreslås, at afgiftens størrelse fastsættes ud fra, hvor mange gram CO<sub>2</sub> bilen udleder pr. kilometer. Jo højere CO<sub>2</sub>-udledning, jo højere afgift. Det foreslås endvidere, at der for dieseldrevne biler, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, og som registreres første gang den 1. juli 2021 eller senere, skal betales en CO<sub>2</sub>-baseret udligningsafgift.

Det foreslås, at både den CO<sub>2</sub>-baserede afgift og den CO<sub>2</sub>-baserede udligningsafgift skal gælde for alle biler, der registreres første gang den 1. juli 2021 eller senere, uanset om dette sker her i landet eller i udlandet. Det vil sige, at hvis en bil f.eks. er indregistreret første gang i Tyskland i 2019 og herefter importeres og indregistreres i Danmark den 1. januar 2022, vil det være datoen for indregistrering i Tyskland, der finder anvendelse i forbindelse med, om der af bilen skal betales brændstofforbrugsafgift eller CO<sub>2</sub>-baseret afgift.

Der vil som udgangspunkt ikke ske nævneværdige ændringer af brændstofforbrugsafgiftens størrelse, da der foretages en omregning af den gældende afgift til en CO<sub>2</sub>-baseret afgift. Niveaue af den CO<sub>2</sub>-baserede afgift vil derfor være omtrent det samme som for den gældende brændstofforbrugsafgift.

En bils CO<sub>2</sub>-udledning vil fremgå af bilens CoC-dokument (Certificate of Conformity), som er et certifikat, som fabrikken udsteder, når en bil bliver produceret. Den angivne CO<sub>2</sub>-udledning er målt efter WLTP-metoden, jf. ovenfor under afsnit 2.9.1. I de tilfælde, hvor der ikke fremgår en CO<sub>2</sub>-udledning af CoC-dokumentet, fastsættes CO<sub>2</sub>-udledningen efter metoden i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, hvorefter det beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km multipliceres med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. Det vil dog som udgangspunkt kun være nye benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO<sub>2</sub>-udledning.

Det foreslås endvidere at regulere både brændstofforbrugsafgiften og den CO<sub>2</sub>-baserede afgift ved fem forhøjelser i årene 2022-2026. Der foreslås en forhøjelse i 2022 med

3 pct., en årlig forhøjelse med 6,5 pct. fra og med 2023 til og med 2025 og i 2026 med 10 pct.

### *2.10. Forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer*

#### *2.10.1. Gældende ret*

Efter gældende ret har momsregistrerede virksomheder som udgangspunkt og under nærmere betingelser adgang til en delvis tilbagebetaling af elafgift for elektricitet, der er forbrugt af virksomheden til procesformål, jf. § 11 i lov om afgift af elektricitet (herefter elafgiftsloven). Det er afgørende for tilbagebetalingen af elafgiften, at den pågældende elektricitet anses for at være forbrugt af den momsregistrerede virksomhed. Elafgiften tilbagebetales dog kun i samme omfang, som den momsregistrerede virksomhed har fradragsret for købsmomsen i relation til indkøbet af elektriciteten.

Skatterådet traf den 27. april 2010 afgørelse om, at virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler, hvor elektriciteten leveres fra virksomhedens elleverandør eller en anden udbyder, som virksomheden samarbejder med, omfattes af retten til tilbagebetaling af elafgift for så vidt angår elektricitet forbrugt til opladning af disse batterier ned til processatsen på 0,4 øre pr. kWh. Skatterådets afgørelse af 27. april 2010 er gengivet i forkortet form i SKM2011. 259. SKAT.

Ved § 21 i lov nr. 1353 af 21. december 2012 blev der indført en tidsbegrænset særordning, som præciserede og udbredte reglerne om tilbagebetaling af elafgift af elektricitet til opladning af batterier i eldrevne køretøjer. Særordningen indebærer, at der ved erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. sker delvis tilbagebetaling af elafgift ned til processatsen på 0,4 øre pr. kWh, uanset hvor og under hvilke betingelser opladningen af batterierne til elbilerne m.v. finder sted. Tilbagebetalingen omfatter både elektricitet anvendt i ladestander, herunder hurtigladere, der drives for virksomhedens regning og risiko, og elektricitet anvendt til opladning af batterier på batteriskiftestationer. Det er ikke et krav, at virksomheden har fradragsret for købsmomsen i relation til indkøbet af elektriciteten. Ordningen blev senest forlænget ved lov nr. 1585 af 27. december 2019 og gælder til og med den 31. december 2021.

#### *2.10.2. Den foreslåede ordning*

Det foreslås, at særordningen med tilbagebetaling af elafgift ned til processatsen på 0,4 øre pr. kWh for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. forlænges til og med den 31. december 2030. Forslaget har til formål at mindske totalomkostningerne ved at anvende en elbil og dermed bidrage til at fremme elbiler.

Det foreslås desuden, at virkningstidspunktet for bestemmelserne i elafgiftslovens § 11, stk. 3, 10.-15. pkt., og stk. 5, 1.-3. pkt., udskydes, så bestemmelserne får virkning fra og med den 1. januar 2031. Disse bestemmelser fastsætter, at der som udgangspunkt ikke kan opnås tilbagebetaling af elafgift for elektricitet til lagring af komponenter, herunder

batterier, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer. Det skyldes, at disse bestemmelser, som begrænser tilbagebetalingsmuligheden, først skal have virkning efter udløbet af den tidsbegrænsede særordning for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v.

### *2.11. Justering af beskatning af fri bil*

#### *2.11.1. 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.

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., jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 1. og 2. pkt.

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, 3. og 4. pkt.

Miljøtillægget giver et incitament for arbejdstageren til at vælge en brændstofføkonomisk firmabil, da tillægget er baseret på ejerafgiften, som er differentieret efter bilens brændstofforbrug. Det betyder, at miljøtillægget afhænger af den mængde CO<sub>2</sub>, der udledes pr. kilometer.

Efter gældende ret skal værdien af en ladestander samt udgifterne til installationen heraf, der stilles til privat rådighed for arbejdstageren sammen med en fri elbil eller pluginhybridbil, medregnes til beregningsgrundlaget for den skattepligtige værdi af fri bil. Det indebærer, at værdien af ladestanderen samt udgifterne til installation ikke er dækket af beskatningen af fri bil, men skal tillægges beregningsgrundlaget.

Forudsat at ladestanderen er udstyret med et specialstik, som kun kan anvendes til opladning af elbiler eller pluginhybridbiler, beskattes udgiften til el til opladning af bilen ikke særskilt, men er en sædvanlig driftsudgift, der er dækket af den almindelige beskatning af fri bil.

Hvis arbejdsgiveren forærer ladestander og installationer til medarbejderen, herunder når denne ikke længere får fri elbil eller pluginhybridbil stillet til rådighed, skal medarbejderen beskattes af markedsværdien heraf på tidspunktet for overdragelse af ejerskab til medarbejderen.

#### *2.11.2. Den foreslåede ordning*

Reglerne om beskatning af fri bil indeholder incitamenter for arbejdstageren til at vælge en klimavenlig bil. De brændstofføkonomiske elementer i registreringsafgiften har betydning for bilens værdi og dermed for beskatningen af fri bil. Miljøtillægget virker som et yderligere incitament til at vælge en brændstofføkonomisk bil.

Med de gældende skematiske regler for beskatning af fri bil vægtes anskaffelsesprisen imidlertid højt i beskatningsgrundlaget, mens udgifterne til brændstof kun indgår indirekte og med lav vægt. Da f.eks. en elbil 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 elbil til rådighed. Således har Kommissionen for grøn omstilling af personbiler bl.a. peget på, at der kan være behov for at se på, hvorvidt beskatningen af firmabiler med fordel kan justeres, så der lægges mere vægt på miljøtillægget.

For at fremme en højere andel af miljø- og klimavenlige biler, der anvendes som fri bil, foreslås en justering af beskatningen af fri bil, således at der sker en højere vægtning af brændstofforbruget og mindre vægtning af anskaffelsesprisen.

Det foreslås således, at miljøtillægget skal vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen skal vægtes mindre. Miljøtillægget foreslås derfor fra og med den 1. juli 2021 forhøjet til 250 pct. i 2021, 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025. Satsen på 25 pct. i ligningslovens § 16, stk. 4, 1. pkt., foreslås reduceret med et ½ procentpoint årligt fra og med den 1. juli 2021, og satsen på 20 pct. i samme bestemmelse foreslås

forhøjet med et ½ procentpoint årligt fra og med den 1. juli 2021, således at der fra og med 2025 anvendes én sats på 22,5 pct.

Ændringerne foreslås indfaset over 5 år. Efter indfasningsperioden medfører forslaget en forenkling i forhold til de gældende regler. Forenklingen består i, at de nuværende to satser på 25 pct. hhv. 20 pct. reduceres til én sats på 22,5 pct., og at det nuværende grænsebeløb på 300.000 kr. udgår.

Betragtes ændringen af værdielementet isoleret set, betyder ændringen af satserne fra 25 pct. hhv. 20 pct. til én sats på 22,5 pct., at beskatningsgrundlaget stiger for biler med en anskaffelsespris over 600.000 kr. og falder for biler med en anskaffelsespris under 600.000 kr.

Dertil kommer ændringen i miljøtillægget, der foreslås at stige for alle biler, men mest for konventionelle biler. For en benzinbil, der kører 20 km pr. liter, udgør den årlige ejeravgift 1.160 kr., hvorved miljøtillægget udgør 1.740 kr. ved gældende regler. Med det samtidige forslag om at forhøje ejeravgiften i perioden 2022-2026 vil den årlige ejeravgift blive forøget til ca. 1.600 kr., og miljøtillægget, der fra og med 2025 udgør 700 pct. af den årlige ejeravgift, vil udgøre ca. 11.000 kr.

Tabellen giver en oversigt over indfasningen af satserne.

#### Indfasning af justering af beskatningen af fri bil

Pct.	Gældende	1/7-31/12				
		2021	2022	2023	2024	2025-
Sats for bilens værdi under 300.000 kr.	25	24,5	24,0	23,5	23,0	22,5
Sats for bilens værdi over 300.000 kr.	20	20,5	21,0	21,5	22,0	22,5
Miljøtillæg	150	250	350	450	600	700

Det foreslås samtidig at skattefritage værdien af arbejds-giverbetalt installation af ladestander ved bopælen i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil. Den foreslåede skattefritagelse vil yderligere kunne tilskynde til at vælge elbiler eller pluginhybridbiler som fri bil.

Nettovirkningen af omlægningen af værdielementet, forhøjelsen af miljøtillægget samt skattefritagelsen for arbejds-giverbetalt ladestander på bopælen afhænger af den enkelte bils anskaffelsespris samt brændstofforbrug.

Ændringerne i satser gælder også for de biler, der allerede er taget i anvendelse som fri bil. Justeringerne er dog relativt beskedne fra år til år, og da biler, der anvendes som arbejds-giverbetalt fri bil, typisk udskiftes efter 2-3 år, vil justeringerne kun betyde mindre ændringer i beskatningsgrundlaget.

#### 2.12. Forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler

##### 2.12.1. Gældende ret

Indkomst fra fysiske personers lejlighedsvis udlejning af biler, lystbåde, campingvogne m.v. er skattepligtig som ikke-arbejdsmarkedsbidragspligtig personlig indkomst, jf. statskattelovens § 4.

Ved opgørelsen af indkomsten fra udlejningen kan udlejerens ved en regnskabsmæssig opgørelse fratragte de faktiske udgifter og værditab forbundet med udlejningen, jf. statskattelovens § 6. Det er en forudsætning for fradrag, at omkostningerne i rimelig grad dokumenteres eller sandsynliggøres gennem f.eks. kilometerregnskab og/eller regnskab over udlejningsdage og udgifter.

Som alternativ til fradrag efter den regnskabsmæssige opgørelse er der ved lov nr. 1727 af 27. december 2018 indført et deleøkonomisk bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau) for fysiske personers bruttolejeindtægter fra privat udlejning af personbiler til lille kørekort, herunder nul- og lavemissionsbiler, lystbåde og campingvogne m.v. Ved bruttolejeindtægter forstås den betaling, som en person modtager for at udleje aktivet.

Formålet med bundfradraget er at lette administrative byrder forbundet med opgørelse af de faktiske udgifter og værditab for personer, som kun i begrænset omfang foretager udlejning. Bundfradraget gælder derfor ikke for udlejning, der sker som led i erhvervs-mæssig virksomhed.

Benyttes bundfradraget i et givent indkomstår, kan der ikke foretages yderligere fradrag for udgifter og værditab forbundet med udlejningen af de omfattede aktiver i det re-

levante indkomstår. Der er tale om ét fælles bundfradrag for de omfattede aktiver, hvilket betyder, at der heller ikke kan foretages en opdeling pr. aktiv, f.eks. ved at benytte bundfradraget ved lejeindtægt fra campingvogn og/eller lystbådudlejning og herudover foretage en regnskabsmæssig opgørelse for lejeindtægt fra biludlejning. Bundfradraget kan ikke kan overstige bruttolejeindtægten.

I tilfælde hvor bruttolejeindtægten overstiger bundfradraget, kan der af den del af bruttolejeindtægten, der overstiger bundfradraget, fradrages 40 pct. Det vil sige, at det alene er 60 pct. af den bruttolejeindtægt, der overstiger bundfradraget, der bliver beskattet.

En person, der udlejer sine aktiver, kan fortsat for et givent indkomstår vælge at foretage fradrag efter en regnskabsmæssig opgørelse i stedet for at benytte bundfradraget, men det skal i givet fald gælde for alle de omfattede aktiver. Herved kan en udlejer, der har faktiske udgifter, som overstiger bundfradraget, fortsat opnå et fradrag, der fuldt ud dækker udgifterne. Det kan f.eks. være relevant, hvis udlejningen har et relativt stort omfang, eller hvis der er høje udgifter forbundet med udlejningen.

Fra og med den 1. januar 2021 er det en betingelse for at anvende bundfradraget, at en eller flere virksomheder formidler udlejningen og indberetter indkomstårets fulde udlejningsindtægter fra alle de omfattede aktiver. Udlejere vil herved automatisk få indberettet deres indkomst og vil derfor ikke skulle oplyse den skattepligtige indkomst på årsopgørelsen.

### 2.12.2. Den foreslåede ordning

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten har med Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020 ønsket at gøre det mere attraktivt at dele nul- og lavemissionsbiler og gøre bedre brug af de nuværende nul- og lavemissionsbiler.

Det foreslås derfor at forhøje det deleøkonomiske bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler fra 10.700 kr. (2021-niveau) til 20.000 kr. (2021-niveau) om året fra og med indkomståret 2021. Grundbeløbet reguleres efter personskattelovens § 20.

Ved nul- og lavemissionsbiler forstås biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (nulemissionsbiler), og biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (lavemissionsbiler). Denne definition af nul- og lavemissionsbiler svarer til biler, der vil kunne omfattes af registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c, jf. lovforslagets § 1, nr. 20. Det vil således være et krav, at der er tale om en nul- eller lavemissionsbil som defineret i registreringslovens §§ 5 b og 5 c, men der stilles ikke krav om, at bilen skal være registreret i Danmark.

Forslaget giver således fysiske personer, der udlejer nul- og lavemissionsbiler, mulighed for at få et forhøjet bundfradrag i indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler fra og med indkomståret 2021.

Det foreslås, at betingelserne for at opnå det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler

skal være de samme som allerede gælder for at opnå det gældende deleøkonomiske bundfradrag for udlejning af personbiler til lille kørekort, lystbåde og campingvogne.

Anvendes det forhøjede bundfradrag, vil der således ikke kunne foretages yderligere fradrag for udgifter og værditab forbundet med udlejningen af nul- og lavemissionsbiler i det relevante indkomstår. Der vil være tale om ét fælles bundfradrag for indkomst fra udlejning af nul- og lavemissionsbiler, hvilket betyder, at der heller ikke vil kunne foretages en opdeling pr. aktiv.

Det forhøjede bundfradrag vil ikke kunne overstige bruttolejeindtægten fra den private udlejning af nul- og lavemissionsbiler.

I tilfælde hvor bruttolejeindtægten fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler overstiger det forhøjede bundfradrag, vil der af den del af bruttolejeindtægten, der overstiger bundfradraget, kunne fradrages 40 pct. Det vil sige, at det alene er 60 pct. af den bruttolejeindtægt, der overstiger det forhøjede bundfradrag, der vil blive beskattet.

En fysisk person, der udlejer nul- og lavemissionsbiler, vil fortsat for et givent indkomstår kunne vælge at foretage fradrag efter en regnskabsmæssig opgørelse i stedet for at benytte det forhøjede bundfradrag, men det skal i givet fald gælde for alle personens nul- og lavemissionsbiler. Herved vil en udlejer, der har faktiske udgifter, som overstiger det forhøjede bundfradrag, fortsat kunne opnå et fradrag, der fuldt ud dækker udgifterne. Det kan f.eks. være relevant, hvis udlejningen har et relativt stort omfang, eller hvis der er høje udgifter forbundet med udlejningen.

Det foreslås, at det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler skal gælde i tillæg til det gældende bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau), som fortsat vil gælde for andre biler, herunder benzin- og dieseldrevne biler, campingvogne m.v. Det betyder, at en person vil kunne opnå et bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau) for udlejning af en benzin- eller dieseldrevet bil og et bundfradrag på 20.000 kr. (2021-niveau) for udlejning af en nul- eller lavemissionsbil, f.eks. en elbil.

Det forhøjede bundfradrag for udlejning af nul- og lavemissionsbiler vil ikke gælde for den del af bruttolejeindtægten, der er erhvervet som led i erhvervmæssig virksomhed.

Endelig vil det være en betingelse for at opnå det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, at en eller flere virksomheder formidler udlejningen og indberetter indkomstårets fulde udlejningsindtægter fra alle de omfattede nul- og lavemissionsbiler.

For at sikre, at der kan skelnes mellem konventionelle biler, der giver adgang til det gældende bundfradrag, og nul- og lavemissionsbiler, der efter forslaget giver adgang til det forhøjede bundfradrag, foreslås det samtidig, at der skal indberettes oplysninger til brug for identifikation af biler og andre køretøjer, som er omfattet af reglerne om deleøkonomisk bundfradrag, og at skatteministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om denne identifikation.



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

#### 3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes med betydelig usikkerhed samlet set at være provenuneutralt i 2021 og 2030. Akkumuleret over perioden 2021-2030 skønnes lovforslaget at indebære et merprovenu på 0,2 mia. kr.

Forslagene reducerer samlet set totalomkostningerne ved at eje nul- og lavemissionsbiler og skønnes dermed at øge

salget af nul- og lavemissionsbiler frem mod 2030. Nul-emissionsbiler, der købes i 2021, vil få en gennemsnitlig afgiftslempelse på ca. 100.000 kr. over levetiden i forhold til gældende regler.

For en gennemsnitlig konventionel personbil forventes de foreslåede ændringer at medføre en samlet stigning i ejer- og registreringsafgift på 7.600 kr. over levetiden for biler, der købes i 2021, svarende til en samlet årlig afgiftsstigning på 500 kr. ved en levetid på 15 år.

**Table 1. Provenumæssige konsekvenser ved lovforslaget**

Mia. kr. (2021-niveau)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Varigt	Finansår 2020	Finansår 2021
<b>Umiddelbar virkning</b>													
Omlægning af bilafgifterne for nye biler	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	1,0	0,0	0,8
Indeksering af udlig-ningsafgiften	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	-	0,6
Forhøjelse af ejerafgiften	-	0,2	0,6	0,9	1,2	1,8	1,7	1,6	1,5	1,4	1,1	-	-
Forlængelse af særreg-len om lav elafgift	-	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,5	-0,7	-0,8	-0,9	-0,0	-	-
Omlægning af beskatin-gen af fri bil	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,0
Forhøjet bundfradrag for privat udlejning af grønne biler	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0
<b>I alt, umiddelbar virkning</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,7</b>	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>2,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>
<b>Virkning efter tilba-geløb og adfærd</b>													
Omlægning af bilafgifterne for nye biler	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-1,1	-1,0	-0,9	-0,8	-0,7	-0,5	0,2	-	-
Indeksering af udlig-ningsafgiften	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	-	-
Forhøjelse af ejerafgiften	-	0,1	0,4	0,7	1,0	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1	0,9	-	-
Forlængelse af særreg-len om lav elafgift	-	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,5	-0,7	-0,8	-0,9	-0,0	-	-
Omlægning af beskatin-gen af fri bil	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Forhøjet bundfradrag for privat udlejning af grønne biler	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	-	-
<b>I alt, virkning efter tilbageløb og adfærd</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

#### 3.1.1. Omlægning af bilafgifterne for nye biler

Forslaget om en omlægning af bilafgifterne for nye biler skønnes med betydelig usikkerhed at medføre et mindrepro-

venu efter tilbageløb og adfærd på 0,5 mia. kr. i 2021, 1,1 mia. kr. i 2025 og 0,5 mia. kr. i 2030.

Forslaget skønnes at lempe registreringsafgiften for en

gennemsnitlig nulemissionsbil i 2021 med 81.400 kr. i forhold til gældende 2021-regler, mens ejeravgiften stiger med ca. 2.200 kr. over levetiden svarende til en årlig stigning på ca. 150 kr. ved en levetid på 15 år. Desuden skønnes det, at nulemissionsbiler i mikro-, lille- og mellemsegmentet fortsat ikke betaler registreringsafgift frem mod 2025.

For en konventionel bil skønnes forslaget at øge registreringsafgiften med 2.300 kr. i gennemsnit i 2021.

Det må forventes, at forslaget vil have en positiv effekt på arbejdsudbuddet, da det samlet set indebærer en lempelse af bilbeskatningen, der ventes at slå igennem i priserne og derved øge reallønnen.

De foreslåede ændringer vil medføre en forøgelse af skatteudgifterne. Skatteudgifter er afvigelser fra det almindelige skattesystem, hvor konkrete aktiviteter opnår en begunstigeelse. De foreslåede lempelser i registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler anslås at øge skatteudgifterne (2021-niveau) med 0,8 mia. kr. i 2021 stigende til 1,9 mia. kr. i 2025 og faldende til 1,4 mia. kr. i 2030.

### *3.1.2. Forhøjelse af udligningsafgiften for den eksisterende bilpark*

Det foreslås, at udligningsafgiften for den eksisterende bilpark indekseres med den forventede prisudvikling på 1,9 pct. om året frem til 2030 ved én samlet forhøjelse i 2021, svarende til en forhøjelse af udligningsafgiften med i alt ca. 21 pct. Da energifgifterne på benzin og diesel allerede indekseres efter pristal, svarer det til, at afgiftsforholdet mellem benzin- og dieseldrevne biler fastholdes uændret i 2021-2030 ved en gennemsnitlig årskørsel for en dieseldreven bil på omkring 22.000 km.

På baggrund af det nuværende provenu skønnes indekseringen af udligningsafgiften med betydelig usikkerhed at indebære et merprovenu efter tilbageløb på 0,5 mia. kr. i 2021 faldende til 0,3 mia. kr. i 2030.

En forhøjelse af udligningsafgiften øger omkostningerne ved at eje en dieseldreven bil, hvorfor det må forventes at have en effekt på salget af dieseldrevne biler og heraf afledte provenueffekter fra bl.a. registreringsafgiften. Adfærdseffekten fra ejere af den eksisterende bilpark forventes dog at være yderst begrænset, hvorfor der ikke er medregnet en effekt heraf.

### *3.1.3. Forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften for den eksisterende bilpark*

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften forhøjes med 3 pct. i 2022, 6,5 pct. i 2023, 6,5 pct. i 2024, 6,5 pct. i 2025 og yderligere 10 pct. i 2026.

På baggrund af det nuværende provenu fra brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften skønnes forhøjelserne for bestanden af biler at medføre et merprovenu efter tilbageløb på 0,1 mia. kr. i 2022 stigende til 1,1 mia. kr. i 2030.

En forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften øger omkostningerne ved at eje en bil, hvorfor det må forventes at få en effekt på bilsalget og heraf afledte effekter i form af færre provenuindtægter fra bl.a. registreringsafgif-

ten. Adfærdseffekten fra ejere af den eksisterende bilpark forventes dog at være yderst begrænset, hvorfor der ikke er medregnet en effekt heraf.

### *3.1.4. Forlængelse af ordning med lav elafgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer*

Forlængelse af særordningen for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. til og med 2030 til den lave elafgift på 0,4 øre pr. kWh skønnes at medføre et mindreprovenu på 0,1 mia. kr. efter adfærd og tilbageløb i 2022 stigende til 0,9 mia. kr. i 2030.

For en elbil, som kører 13.000 km årligt svarende til den gennemsnitlige årskørsel for en benzindreven bil, vil forslaget medføre, at den årlige afgiftsbetaling forbliver på ca. 13 kr. (inkl. moms). Det svarer til en afgiftslempelse i 2021 på ca. 2.700 kr. inklusive moms i forhold til den fulde elafgift. Til sammenligning betaler en gennemsnitlig nyregistreret benzinbil ved en gennemsnitlig årskørsel ca. 4.900 kr. i benzinafgift inklusive moms.

Det må forventes, at den foreslåede lempelse af elafgiften for elektricitet ved erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. vil have en positiv, men dog begrænset effekt på arbejdsudbuddet, da lempelsen af elafgiften ventes at slå igennem i priserne og derved øge reallønnen.

Forslaget medfører en forøgelse af skatteudgifter. Almindeligvis svarer skatteudgiften til det umiddelbare provenutab, det vil sige provenutabet uden korrektion for tilbageløb og eventuelle adfærdseffekter. Den foreslåede lempelse af elafgiften vil på den baggrund kunne anslås at øge skatteudgifterne svarende til det umiddelbare provenu i alt i perioden 2022-2030.

### *3.1.5. Justering af beskatningen af fri bil*

Den del af lovforslaget, der vedrører justering af beskatningen af fri bil, vedrører ca. 90.000 personer, der årligt beskattes af fri bil.

Målt i umiddelbar virkning skønnes justeringen at medføre et merprovenu på ca. 10 mio. kr. i 2021 gradvist stigende til 100 mio. kr. i 2025. Efter tilbageløb og adfærd skønnes justeringen at være omtrent provenuneutral. Der er relativt stor usikkerhed på provenuskønnene som følge af usikkerhed på udviklingen i udbud og priser på eldrevne biler m.v.

Den varige virkning skønnes til et merprovenu på ca. 30 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd. Det varige merprovenu skal ses i lyset af, at de gældende regler medfører en automatisk gradvis lempelse af beskatningen af fri bil. Det skyldes, at grænsebeløbet på 300.000 kr. mellem beskatning på 25 pct. henholdsvis på 20 pct. ikke reguleres, men ligger nominelt fast. I takt med inflationen vil en stadig større del af bilens værdi med tiden være over 300.000 kr., der beskattes med 20 pct., og en tilsvarende mindre del være under 300.000 kr., der beskattes med 25 pct. På lang sigt vil beskatningen af fri bil dermed tendere mod at udgøre ca. 80 pct. af det nuværende niveau. Med afskaffelsen af grænsebeløbet på 300.000 kr. og indførelse af én sats på

22,5 pct. fjernes denne automatiske gradvise lempelse, og udviklingen i provenuet bliver mere robust over tid.

For finansåret 2021 skønnes en provenuvirkning på 0 mio. kr.

Justeringen skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu for kommunerne på 5 mio. kr. i 2022 stigende til 40 mio. kr. i 2025.

Der er i skønnene forudsat en forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften i årene 2022-2026 og en gradvis forbedring af brændstoføkonomien for konventionelle biler, således at den er forbedret med ca. 18 pct. i 2025.

Skattefritagelsen for værdien af arbejdsgiverbetalt installation af ladestander ved bopælen i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil har isoleret set karakter af en skatteudgift. Imidlertid er skattefritagelsen finansieret inden for justeringen af beskatningen af fri bil, og derfor vurderes skattefritagelsen ud fra en helhedsbetragtning ikke at kunne anses som en skatteudgift.

### 3.1.6. Forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler

Den del af lovforslaget, der vedrører et forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler, skønnes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu frem mod 2025. Mindreprovenuet forventes at stige fremadrettet mod 2030 som følge af en forventet større udbredelse af nul- og lavemissionsbiler i bilbestanden. Den varige virkning skønnes til ca. -5 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd.

Forhøjelsen af det deleøkonomiske bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler skønnes at medføre et årligt umiddelbart mindreprovenu for kommunerne på ca. -0,5 mio. kr. årligt i 2021-2025.

Det forhøjede deleøkonomiske bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler indebærer indførelsen af en skatteudgift, der svarer til forslagets umiddelbare mindreprovenu.

### 3.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 46,3 mio. kr. i 2020-2029 svarende til 0,4 mio. kr. i 2020, 28,6 mio. kr. i 2021, 3,6 mio. kr. i 2022, 3,2 mio. kr. i 2023, 3,3 mio. kr. i 2024, 3,6 mio. kr. i 2025 og 3,7 mio. kr. i alt i årene 2026 til 2029. I 2030 og frem er der varige udgifter for 0,1 mio. kr. årligt. De administrative omkostninger vedrører bl.a. implementering, vejledning og borgerhenvendelser. De administrative omkostninger for Skatteforvaltningen er overvejende finansieret i tilknytning til Aftale om grøn omstilling af vejtransporten.

For så vidt angår de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning bemærkes det, at bestemmelserne i lovforslaget er udarbejdet så enkelt og klart som muligt og bl.a. med det formål at muliggøre en automatisk, systemunderstøttet sagsbehandling.

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

Det skønnes, at forslaget om omlægning af bilafgifterne for nye biler vil medføre en ikke nævneværdig umiddelbar lempelse i 2021 stigende til ca. 0,1 mia. kr. i 2030. I skønnet er lagt til grund, at erhvervenes køb af biler udgør omkring 50 pct. af det samlede køb af biler.

Derudover skønnes det, at forslagene om en indeksering af udligningsafgiften og forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften for den eksisterende bilpark vil medføre en umiddelbar stramning på 0,1 mia. kr. i 2021 stigende til 0,2 mia. kr. i 2030. I skønnet er lagt til grund, at erhvervenes biler udgør omkring 10 pct. af den samlede bestand af biler.

For så vidt angår forslagene om lav elafgift skønnes det, at erhvervene vil opnå hele den umiddelbare lempelse på 0,1 mia. kr. i 2022 stigende til 0,9 mia. kr. i 2030. Det forventes dog, at afgiften vil blive overvæltet i forbrugerpriserne.

Med forslaget om justering af beskatning af fri bil øges incitamentet for arbejdstagerne til at vælge en mere brændstoføkonomisk bil, og det er dermed alene arbejdstagerens skatteforhold, der direkte påvirkes af forslaget. Der er således ingen umiddelbare økonomiske konsekvenser for virksomheder, der tilbyder firmabiler til ansatte. I det omfang der sker en tilpasning i form af mere brændstoføkonomiske firmabiler, f.eks. i retning mod mindre og som oftest også billigere firmabiler, formodes virksomheden af konkurrencehensyn at tilpasse forholdet mellem kontantløn og anden aflønning, således at den samlede aflønning forbliver uændret. Der vil således heller ikke med tilpasningen være økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget om justering af beskatningen af fri bil har ingen væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Arbejdsgiverne vil som hidtil skulle opgøre og indberette værdi af fri bil for de ansatte og indeholde skatten heraf. Det er tanken, at der i forbindelse med indberetningen af fri bil vil blive stillet krav om angivelse af biltype (elbil, pluginhybridbil, konventionel bil) for at forbedre kontrol- og risikovurderingsmulighederne. Den systemmæssige understøttelse heraf vil imidlertid ikke nødvendigvis kunne være på plads ved lovens ikrafttrædelse, hvorfor et krav herom i givet fald først vil blive stillet på et senere tidspunkt ved ændring af indberetningsbekendtgørelsen med hjemmel i skatteindberetningslovens § 4, stk. 4.

Den del af lovforslaget, der vedrører et forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler, vurderes at have meget begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser. Forslaget har en positiv virkning for formidlere af privatudlejning af nul- og lavemissionsbiler, mens der omvendt vil være en begrænset negativ virkning for virksomheder med erhvervsmæssig udlejning af nul- og lavemissionsbiler.

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.

Lovforslaget vurderes ikke at påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye digitale teknologier og forretningsmodeller og/eller udmøntning i en erhvervsrettet digital løsning. Principperne for agil erhvervsrettet regulering vurderes derfor ikke at være relevante.

##### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

For dem, som via tredjemand får indregistreret et køretøj berørt af ændringerne af registreringsafgiften i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttræden, og som efterfølgende på baggrund af en indgået købsaftale enten skal have tilbagebetalt registreringsafgift eller efterbetale registreringsafgift, kan der være en begrænset administrativ belastning. Tilsvarende gør sig gældende for dem, som eksporterer et køretøj berørt af ændringerne af registreringsafgiften i denne periode.

Det vurderes, at lovforslagets øvrige dele ikke har administrative konsekvenser for borgerne.

##### 6. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Omlægningen af bilafgifterne forventes at bidrage til et øget salg af nul- og lavemissionsbiler og et lavere salg af konventionelle diesel- og benzinbiler. Det skønnes, at omlægningen vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 0,2 mio. t i 2025 og 0,5 mio. t i 2030.

Forslaget skønnes derved at have betydelige klimamæssige konsekvenser og bidrager til Danmarks 70 pct. reduktionsmål i 2030. Omlægningen af registreringsafgiften for motorcykler, autocampere og veteranbiler skønnes ikke at have nævneværdige konsekvenser for vejtransportens CO<sub>2</sub>-udledning.

Forslaget om justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler vil medvirke til at forbedre rammevilkårene for udbredelse af nul- og lavemissionsbiler, det vil typisk sige eldrevne biler og pluginhybridbiler. Udledningerne fra disse typer af biler udgør en lavere klima- og miljøbelastning pr. bil end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne biler. Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede ændringer vil have positive om end begrænsede klima- og miljømæssige konsekvenser.

##### 7. Forholdet til EU-retten

Særordningen for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. er oprindeligt notificeret efter Europa-Kommissionens forordning om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88. Det er fortsat vurderingen, at særordningen kan indebære stats-

støtte, jf. artikel 107, stk. 1, i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde, men at en eventuel støtte vil være forenelig med det indre marked, jf. artikel 44 i Europa-Kommissionens forordning om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (den gældende statsstøttegruppefritagelsesforordning). Særordningen vil derfor blive indberettet til Europa-Kommissionen i henhold til artikel 11 i gruppefritagelsesforordningen.

De øvrige dele af lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

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

Et udkast til lovforslag er ikke forinden fremsættelse sendt i høring henset til tidspunktet for indgåelse af den politiske Aftale om grøn omstilling af vejtransporten den 4. december 2021 og det forhold, at visse af lovforslagets elementer skal have virkning fra og med fremsættelsestidspunktet den 18. december 2020. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i høring med frist den 15. januar 2021 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, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Associationen Dansk Biobrændsel, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Eksportrådet, ERFA-gruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering, FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for plastformsøkonomi, Forsikring & Pension, FSR – danske revisorer, GAFSAM, International Transport Danmark, Justitia, Kraka, Landsskatteretten, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, SKAD – Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankestyrelsen, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening.

##### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)

<p>Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner</p>	<p>Samlet set skønnes lovforslaget at indebære et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0,2 mia. kr. akkumuleret over perioden 2021-2030. Den varige virkning skønnes til ca. 1,3 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører bilafgifter og forlængelse af lav elafgift, skønnes at indebære et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0,3 mia. kr. akkumuleret over perioden 2021-2030.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører justering af beskatningen af fri bil, skønnes at være omtrent provenuneutral. Målt i varig virkning skønnes et merprovenu på ca. 30 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd.</p>	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører et øget deleøkonomisk bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler skønnes at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu på ca. 1 mio. kr. årligt 2021-2025. Den varige virkning skønnes til -5 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd.</p>
<p>Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner</p>	<p>Ingen.</p>	<p>Lovforslaget vurderes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 46,3 mio. kr. i 2020-2029 svarende til 0,4 mio. kr. i 2020, 28,6 mio. kr. i 2021, 3,6 mio. kr. i 2022, 3,2 mio. kr. i 2023, 3,3 mio. kr. i 2024, 3,6 mio. kr. i 2025 og 3,7 mio. kr. i alt i årene 2026 til 2029. I 2030 og frem er der varige udgifter for 0,1 mio. kr. årligt. De administrative omkostninger vedrører bl.a. implementering, vejledning og borgerhenvendelser. De administrative omkostninger for Skatteforvaltningen er overvejende finansieret i tilknytning til Aftale om grøn omstilling af vejtransporten.</p>
<p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Den del af lovforslaget om omlægning af bilafgifterne for nye biler skønnes at medføre en ikke nævneværdig umiddelbar lempelse i 2021 stigende til ca. 0,1 mia. kr. i 2030 for erhvervene.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører justering af beskatningen af fri bil, vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.</p>	<p>Den del af lovforslaget en indeksering af udligningsafgiften og forhøjelse af ejerafgiften for den eksisterende bilpark skønnes at medføre en umiddelbar stramning på 0,1 mia. kr. i 2021 stigende til 0,2 mia. kr. i 2030 for erhvervene.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører et forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for nul- og lavemissionsbiler vurderes at have meget begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser. Forslaget har en positiv virkning for formidlere af privatudlejning af nul- og lavmissionsbiler, mens der omvendt vil være en begrænset negativ virkning for virksomheder med erhvervsmedlemsudlejning af nul- og lavemissionsbiler.</p>
<p>Administrative konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Ingen.</p>	<p>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 disse ikke kvantificeres.</p>

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Der kan være en begrænset administrativ belastning for borgere, der indregistrerer eller eksporterer et køretøj berørt af ændringerne af registreringsafgiften i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttrædelse.
Klima- og miljømæssige konsekvenser	Forslagene skønnes samlet set at reducere CO <sub>2</sub> -udledningen med ca. 0,2 mio. t i 2025 og 0,5 mio. t i 2030.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Særordningen for erhvervmæssig opladning af elbiler m.v. er oprindeligt notificeret efter Europa-Kommissionens forordning om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88. Det fortsat er vurderingen, at særordningen kan indebære statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 1, i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde, men at en eventuel støtte vil være forenelig med det indre marked, jf. artikel 44 i Europa-Kommissionens forordning om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (den gældende statsstøttegruppefritagelsesforordning). Særordningen vil derfor blive indberettet til Europa-Kommissionen i henhold til artikel 11 i gruppefritagelsesforordningen.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering /Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det følger af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 1-19, hvilke køretøjer, der er fritaget for registreringsafgift. Efter § 2, stk. 1, nr. 2, er personkøretøjer og varevogne som nævnt i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, 2 og 8, der udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner, bortset fra køretøjer, der anvendes erhvervmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende, fritaget for afgift.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 2, ændres, så henvisningen til stk. 1, 2 og 8, ændres til stk. 1, 2 og 7.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

##### Til nr. 2

Det følger af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 3, at et køretøj, som er fritaget for afgift efter bestemmelsens stk. 1 og 2, skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, når betingelserne for afgiftsfritagelsen ikke længere er opfyldt.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 8, at såfremt et motorkøretøj, der hidtil har været afgiftsfrit, jf. lovens § 1, stk. 4, overgår til en person eller virksomhed,

der ikke er omfattet af § 1, stk. 4, ved salg eller anden overdragelse, skal køretøjet afgiftsberigtiges efter reglerne i registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 11, at hvis en leasingaftale ændres i andre tilfælde end de i stk. 8 opregnede, uden at aftalen med de ønskede ændringer indsendes til Skatteforvaltningen til godkendelse, og anvendes køretøjet uanset forpligtelsen i stk. 8, 1. pkt., efter det tidspunkt, hvor den pågældende ændring er foretaget, forfalder den fulde registreringsafgift for køretøjet efter § 1, stk. 1, opgjort efter reglerne i registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e fra ændringstidspunktet. Efter § 3 b, stk. 13, skal et køretøj afgiftsberigtiges efter §§ 4-5 e, hvis køretøjet overgår til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres af landet.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 2, stk. 3, § 3 a, stk. 8, § 3 b, stk. 11 og 13, og § 7 b, stk. 1, ændres, så henvisningen til §§ 4-5 e ændres til §§ 4-5 c.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens §§ 5 b-5 e, jf. lovforslagets § 1, nr. 20.

##### Til nr. 3

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2, at registreringsafgiften for nye biler, der er forsynet med selealar-

mer, nedsættes med 1.000 kr. pr. selealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for tre selealmer. Efter § 3, stk. 3, er fradraget for selealmer betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2 og 3, ophæves.

Det betyder, at registreringsafgiften for nye biler ikke vil blive nedsat med 1.000 kr. pr. selealarm, selvom køretøjet er forsynet med tre eller flere selealmer, der er monteret af fabrikations- og importørvirksomheden.

Til nr. 4

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, at registreringsafgiften for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 7, beregnes af køretøjets afgiftspligtige værdi. For motorcykler udgør registreringsafgiften 85 pct. af den afgiftspligtige værdi mellem 10.500 kr. og 63.800 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 63.800 kr. Der betales ikke registreringsafgift af de første 10.500 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1. Beløbet på 63.800 kr. benævnes også et skalaknæk.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1, ændres, så 85 pct. af 8.900 kr.-54.500 kr. (2010-niveau) ændres til 25 pct. af 17.100 kr. (2010-niveau), 85 pct. af 17.100 kr.-58.100 kr. (2010-niveau).

Det betyder, at der indsættes en ny lav sats på 25 pct. Den eksisterende lave sats på 85 pct. vil herefter blive en mellemsats, og den høje sats på 150 pct. bevares. Det betyder derudover, at skalaknækket mellem den lave og den mellemste sats fastsættes til 17.100 kr. (2010-niveau), og at skalaknækket mellem den mellemste og den høje sats fastsættes til 58.100 kr. (2010-niveau). Det svarer i 2021-niveau til, at skalaknækkene fastsættes til 20.000 kr. og 68.000 kr.

Registreringsafgiften for nye motorcykler vil således komme til at udgøre 25 pct. af den afgiftspligtige værdi op til 17.100 kr. (2010-niveau), 85 pct. af værdien fra 17.100 kr. og op til 58.100 kr. (2010-niveau), og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 58.100 kr. (2010-niveau).

Til nr. 5

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, at registreringsafgiften for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 7, beregnes af køretøjets afgiftspligtige værdi. For andre køretøjer, jf. dog §§ 5-6 a, udgør registreringsafgiften 85 pct. af den afgiftspligtige værdi op til 202.200 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 202.200 kr., jf. § 4, stk. 1, nr. 2. Beløbet på 202.200 kr. benævnes også et skalaknæk.

Det foreslås at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2, ændres, så 85 pct. af 172.900 kr. (2010-niveau) ændres til 25 pct. af 55.600 kr. (2010-niveau), 85 pct. af 55.600 kr.-172.900 kr. (2010-niveau).

Det betyder, at der indsættes en ny lav sats på 25 pct. Den eksisterende lave sats på 85 pct. vil herefter blive en mellemsats, og den høje sats på 150 pct. bevares. Det betyder derudover, at skalaknækket mellem den lave og den mellemste sats fastsættes til 55.600 kr. (2010-niveau), og at skalaknækket mellem den mellemste og den høje sats fastsættes til 172.900 kr. (2010-niveau). Det svarer i 2021-niveau til, at skalaknækkene fastsættes til 65.000 kr. og 202.200 kr. Endvidere ændres henvisningen til §§ 5-6 a til §§ 5-5 c, som følge af den foreslåede ændring af §§ 5 b-5 e, jf. lovfor-slaget § 1, nr. 20.

Registreringsafgiften for nye personbiler vil således komme til at udgøre 25 pct. af den afgiftspligtige værdi op til 55.600 kr. (2010-niveau), 85 pct. af værdien fra 55.600 kr. og op til 172.900 kr. (2010-niveau) og 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 172.900 kr. (2010-niveau).

Til nr. 6

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2, at der for benzin- og dieseldrevne personbiler gives et fradrag i registreringsafgiften, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Fradraget for benzindrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter brændstof. For øvrige personbiler fastsættes fradraget som for benzindrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. lovens § 4, stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, gives der et tillæg i registreringsafgiften for benzin- og dieseldrevne personbiler, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Tillægget for benzindrevne personbiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne personbiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof. For øvrige personbiler fastsættes tillægget som for benzindrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. lovens § 4, stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4, at brændstofforbruget, det vil sige bilens energieffektivitet, efter § 4, stk. 2 og 3, opgøres for benzin- og dieseldrevne personbiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjets brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som ændret senest ved Europa-Parlamen-

tets og Rådets forordning (EU) nr. 858/2018 af 30. maj 2018. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal. For biler, hvor brændstofforbruget er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)), omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til én decimal, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EF) nr. 46/2007 af 5. september 2007, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008.

WLTP-metoden blev indført i dansk ret ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 og erstattede den tidligere metode New European Driving Cycle (NEDC). Ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 blev der endvidere indført en overgangsperiode, hvorefter brændstofforbruget indtil den 31. marts 2019 blev opgjort efter et tilnærmet NEDC-forbrug som forbruget efter WLTP-metoden tillagt 10 pct. Ved lov nr. 332 af 30. marts 2019 blev denne overgangsperiode forlænget indtil udgangen af 2020. Efter gældende ret omregnes brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden således til et tilnærmet NEDC-forbrug ved at anvende en fast faktor på 1,1 indtil udgangen af 2020. Fra og med den 1. januar 2021 anvendes en faktor på 1,21. Dette sker for at undgå en utilsigtet afgiftsforhøjelse ved overgangen fra NEDC til WLTP.

For biler, for hvilke brændstofforbruget ikke opgøres efter den ovenfor nævnte WLTP-metode, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For benzin- og dieseldrevne biler, for hvilke der ikke foreligger oplysninger om bilens brændstofforbrug, foretages en omregning til kilometer pr. liter brændstof, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2.

For biler, som hverken drives af benzin eller diesel, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel svarende til henholdsvis en benzin- eller dieseldreven bil efter metoden angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3-10. Det fremgår af disse bestemmelser i brændstofforbrugsafgiftsloven, hvilke typer biler der efter omregning betales afgift af som henholdsvis benzin- eller dieseldrevne biler.

Det følger derudover af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 5, at den afgiftspligtige værdi for nye biler omfattet af § 4, stk. 1, nr. 2, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder, forhøjes med 7.450 kr. Hvis bilen kun er forsynet med

én sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr.

Efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, skal registreringsafgiften for nye personbiler mindst udgøre 20.000 kr. efter nedsættelserne i stk. 2, og § 8, stk. 7. Det vil sige, at registreringsafgiften for personbiler mindst kan udgøre 20.000 kr. inklusive fradrag for brændstofforbrug, sikkerhedspuder og fem stjerner på basis af Euro NCAP.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-6, ophæves, og i stedet indsættes § 4, stk. 2-5.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at der for personbiler beregnes et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram af de første 125 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, 427 kr. (2010-niveau) pr. gram af de næste 35 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer og 812 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af resten.

Det betyder, at der vil gives et tillæg i registreringsafgiften for personbilers CO<sub>2</sub>-udledning. Der vil skulle betales 213,5 kr. pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af de første 125 g, 427 kr. pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af de næste 35 g og 812 kr. pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer fra 160 g og opefter. Det svarer i 2021-niveau til, at tillægget vil udgøre 250 kr. pr. gram af de første 125 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, 500 kr. af det næste 35 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer og 950 kr. pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af resten. Tillægget vil således være lavest for biler, der udleder mindst CO<sub>2</sub>, og højest for biler, der udleder mest CO<sub>2</sub>.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at for personbiler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, opgøres personbilers CO<sub>2</sub>-udledning efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervs-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 og (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011.

Det betyder, at for personbiler, hvor udledning er målt efter den nyeste målemetode (WLTP), vil CO<sub>2</sub>-udledningen fremgå direkte af bilens typegodkendelse. Det er denne CO<sub>2</sub>-udledning, der vil blive lagt til grund ved beregning af tillægget for CO<sub>2</sub>-udledning efter foreslåede § 4, stk. 2.

Det foreslås i *stk. 3, 2. pkt.*, at for personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort



efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21.

Det betyder, at for personbiler, hvor udledning er målt efter den tidligere målemetode (NEDC), vil det målte antal gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer blive multipliceret med 1,21. Faktoren på 1,21 er den gennemsnitlige forskel mellem WLTP-målemetoden og NEDC-målemetoden.

Det foreslås i *stk. 3, 3. pkt.*, at for personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer, som angivet i 1. pkt. eller 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det foreslås i *stk. 3, 4. pkt.*, at det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

	2020-2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Nedskrivning i pct. point.	0	3,3	3,3	3,3	3,3	1,1	1,1	1,1
Reguleringsfaktor	1	0,967	0,934	0,901	0,868	0,857	0,846	0,835
Nedre værdi (CO <sub>2</sub> g. pr. km.)	125	121	117	113	109	107	106	104
Mellem værdi (CO <sub>2</sub> g. pr. km.)	35	34	33	32	30	30	30	29
Øvre værdi (CO <sub>2</sub> g. pr. km.)	160	155	150	145	139	137	136	133

Det foreslås i *stk. 5, 1. pkt.*, at der for personbiler gives et fradrag i afgiften efter stk. 1, nr. 2, og tillæg efter stk. 2 på 18.500 kr. (2010-niveau). Det foreslås i *stk. 5, 2. pkt.*, at fradraget højst kan udgøre summen af afgift efter stk. 1, nr. 2 og tillæg efter stk. 2. Det svarer i 2021-niveau til, at fradraget vil udgøre 21.700 kr.

Det betyder, at der ved anmeldelse af personbiler til registrering i Danmark vil ydes et fradrag i registreringsafgiften på 18.500 kr. (2010-niveau). Fradraget vil dog højst kunne udgøre summen af registreringsafgiften efter § 4, stk. 1, nr. 2, og CO<sub>2</sub>-tillægget efter det foreslåede § 4, stk. 2.

Til nr. 7

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, at afgiften for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, beregnes af køretøjets værdi med de angivne satser. For motorcykler beregnes afgiften som 85 pct. af 10.500 kr.-63.800 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af resten. For personbiler beregnes afgiften som 85 pct. af 202.200 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af resten.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7, at registreringsafgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som for nye. Registreringsafgiften nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt. Dette gælder ligeledes for beløbene for tillæg og fradrag for køretøjets brændstoffektivitet, fradrag for selealarmer, bundfradrag for eldrevne køre-

Det betyder, at for personbiler, der enten er så gamle, at de ikke er målt, eller er så store, at de ikke skal måles, anvendes omregningsmetoderne i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10, hvorefter bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km målt efter NEDC-målemetoden multipliceres med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Det foreslås i *stk. 4*, at de grænseværdier for CO<sub>2</sub>-udledning, der er angivet i stk. 2, fra og med den 1. januar 2022 nedsættes med 3,3 procentpoint årligt i hvert af årene 2022-2035, og med 1,1 procentpoint årligt i hvert af årene 2026,2035, og der herved fremkomne grænseværdier afrundet til nærmeste hele gram.

Det betyder, at de angivne grænseværdier for CO<sub>2</sub>-udledning årligt nedsættes med 3,3 procentpoint i hvert af årene 2022-2025 og 1,1 procentpoint årligt i hvert af årene 2026-2035, og afrundes til nærmeste hele gram.

tøjer og pluginhybridbiler, fradrag for sikkerhedspuder og fradrag for fem stjerner på basis af Euro NCAP.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., ændres, så henvisningen til § 4, stk. 1-3, 5 og 6, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7, ændres til § 4, stk. 1, 2 og 5, § 5 b, stk. 2-4 og § 5 c, stk. 2.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2, og den foreslåede ændring af § 4, stk. 2-6, og §§ 5 b-5 e, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, 6 og 20.

Til nr. 8

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, at afgiften for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, beregnes af køretøjets værdi med de angivne satser. For motorcykler beregnes afgiften som 85 pct. af 10.500 kr.-63.800 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af resten. For personbiler beregnes afgiften som 85 pct. af 202.200 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af resten.

Efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 9, reguleres beløbsgrænserne i stk. 1 efter personskattelovens § 20.

Efter personskattelovens § 20 anvendes et årligt beregnet reguleringstal ved regulering af beløb efter denne bestemmelse. Reguleringstallet beregnes som det foregående års reguleringstal forhøjet med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for

det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Reguleringstallet beregnes med én decimal. Efter bestemmelsens stk. 2, forhøjes eller nedsættes beløbene ved regulering med samme procent som den, hvormed årets reguleringstal afviger fra 100. De regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 10, at der for hver kalendermåned fastsættes en korrektion af de afgiftssatser, der er fastsat i stk. 1, nr. 2. Kalendermånedens korrektion beregnes på grundlag af afvigelsen mellem prisudviklingen for personbiler og prisudviklingen under ét. Prisudviklingen måles ved det indeks for nettopriser, der offentliggøres af Danmarks Statistik. Prisudviklingen for personbiler måles i procent ved ændringen i nettoprisindekset for personbiler måned for måned. Prisudviklingen under ét måles som den gennemsnitlige procentvise ændring måned for måned i det samlede nettoprisindeks de seneste 12 måneder. Prisafvigelsen beregnes herefter som forskellen mellem prisudviklingen for personbiler og prisudviklingen under ét. Den samlede prisafvigelse er summen af prisafvigelserne siden marts 2003 og beregnes med to decimaler. Korrektionen udgør det dobbelte af den samlede prisafvigelse 2 måneder tidligere. Positiv korrektion fradrages i afgiftssatserne, og der bortses fra negativ korrektion.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 11, at korrektioner af afgiftssatserne beregnet efter stk. 10, har virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges i den kalendermåned, for hvilken korrektionen er beregnet.

Bestemmelserne blev indført ved lov nr. 395 af 28. maj 2003, da den daværende regering ikke ønskede, at ekstraordinært store stigninger i bilpriserne skulle føre til øget skatteprovenu. Med bestemmelserne indførte regeringen en ordning, hvorefter statskassen ikke fik øgede indtægter fra moms og registreringsafgift af personbiler, såfremt personbiler steg mere end prisudviklingen under ét. På den måde blev bilkøberne friholdt for ekstraordinære stigninger i afgifterne som følge af ekstraordinære prisstigninger, men ikke fra øgede afgifter, der knyttede sig til prisstigninger, der var på niveau med den generelle prisudvikling.

Bestemmelserne relaterer sig til de registreringsafgiftssatser, som var gældende i 2003, på henholdsvis 105 pct. og 180 pct. Efter bestemmelserne sker der således ikke korrektion, når den samlede prisudvikling for personbiler siden marts 2003 er den laveste i forhold til den generelle prisudvikling, og der kan således ikke forekomme afgiftssatser over henholdsvis 105 pct. og 180 pct.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 12, at der for benzin- og dieseldrevne personbiler, som er omfattet af § 5 a, stk. 2, 2. pkt., eller § 10, stk. 4, gives tillæg og fradrag i registreringsafgiften efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-4, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Dette gælder også for benzin- og dieseldrevne biler, der er omfattet af § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017.

De gældende regler om tillæg og fradrag for energieffek-

tivitet finder således ikke anvendelse for køretøjer, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4 (veterankøretøjer), og køretøjer, som er konstrueret til ophold og beboelse (autocampere), jf. registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 2. pkt. Det samme gælder for benzin- og dieseldrevne personbiler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. For disse benzin- og dieseldrevne biler gives tillæg eller fradrag for brændstoffektivitet efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-4, i lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.

Efter reglerne registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-4, i lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017 gives et fradrag i registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler, og 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Tillægget udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 9-12, der bliver til stk. 8-11, ophæves, og i stedet indsættes stk. 8 og 9.

Det foreslås i *stk. 8, 1. pkt.*, at beløbene i stk. 1, 2 og 5 reguleres efter personskattelovens § 20. Det foreslås i *stk. 8, 2. pkt.*, at de regulerede beløb i stk. 2 dog afrundes til nærmeste hele kronebeløb.

Det betyder, at beløbene vedrørende sats for registreringsafgift, jf. stk. 1, tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, jf. stk. 2, og bundfradrag, jf. stk. 5, skal reguleres efter personskattelovens § 20.

Det følger af personskattelovens § 20, at ved regulering efter denne bestemmelse anvendes et årligt beregnet reguleringstal. Reguleringstallet beregnes som det foregående års reguleringstal forhøjet med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Reguleringstallet beregnes med én decimal. Det følger af § 20, stk. 2, at ved regulering efter stk. 1 forhøjes eller nedsættes beløbene med samme procent som den, hvormed årets reguleringstal afviger fra 100. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der kan deles med 100.

Beløbene i stk. 1 vedrørende sats for registreringsafgift, og stk. 5 vedrørende bundfradrag vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb deleligt med 100 kr. Da satserne i stk. 2 vedrørende tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning er meget lave, vil det være u hensigtsmæssigt at afrunde disse satser til nærmeste hele kronebeløb deleligt med 100 kr. Derfor præciseres det, at beløbene i stk. 2 vedrørende tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning afrundes til nærmeste hele kronebeløb.

Det foreslås i *stk. 9*, at der for benzin- og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 5 a, stk. 2, 2. pkt., beregnes tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning med den laveste sats, jf. stk. 2.

Det betyder, at der for benzin- og dieseldrevne autocampere vil skulle betales tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning med den laveste sats efter § 4, stk. 2. Der vil blive beregnet tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning for hele køretøjets udledning, men udledning opgjort i gram pr. kilometer multipliceres altid med den laveste sats. For en autocamper, der udleder eksempelvis 320 gram CO<sub>2</sub>-pr. km, vil der således skulle beregnes et tillæg på 320 x 213,5 kr., i alt 68.320 kr. Det svarer i 2021-niveau til, at den laveste sats udgør 250 kr.

Det betyder derudover, at køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4 (veterankøretøjer), og køretøjer, omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 2. pkt. (autocampere) ikke længere vil blive behandlet ens i forhold til tillæg for energieffektivitet. Dette skyldes ophævelsen af tillæg og fradrag for energieffektivitet, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, og den foreslåede indførelse af tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, som ikke vil finde anvendelse for veterankøretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

#### Til nr. 9

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, at registreringsafgiften for nye varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t, og som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, udgør 0 kr. af de første 63.400 kr. (2021-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 63.400 kr. Beløbet på 63.400 kr. benævnes også et skalaknæk.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, ændres, så 54.200 kr. (2010-niveau) ændre til 64.100 kr. (2010-niveau).

Det betyder, at skalaknækket på 54.200 kr. (2010-niveau) ændres til 64.100 kr. (2010-niveau). Det svarer i 2021-niveau til, at skalaknækket ændres til 75.000 kr.

Registreringsafgiften for nye varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t, vil således komme til at udgøre 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 64.100 kr. (2010-niveau).

#### Til nr. 10

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, at for nye varebiler med en tilladt totalvægt over 2,5 t, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 38.200 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten. For sådanne varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 56.800 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2. Beløbet på 38.200 kr. benævnes også et skalaknæk.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, ændres, så i 1. pkt. ændres 38.000 kr. til 64.100 kr., og 30 pct. ændres til 50 pct., og i 2. pkt. ændres 56.800 kr. til 47.000 kr.

Det betyder, at skalaknækket på 38.200 kr. ændres til 64.100 kr. (2010-niveau). Det svarer i 2021-niveau til, at skalaknækket ændres til 75.000 kr. Derudover foreslås det,

at satsen på 30 pct. ændres til 50 pct., og at afgiften højst kan udgøre 47.000 kr. i stedet for 56.800 kr.

Registreringsafgiften for nye varebiler med en tilladt totalvægt over 2,5 t som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, vil således komme til at udgøre 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten. For sådanne varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 47.000 kr.

Skalaknækket på 75.000 kr. vil blive reguleret efter personskatteovens § 20, hvorefter der ved regulering anvendes et årligt beregnet reguleringstal. Reguleringstallet beregnes som det foregående års reguleringstal forhøjet med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Reguleringstallet beregnes med én decimal. Det følger af personskatteovens § 20, stk. 2, at ved regulering efter stk. 1 forhøjes eller nedsættes beløbene med samme procent som den, hvormed årets reguleringstal afviger fra 100. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der kan deles med 100.

#### Til nr. 11

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4, at der for benzin- og dieseldrevne varebiler gives et fradrag i registreringsafgiften, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Fradraget for benzindrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes fradraget som for benzindrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. § 5, stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5, gives et tillæg i registreringsafgiften for benzin- og dieseldrevne varebiler, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Tillægget for benzindrevne varebiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne varebiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes tillægget som for benzindrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. § 5, stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 6, at brændstofforbruget, det vil sige bilens energieffektivitet, efter § 5, stk. 4 og 5, opgøres for benzin- og dieseldrevne varebiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjets brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF)

nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)), omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til én decimal, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EF) nr. 46/2007 af 5. september 2007, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008.

WLTP-metoden blev indført i dansk ret ved lov nr. 1130 af 11. september 2018, og erstattede den tidligere metode New European Driving Cycle (NEDC). Ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 blev der endvidere indført en overgangsperiode, hvorefter brændstofforbruget indtil den 31. marts 2019 blev opgjort efter et tilnærmet NEDC-forbrug som forbruget efter WLTP-metoden tillagt 10 pct. Ved lov nr. 332 af 30. marts 2019 blev denne overgangsperiode forlænget indtil udgangen af 2020. Brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden omregnes således til et tilnærmet NEDC-forbrug ved at anvende en fast faktor på 1,1 indtil udgangen af 2020, og fra og med den 1. januar 2021 anvendes en faktor på 1,21. Dette sker for at undgå en utilsigtet afgiftsforhøjelse ved overgangen fra NEDC til WLTP.

For biler, for hvilke brændstofforbruget ikke opgøres efter den ovenfor nævnte metode, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

For benzin- og dieseldrevne varebiler, for hvilke der ikke foreligger oplysninger om en benzindreven varebils brændstofforbrug, foretages en omregning til kilometer pr. liter brændstof, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2.

For biler, som hverken drives af benzin eller diesel, omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel svarende til henholdsvis en benzin- eller dieseldreven bil efter metoden angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 3-10. Det fremgår af disse bestemmelser i brændstofforbrugsafgiftsloven, hvilke typer biler der efter omregning betales afgift af som henholdsvis benzin- eller dieseldrevne biler.

Det følger derudover af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 7, at den afgiftspligtige værdi for nye biler omfattet af § 5,

stk. 1, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder, forhøjes med 7.450 kr. Hvis bilen kun er forsynet med én sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-7, ophæves, og i stedet indsættes § 5, stk. 4-6.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at der for varebiler beregnes et tillæg på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer i registreringsafgiften efter stk. 1 og 2.

Det betyder, at der vil gives et tillæg i registreringsafgiften for varebilers CO<sub>2</sub>-udledning på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Det svarer i 2021-niveau til, at tillægget udgør 250 kr. Tillægget vil således være lavest for de biler, der udleder mindst CO<sub>2</sub>, og højest for de biler, der udleder mest CO<sub>2</sub>.

Det foreslås i *stk. 5, 1. pkt.*, at for varebiler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, opgøres CO<sub>2</sub>-udledningen efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 631/2019 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 og (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011.

Det betyder, at for varebiler, hvor udledning er målt efter den nyeste målemetode (WLTP), vil CO<sub>2</sub>-udledningen fremgå direkte af bilens typegodkendelse. Det er denne CO<sub>2</sub>-udledning, der vil blive lagt til grund ved beregning af tillægget for CO<sub>2</sub>-udledning efter foreslåede § 5, stk. 4.

Det foreslås i *stk. 5, 2. pkt.*, at for varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21.

Det betyder, at for varebiler, hvor udledning er målt efter den tidligere målemetode (NEDC), vil det målte antal gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer blive multipliceret med 1,21. Faktoren på 1,21 er den gennemsnitlige forskel mellem WLTP-målemetoden og NEDC-målemetoden.

Det foreslås i *stk. 5, 3. pkt.*, at for varebiler, for hvilke der hverken opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det foreslås i *stk. 5, 4. pkt.*, at det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udled-

ning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Det betyder, at for varebiler, der enten er så gamle, at de ikke er målt, eller er så store, at de ikke skal måles, anvendes omregningsmetoderne i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10, hvorefter bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km målt efter NEDC-målemetoden multipliceres med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Det foreslås i *stk. 6, 1. pkt.*, at der for varebiler gives et fradrag i afgiften efter stk. 1 og 2 og tillæg efter stk. 4 på 25.600 kr. (2010-niveau). Det foreslås i *stk. 6, 2. pkt.*, at fradraget højst kan udgøre summen af afgift efter stk. 1 og 2 og tillæg efter stk. 4. Det svarer i 2021-niveau til, at fradraget udgør 30.000 kr.

Det betyder, at der ved anmeldelse af varebiler til registrering i Danmark vil ydes et fradrag i registreringsafgiften på 25.600 kr. (2010-niveau). Fradraget vil dog højst kunne udgøre summen af registreringsafgiften efter § 5, stk. 1 og 2, og CO<sub>2</sub>-tillæget efter det foreslåede § 5, stk. 4.

Til nr. 12

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, at registreringsafgiften for nye og genopbyggede biler beregnes af bilens afgiftspligtige værdi. For biler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t, og som utvivlsomt er konstrueret og indrette til godstransport, udgør afgiften 0 kr. af de første 63.400 kr. (2021-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 63.400 kr.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 8, at registreringsafgiften for brugte biler beregnes på samme måde som for nye. Registreringsafgiften nedsættes med samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en tilsvarende bil, der er afgiftsberigtiget som ny. Dette gælder ligeledes for beløbene for tillæg og fradrag for bilens brændstoffeffektivitet, fradrag for selealarmer, fradrag for bundfradrag for eldrevne køretøjer og pluginhybridbiler, fradrag for sikkerhedspuder og fem stjerner på basis af Euro NCAP.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, *stk. 8, 2. pkt.*, der bliver *stk. 7, 2. pkt.*, ændres, så henvisningen til § 5, stk. 1, 2, 4, 5, 7 og 12, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7 ændres til stk. 1, 2, 4, 6 og 11, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2, og den foreslåede ændring af § 5, stk. 4-7, og §§ 5 b-5 e, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, 11 og 20.

Til nr. 13

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 10, at stk. 1-9 tilsvarende finder anvendelse for biler med en tilladt totalvægt på indtil 3,5 t afgiftsberigtiget efter stk. 2 og indrettet med fast soveplads, såfremt bilerne er specielt

indrettet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport. Bilerne må ikke anvendes privat.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, *stk. 10, 1. pkt.*, der bliver *stk. 9, 1. pkt.*, ændres, så henvisningen til stk. 1-9 ændres til stk. 1-8.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 14

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 11, at for biler mellem 2,5 og 4 t tilladt totalvægt, som er specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål, herunder tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værksteds-vogne, biblioteksvogne og lign., og anvendes hertil, finder stk. 1-9 tilsvarende anvendelse.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, *stk. 11*, der bliver *stk. 10*, ændres, så henvisningen til stk. 1-9 ændres til stk. 1-8.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 15

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 12, at en bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-11, skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omfattet af § 5, stk. 1, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8, med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 63.400 kr. (2021-niveau). For biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8, med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 38.200 kr. Dog kan nedslaget højst udgøre 56.800 kr., reguleret efter stk. 8, for biler omfattet af stk. 2, 2. pkt. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelsen efter 2.-4. pkt., kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, *stk. 12*, der bliver *stk. 11*, ændres, så henvisningen i *1. pkt.* til stk. 1-11 ændres til stk. 1-10, og henvisningen i *2-4. pkt.* til stk. 8 ændres til stk. 7.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 16

Efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 12, afgiftsberigtiges en bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-11, efter registreringsafgiftslovens § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk.

1, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8, med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 63.400 kr. (2021-niveau). For biler, der er omfattet af § 5, stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8, med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 38.200 kr. Dog kan nedsættelsen højst udgøre 56.800 kr., reguleret efter stk. 8, for biler omfattet af stk. 2, 2. pkt. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelsen efter 2.-4. pkt., kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, stk. 12, der bliver stk. 11, ændres, så i 2. pkt. ændres 54.200 kr. til 64.100 kr., i 3. pkt. ændres 30 pct. til 50 pct., og 38.200 kr. ændres til 64.100 kr. (2010-niveau) og i 4. pkt. ændres 56.800 kr. til 47.000 kr.

Det betyder, at skalaknækket i 2. pkt. på 54.200 kr. (2010-niveau) ændres til 64.100 kr. (2010-niveau). I 3. pkt. ændres satsen på 30 til 50 pct., og skalaknækket på 38.200 kr. ændres til 64.100 kr. (2010-niveau). Det foreslås derudover i 4. pkt., at ændre den maksimale afgift på 56.800 kr. til 47.000 kr. Det svarer i 2021-niveau til, at skalaknækkene ændres til 75.000 kr.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af de foreslåede ændringer af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1 og 2, og § 5, stk. 4-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 9-11.

Til nr. 17

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, at registreringsafgiften for nye og genopbyggede biler beregnes af bilens afgiftspligtige værdi. For biler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t, og som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, udgør afgiften 0 kr. af de første 63.400 kr. (2021-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 63.400 kr.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 12, at en bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-11, skal afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8, med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 63.400 kr. (2021-niveau). For biler, der er omfattet af § 5, stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8, med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 38.200 kr. Dog kan nedslaget højst udgøre 56.800 kr., reguleret efter stk. 8, for biler omfattet af stk. 2, 2. pkt. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelsen efter 2.-4. pkt., kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 13, at beløbsgrænserne i stk. 1 og 12 reguleres efter personskattelovens § 20.

Efter personskattelovens § 20 anvendes et årligt beregnet reguleringstal ved regulering af beløb efter denne bestemmelse. Reguleringstallet beregnes som det foregående års reguleringstal forhøjet med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Reguleringstallet beregnes med én decimal. Efter bestemmelsens stk. 2, forhøjes eller nedsættes beløbene ved regulering med samme procent som den, hvormed årets reguleringstal afviger fra 100. De regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, stk. 13, der bliver til stk. 12, nyaffattes.

Det foreslås i stk. 12, 1. pkt., at beløbene i stk. 1, 2, 4, 6 og 11 reguleres efter personskattelovens § 20. Det foreslås i stk. 12, 2. pkt., at de regulerede beløb i stk. 4 dog afrundes til nærmeste hele kronebeløb.

Det betyder, at beløbene vedrørende sats for registreringsafgift, jf. stk. 1, 2 og 11, tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, jf. stk. 4, og bundfradrag, jf. stk. 6, skal reguleres efter personskattelovens § 20.

Det følger af personskattelovens § 20, at ved regulering efter denne bestemmelse anvendes et årligt beregnet reguleringstal. Reguleringstallet beregnes som det foregående års reguleringstal forhøjet med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Reguleringstallet beregnes med én decimal. Det følger af § 20, stk. 2, at ved regulering efter stk. 1 forhøjes eller nedsættes beløbene med samme procent som den, hvormed årets reguleringstal afviger fra 100. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der kan deles med 100.

Beløbene i stk. 1, 2 og 11 vedrørende sats for registreringsafgift, og stk. 6 vedrørende bundfradrag vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb deleligt med 100 kr. Da satsen i stk. 4 vedrørende tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning er meget lav, vil det være uhensigtsmæssigt at afrunde denne sats til nærmeste hele kronebeløb deleligt med 100 kr. Derfor præciseres det, at beløbet i stk. 4 vedrørende tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning afrundes til nærmeste hele kronebeløb.

Til nr. 18

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 14, at benzin- og dieseldrevne varebiler, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, får tillæg og fradrag i registreringsafgiften efter reglerne i § 5, stk. 4-6, i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Dette gælder også for benzin- og dieseldrevne varebiler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017.

Det betyder, at de gældende regler om tillæg og fradrag for energieffektivitet ikke finder anvendelse for køretøjer, der er mere end 35 år gamle og fremtræder som ved første registrering (veterankøretøjer), jf. registreringsafgiftslovens

§ 5, stk. 14. Det samme gælder for benzin- og dieseldrevne varebiler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017. For disse benzin- og dieseldrevne biler gives tillæg eller fradrag for brændstoffektivitet efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-6, i lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.

Efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-6, i lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017 gives der et fradrag i registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler, og 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Tillægget udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5, stk. 14, ophæves.

Det betyder, at der herefter ikke vil gives tillæg og fradrag for benzin- og dieseldrevne varebiler, som er omfattet af § 10, stk. 4, efter reglerne i § 5, stk. 4-6, i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Dette vil også gælde for benzin- og dieseldrevne varebiler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017. Dette skyldes ophævelsen af tillæg og fradrag for energieffektivitet, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, og den foreslåede indførelse af tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, som ikke vil finde anvendelse for veterankøretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 19

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, at for køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befordring af mere end 9 personer inklusive føreren, har et til køretøjet svarende antal passagersæder og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring (busser), udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. Efter bestemmelsens stk. 3, forhøjes den afgiftspligtige værdi efter stk. 1, med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 3, ophæves.

Det betyder, at den afgiftspligtige værdi for nye køretøjer efter bestemmelsens stk. 1 (busser), ikke vil blive forhøjet, selvom køretøjet ikke er forsynet med sikkerhedspuder eller kun er forsynet med én sikkerhedspude.

Til nr. 20

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 b, at afgiften for eldrevne køretøjer beregnes som 20 pct. af registrerings-

afgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2020, jf. dog § 5 b, stk. 2 og 3. Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 beregnes afgiften som 65 pct. og i 2022 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Efter § 5 b, stk. 2, gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 10.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2018 og på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

Efter § 5 b, stk. 3, gives et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017-2022 som beregnet efter registreringsafgiftslovens § 5 b, stk. 1. Fradraget udgør 1.700 kr. på kilowatt-time (kWh) batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.

Det følger derudover af registreringsafgiftslovens § 5 c, at afgiften for biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas (pluginhybridbiler), og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, beregnes efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012. I tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1, beregnes afgiften ved bilens anmeldelse til registrering i 2016-2020 som 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1, i 2021 som 65 pct. og i 2022 som 90 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5, og registreringsafgiften efter stk. 1, jf. stk. 2.

Ved lov nr. 1353 af 21. december 2012 blev brændstofforbruget for pluginhybridbiler alene opgjort på baggrund af bilens benzin- eller dieselforbrug, det vil sige uden indregning af elforbrug. Ved lov nr. 1889 af 29. december 2015 blev en ny metode indført, hvorefter pluginhybridbilers elforbrug medregnes ved beregning af brændstofforbruget. Denne metode, hvor bilens elforbrug medregnes ved beregning af brændstofforbruget, medfører en merafgift ved beregning af registreringsafgift for pluginhybridbiler. Denne merafgift indføres gradvist ved, at registreringsafgiften i indfasningsperioden beregnes efter den tidligere metode, det vil sige med udgangspunkt i brændstofforbrug uden indregning af elforbrug. I tillæg hertil betales en andel af differencen mellem registreringsafgiften ved fuld indregning af elforbrug og uden indregning heraf. Den andel af differencen, der skal betales i indfasningsperioden, stiger gradvist fra 2016 til og med 2022, og udgør 20 pct. i 2016-2020, 65 pct. i 2021 og 90 pct. i 2022, jf. registreringsafgiftslovens § 5 c, stk. 2. Fra og med 2023 beregnes fuld afgift efter den nugældende metode, og merafgiften er fuldt indfaset.

Efter § 5 c, stk. 3, gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2 på 10.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2016-2018 og på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.

Efter § 5 c, stk. 4, gives et fradrag i grundlaget for regi-

streringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a ved bilens anmeldelse til registrering i 2017-2022 som beregnet efter § 5 c, stk. 2. Fradraget udgør 1.700 kr. på kilowatt-time (kWh) batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 5 d, stk. 1, at registreringsafgiften for brændselscelledrevne køretøjer beregnes som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022, 40 pct. i 2023, 65 pct. i 2024 og 90 pct. i 2025.

Det følger endeligt af registreringsafgiftslovens § 5 e, at der for natur- og biogasdrevne biler beregnes registreringsafgift 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.

Efter § 5 e, stk. 2, beregnes afgift i tillæg til registreringsafgiften efter stk. 1. Ved bilens anmeldelse til registrering i 2018-2019 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1, 40 pct. i 2020, 65 pct. i 2021 og 90 pct. i 2022. Efter stk. § 5 e, stk. 3, gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 2, på 10.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2018, 40.000 kr. i 2019 og 77.500 kr. i 2020. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 5 b-5 e, ophæves, og i stedet indsættes §§ 5 b-5 c.

Det foreslås i § 5 b, stk. 1, 1. pkt., at afgiften af biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler, beregnes som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2-6, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2025, hvorefter procentdelen årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2030, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at afgiften ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2031 beregnes som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2035, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det betyder, at der vil ske en gradvis indfasning af registreringsafgiften for biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler, fra og med den 18. december 2020 frem til 2035, hvor der vil være sket fuld indfasning af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2025 vil afgiften således beregnes som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Herefter vil procentdelen årligt stige med 8 procentpoint i årene 2026-2030, så afgiften vil beregnes som 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a i 2030. Herefter vil procentdelen årligt stige med 4 procentpoint i årene 2031-2035, så afgiften vil beregnes som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, fra og med den 1. januar 2031, og som 100 pct. i

2035. Formålet med indfasningen er at fremme udbredelsen af biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (nulemissionsbiler), og el- og brændselscelledrevne motorcykler, frem for konventionelle køretøjer og dermed opnå målet om CO<sub>2</sub>-reduktioner.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at der gives et fradrag i registreringsafgiften for personbiler omfattet af § 4, stk. 1, nr. 2, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, efter stk. 1 på 170.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Det foreslås, at fradraget vil blive nedsat hvert år, så det vil udgøre 167.500 kr. i 2022, 165.000 kr. i 2023, 162.500 kr. i 2024, 160.000 kr. i 2025, 155.400 kr. i 2026, 150.800 kr. i 2027, 146.200 kr. i 2028 og 141.600 kr. i 2029. Det foreslås i *stk. 2, 2. pkt.*, at fradraget fra og med 2030 vil udgøre 137.000 kr. Det foreslås i *stk. 2, 3. pkt.*, at fradraget maksimalt vil kunne udgøre afgiften efter stk. 1.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i registreringsafgiften for personbiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer fra og med den 18. december 2020. Fradraget vil udgøre 170.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter vil fradraget blive nedsat med 2.500 kr. årligt i årene 2022-2025, så fradraget vil udgøre 160.000 kr. i 2025. Herefter vil fradraget blive nedsat med 4.600 kr. årligt til og med 2030, så fradraget vil udgøre 137.000 kr. i 2030. Fra og med 2030 vil fradraget udgøre 137.000 kr. Fradraget vil dog maksimalt kunne udgøre afgiften efter stk. 1.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at der gives et fradrag i registreringsafgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 1 og 2, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, efter stk. 1 på 80.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Det foreslås, at fradraget vil blive nedsat hvert år, så det vil udgøre 78.750 kr. i 2022, 77.500 kr. i 2023, 76.250 kr. i 2024, 75.000 kr. i 2025, 73.000 kr. i 2026, 71.000 kr. i 2027, 69.000 kr. i 2028 og 67.000 kr. i 2029. Det foreslås i *stk. 3, 2. pkt.*, at fradraget fra og med 2030 vil udgøre 65.000 kr. Det foreslås i *stk. 3, 3. pkt.*, at fradraget maksimalt vil kunne udgøre afgiften efter stk. 1.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i registreringsafgiften for varebiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer fra og med den 18. december 2020. Fradraget vil udgøre 80.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter vil fradraget blive nedsat med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så fradraget vil udgøre 75.000 kr. i 2025. Herefter vil fradraget blive nedsat med 2.000 kr. årligt til og med 2030, så fradraget vil udgøre 65.000 kr. i 2030. Fra og med 2030 vil fradraget udgøre 65.000 kr. Fradraget vil dog maksimalt kunne udgøre afgiften efter stk. 1.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at der gives et fradrag i registreringsafgiften for el- og brændselscelledrevne motorcykler efter stk. 1 på 106.500 kr. ved motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Det foreslås, at fradraget vil blive



nedsat hvert år, så det vil udgøre 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. i 2024, 101.500 kr. i 2025, 99.500 kr. i 2026, 97.500 kr. i 2027, 95.500 kr. i 2028 og 93.500 kr. i 2029. Det foreslås i *stk. 4, 2. pkt.*, at fradraget fra og med 2030 vil udgøre 91.500 kr. Det foreslås i *stk. 4, 3. pkt.*, at fradraget maksimalt vil kunne udgøre afgiften efter *stk. 1*.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i registreringsafgiften for el- og brændselscelledrevne motorcykler fra og med den 18. december 2020. Fradraget vil udgøre 106.500 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter vil fradraget blive nedsat med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så fradraget vil udgøre 101.500 kr. i 2025. Herefter vil fradraget blive nedsat med 2.000 kr. årligt til og med 2030, så fradraget vil udgøre 91.500 kr. i 2030. Fra og med 2030 vil fradraget udgøre 91.500 kr. Fradraget vil dog maksimalt kunne udgøre afgiften efter *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 5*, at for eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a, som beregnet efter *stk. 1* på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024.

Batterifradraget fastsættes på baggrund af bilens batterikapacitet op til maksimalt 45 kWh. Der kan kun opnås fradrag for batterikapacitet, som anvendes til fremdrift. For batterikapacitet over 45 kWh gives ikke fradrag.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i den afgiftspligtige værdi for eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter vil fradraget blive nedsat årligt, så det vil udgøre 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024. Fradraget vil således være fuldt afskaffet fra og med 2025. Batterifradraget vil gælde for person- og varebiler, men ikke for el- og brændselscelledrevne motorcykler.

Det foreslås i *stk. 6*, at der for brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter *stk. 1* på 58.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2022, 40.500 kr. i 2023 og 22.500 kr. i 2024.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i den afgiftspligtige værdi for brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, på 58.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2022. Herefter vil fradraget blive nedsat årligt, så det vil udgøre 40.500 kr. i 2023 og 22.500 kr. i 2024. Der ydes ikke fradrag fra og med 2025.

Brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, har ikke en batterikapacitet på samme måde som f.eks. eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, men er fortsat en dyr teknologi. Det foreslås således, at brænd-

selscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, skal have det maximale fradrag, som elbiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, kan få i 2022-2024.

Det foreslås i § 5 c, *stk. 1, 1. pkt.*, at afgiften af biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, beregnes som 45 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved bilens anmeldelse til registrering, jf. dog *stk. 2* og *3*, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, hvorefter procentdelen årligt stiger med 5 procentpoint til og med 2025, hvor der beregnes 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at afgiften ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2026 beregnes som 68 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 3 procentpoint til og med 2030, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Det foreslås i *stk. 1, 3. pkt.*, at afgiften ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2031 beregnes som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2035, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

Det betyder, at der vil ske en gradvis indfasning af registreringsafgiften for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, fra og med den 18. december 2020 frem til 2035, hvor der vil være sket fuld indfasning af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021 vil afgiften således beregnes som 45 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Herefter vil procentdelen årligt stige med 3 procentpoint i årene 2026-2030, så afgiften vil beregnes som 68 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a fra og med den 1. januar 2026 og som 80 pct. i 2030. Herefter vil procentdelen årligt stige med 4 procentpoint i årene 2031-2035, så afgiften vil beregnes som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, fra og med den 1. januar 2031, og som 100 pct. i 2035.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at der gives et fradrag i registreringsafgiften efter *stk. 1* på 50.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2021 til og med den 31. december 2021. Det foreslås, at fradraget vil blive nedsat hvert år, så det vil udgøre 48.750 kr. i 2022, 47.500 kr. i 2023, 46.250 kr. i 2024, 45.000 kr. i 2025, 43.000 kr. i 2026, 41.000 kr. i 2027, 39.000 kr. i 2028 og 37.000 kr. i 2029 og 35.000 kr. i 2030. Det foreslås i *stk. 2, 2. pkt.*, at fradraget fra og med 2030 vil udgøre 35.000 kr. Det foreslås i *stk. 2, 3. pkt.*, at fradraget maksimalt vil kunne udgøre afgiften efter *stk. 1*.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i registreringsafgiften for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, fra og med den 18. december 2020. Fradraget vil udgøre 50.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter vil fradraget blive nedsat med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så fradraget vil udgøre 45.000 kr. i 2025. Herefter vil fradra-

get blive nedsat med 2.000 kr. årligt til og med 2030, så fradraget vil udgøre 35.000 kr. i 2030. Fra og med 2030 vil fradraget udgøre 35.000 kr. Fradraget vil dog maksimalt kunne udgøre afgiften efter stk. 1.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 3*, at der gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a, som beregnet efter stk. 1 på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024.

Batterifradraget fastsættes på baggrund af bilens batterikapacitet op til maksimalt 45 kWh. Der kan kun opnås fradrag for batterikapacitet, som anvendes til fremdrift. For batterikapacitet over 45 kWh gives ikke fradrag.

Det betyder, at der vil ydes et fradrag i den afgiftspligtige værdi for biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter vil fradraget blive nedsat årligt, så det vil udgøre 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024. Fradraget vil således være fuldt afskaffet fra og med 2025.

Til nr. 21

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, at der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., hvis køretøjerne er omfattet af en skadesforsikring, og hvis udgiften inklusive moms til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheldet m.v. skete skader overstiger 75 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1 og 2, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, og 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 25.000 kr. inklusive moms. Afgiften beregnes som for nye køretøjer, dog uden tillæg og fradrag for eventuelle manglende sikkerhedspuder.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, at den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 8, og som fremtræder som ved første registrering, er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet inklusive moms, men uden afgift efter denne lov. Afgiften for disse køretøjer kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris inklusive moms, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres, så »medmindre disse er omfattet af § 10, stk.

4« udgår, og i 3. *pkt.* udgår »dog uden tillæg eller fradrag for eventuelle manglende sikkerhedspuder«.

Det betyder, at retstilstanden for genopbyggede køretøjer ikke vil blive ændret. Ændringen har sammenhæng med den foreslåede ophævelse af kravet om, at køretøjer omfattet af § 10, stk. 4, skal fremtræde som ved første registrering, og den generelle ophævelse af tillæg og fradrag for sikkerhedspuder for alle køretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, 11, 19, 22 og 26.

Til nr. 22

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 3, at udgifterne til genopbygning af et køretøj opgøres af forsikringsselskabet. Opgørelsen skal indeholde samtlige udgifter til genopbygningen inklusive moms, herunder maling og lakering. Opgørelsen skal indeholde en specifikation over dele, som skal udskiftes, med anførsel af priserne på disse, og opgørelsen skal ske på grundlag af bruttopriser på nye reservedele, herunder nyt karrosseri. Efter § 7, stk. 3, 5. *pkt.*, kan der i opgørelsen fratrækkes et fast beløb på 5.120 kr., hvis genopbygningen medfører reetablering af en eller flere sikkerhedspuder.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 1, at reparerede og genopbyggede køretøjer, hvoraf der tidligere er betalt registreringsafgift, og som er beskadiget som følge af tæring, slitage og lignende, og hvor reparation udføres løbende som almindelig vedligeholdelse, er fritaget for afgift.

Efter § 7 a, stk. 3, er større samlede reparationer og genopbygninger, der sker med henblik på salg, fritaget for afgift, hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt, og omkostningerne ved reparation og genopbygning ikke overstiger den almindelige pris for et tilsvarende køretøj i normalt vedligeholdet og registreringsklar stand inklusive afgifter ved kontant salg til bruger. Udgifterne til genopbygningen må dog højst andrage 75.000 kr. For køretøjer, hvis alder overstiger 5 år, kan omkostningerne ved genopbygning overstige den almindelige pris for et tilsvarende køretøj ved kontant salg til bruger med 10 pct. for hvert hele år, køretøjets alder overstiger 5 år regnet fra køretøjets første registreringsdato. Tillægget kan dog højst udgøre 50 pct. Efter § 7 a, stk. 3, 4. *pkt.*, gælder 1.-4. *pkt.* dog ikke for motorkøretøjer, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7, *stk. 3, 5. pkt.*, og § 7 a, *stk. 3, 4. pkt.*, ophæves.

Det betyder, at der ikke vil kunne fratrækkes et fast beløb på 5.120 kr., hvis genopbygning af et køretøj vil medføre reetablering af en eller flere sikkerhedspuder. Ændringerne har sammenhæng med den foreslåede generelle ophævelse af tillæg og fradrag for sikkerhedspuder for alle køretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, 11, 19, 22 og 26.

Ophævelsen af § 7 a, stk. 3, 4. *pkt.*, har sammenhæng med den foreslåede ændring af § 10, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 23

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at af-

giften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres af landet.

Det følger derudover af § 7 b, stk. 2, at godtgørelsesbeløbet fastsættes efter registreringsafgiftslovens § 10, således at for motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7, og for personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7, jf. nr. 1 og 2.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 2, nr. 1 og 2, ændres, så henvisningen til § 4, stk. 7, ændres til § 4, stk. 6.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-6, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 24

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres af landet.

Det følger derudover af § 7 b, stk. 2, at godtgørelsesbeløbet fastsættes efter registreringsafgiftslovens § 10, således at for varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 2 eller 8, § 29 eller § 29 a som afgiften efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 8. Afgiften af en varebil, der er afgiftsberigtiget med 95 pct., godtgøres dog på grundlag af en afgiftssats på 95 pct.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 2, nr. 3, 1. pkt., ændres, så henvisningen til § 5, stk. 1, 2 eller 8, ændres til § 5, stk. 1, 2 eller 7, og henvisningen til § 5, stk. 8, ændres til § 5, stk. 7

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 25

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres af landet.

Det følger derudover af § 7 b, stk. 2, at godtgørelsesbeløbet fastsættes efter registreringsafgiftslovens § 10, således, at godtgørelsesbeløbet for køretøjer afgiftsberigtiget efter §§ 5 b-5 e, fastsættes som afgiften efter §§ 5 b-5 e, jf. § 7 b, stk. 2, nr. 3.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, at den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelsens nr. 1-6, kan straffes med bøde. Efter stk. 1, nr. 4, kan den, som forsætligt eller groft uagtsomt anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, § 5 a, stk. 1 og 2, eller §§ 5 b-5 e, i strid med de betingelser, der gælder

for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse, straffes med bøde.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 2, nr. 5, og § 27, stk. 1, nr. 4, ændres, så henvisningen til §§ 5 b-5 e ændres til §§ 5 b eller 5 c.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens §§ 5 b-5 e, jf. lovforslagets § 1, nr. 20.

Til nr. 26

Det følger af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, at den afgiftspligtige værdi for nye køretøjer som udgangspunkt udgør køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift. Afgiften beregnes derfor med udgangspunkt i den afgiftspligtige værdi, hvori der ydes fradrag eller tillæg afhængig af forskellige tekniske parametre vedrørende især sikkerhedsudstyr.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 6, at den afgiftspligtige værdi for nye personbiler nedsættes med 6.000 kr. pr. integreret sæde, hvis der inden afgiftsberigtigelse er synet og godkendt integrerede sæder, der erstatter bilens sædvanlige sæder, og som kan benyttes af såvel børn som voksne. Nedsættelsen af den afgiftspligtige værdi er betinget af, at sæderne er godkendt og mærket som barnesæder i henhold til ECE regulativ 44-04 til børn i både gruppe I (9-18 kg), gruppe II (15-25 kg) og gruppe III (22-36 kg) og er testet som almindeligt sæde i henhold til kravene i Rådets direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedssellers forankring i motordrevne køretøjer som ændret ved Europa-Parlamentet og Rådets direktiv (EF) nr. 39/2005 af 7. september 2005.

Det følger derudover af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7, at den afgiftspligtige værdi for nye motorcykler nedsættes med 4.165 kr., hvis motorcyklen er forsynet med blokeringsfri bremses. Endvidere nedsættes den afgiftspligtige værdi for nye biler med 1.280 kr. pr. pude for tredje til sjette pude, hvis bilen er forsynet med tre eller flere sikkerhedspuder, og den afgiftspligtige værdi for nye personbiler nedsættes med 8.000 kr., hvis bilen har fået mindst fem stjerner efter Trafikstyrelsens retningslinjer for vurdering af bilens sikkerhed på basis af Euro NCAP.

Det følger endvidere af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 8, at de i stk. 7 nævnte fradrag i den afgiftspligtige værdi er betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabrikkations- eller importørvirksomheden.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 8, stk. 6-8, ophæves.

Det betyder, at den afgiftspligtige værdi for nye personbiler ikke vil blive nedsat, selv om bilen indeholder integrerede sæder, der er synet og godkendt, og som erstatter bilens sædvanlige sæder. Den afgiftspligtige værdi for nye biler vil heller ikke blive nedsat, selvom bilen er forsynet med tre eller flere sikkerhedspuder, eller hvis bilen har opnået mindst fem stjerner efter Trafikstyrelsens retningslinjer for vurdering af bilers sikkerhed på basis af Euro NCAP. Den

afgiftspligtige værdi vil heller ikke blive nedsat for nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses (ABS).

Til nr. 27

Det følger af registreringsafgiftslovens § 9 a, at for nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, og som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9, eller som anvendes til erhvervmæssig udlejning eller erhvervmæssigt udlån, og som ikke er omfattet af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 15, skal den afgiftspligtige værdi angives som for et brugt køretøj efter § 10, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest fire måneder efter tidspunktet for første registrering. Udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte anses ikke for erhvervmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, 1. pkt., ændres, så henvisningen til § 8, stk. 9 ændres til § 8, stk. 6.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 8, stk. 6-8, jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 28

Det følger af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, at for brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny efter registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 5, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, 1. pkt., ændres, så »i medfør af § 7 a, stk. 5« ændres til en henvisning til § 1, stk. 3.

Det betyder, at afgiftsberigtigelse skal ske efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 1, stk. 3 for brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 1, stk. 3, at der svares afgift af køretøjer som nævnt i § 1, stk. 1, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj, jf. dog §§ 7 og 7 a. Afgiften svares, inden et køretøj tages i brug efter reparation eller ombygning. Der foretages fornyet beregning af afgift for et motorkøretøj omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 3 og 4, eller § 3 a, stk. 9, og § 3 c, stk. 1, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med det motorkøretøj, for hvilket der tidligere er beregnet afgift. Henføres motorkøretøjet efter reparation eller ombygning under reglerne i registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 3 og 4, eller § 3 a, stk. 9, og § 3 c, stk. 1, betales afgift efter reglerne i § 3 a, stk. 3 og 4, og § 3 c, stk. 2. Der foretages fornyet beregning af afgift for et motorkøretøj omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1,

som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med det motorkøretøj, for hvilket der tidligere er beregnet afgift. Henføres motorkøretøjet efter reparation eller ombygning under reglerne i § 3 b, stk. 1, betales afgift efter reglerne i § 3 b, stk. 2.

Til nr. 29

Det følger af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, at den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 8, og som fremtræder som ved første registrering, er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet inklusive moms, men uden afgift efter denne lov. Den beregnede afgift kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter registreringsafgiftsloven. Hvis der også er udbetalt godtgørelse for det samme køretøj efter registreringsafgiftslovens § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.

Et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, betegnes også som et veterankøretøj. Kravet om, at køretøjet skal fremtræde som ved første registrering, betegnes også originalitetskravet.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, nyaffattes.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at for biler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, beregnes afgiften uden tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, jf. § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4, uden bundfradrag efter § 4, stk. 5, og § 5, stk. 6, og afgiften kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov.

Det betyder, at originalitetskravet for veterankøretøjer vil blive ophævet, så der ikke vil være krav om, at køretøjet skal fremstå som ved første registrering. Det foreslåede vil også gælde for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, før lovens ikrafttrædelse, og originalitetskravet vil således bortfalde for alle køretøjer. Det vil medføre, at køretøjer behandles ens i forhold til reglerne om identitetstab, uanset om køretøjet er mere eller mindre end 35 år gammelt.

Det betyder derudover, at der for alle veterankøretøjer ikke vil skulle betales tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning. Der vil ikke ydes fradrag i registreringsafgiften på 18.500 kr. (2010-niveau) for personbiler og 25.600 kr. (2010-niveau) for varebiler ved bilens anmeldelse til registrering. Det svarer i 2021-niveau til 21.700 kr. for personbiler og 30.000 kr. for varebiler.

Det foreslås i *stk. 4, 2. pkt.*, at for motorcykler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov.

Det betyder, at afgiften for motorcykler, der på registreringstidspunktet er mere end 35 år gamle, ikke kan overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af motorcyklens nypris inklusive moms, men uden afgift efter denne lov

(motorcyklens oprindelige afgiftspligtige værdi). Motorcykler er ikke omfattet af de foreslåede regler om tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, ligesom der ikke foreslås at give motorcykler et bundfradrag i registreringsafgiften.

Det foreslås i *stk. 4, 3. pkt.*, at hvis der for samme køretøj er udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.

Det betyder endeligt, at hvis der for samme køretøj er udbetalt godtgørelse efter registreringsafgiftslovens § 7 b, fastsættes afgiften til den udbetalte godtgørelse. Dette er en videreførelse af gældende ret. Hvis et køretøj eksempelvis eksporteres inden det fyldte 35. år, og der i forbindelse med eksporten er blevet udbetalt en eksportgodtgørelse, vil der ved en senere genimport skulle betales det samme beløb i registreringsafgift, som der blev udbetalt som eksportgodtgørelse.

### Til § 2

#### Til nr. 1

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, at en bils brændstofforbrug efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til en decimal. Brændstofforbrugsafgiftslovens § 2 regulerer således afgiftens grundlag.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres, så »med én decimal« ændres til »til en decimal«.

Det betyder, at der rettes en fejl i lovteksten, da der af lovteksten fremgår afrunding med én decimal frem for afrunding til én decimal. Det har oprindeligt været hensigten, at tal efter afrundingen skulle angives med netop én decimal. Der er derfor tale om en sproglig rettelser.

#### Til nr. 2

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, at en bils brændstofforbrug efter Rådets direktiv om indbyrdes

tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til en decimal. Brændstofforbrugsafgiftslovens § 2 regulerer således afgiftens grundlag.

Der foreslås at brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, ændres så der efter første 1. pkt. indsættes et punktum.

Det foreslås i *2 pkt.*, at for biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, anvendes denne.

Det betyder, at person- og varebilers CO<sub>2</sub>-udledning skal fastsættes efter den lovpligtige prøvningsprocedure til måling af CO<sub>2</sub>-udledninger og brændstofforbrug for lette erhvervskøretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)), der er fastsat i Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008. Måling efter WLTP-metoden giver værdier for CO<sub>2</sub>-udledning, som er repræsentative for de faktiske kørselsforhold. For biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat efter WLTP-metoden, vil bilens CO<sub>2</sub>-udledning opgøres ef-

ter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 og (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011.

For person- og varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal der ske en omregning af køretøjets CO<sub>2</sub>-udledning, så det er svarende til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden. Såfremt der ikke forligger opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal CO<sub>2</sub>-udledning fastsættes som målt ved New European Driving Cycle (NEDC) målemetoden og multipliceres med 1,21. NEDC er den tidligere anvendte målemetode.

For person- og varebiler, for hvilke der hverken er målt CO<sub>2</sub>-udledning efter WLTP- eller NEDC-målemetoderne, skal der beregnes en anslået CO<sub>2</sub>-udledning. Dette sker ved først at omregne køretøjets egenvægt til et brændstofforbrug og herefter at omregne dette brændstofforbrug til CO<sub>2</sub>-udledning. Beregningerne foretages som angivet nedenfor.

For person- og varebiler, der omfattes af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, skal forbrug af brændstof beregnes i liter pr. 100 km på følgende måde: For diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, vil brændstofforbruget fastsættes som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, vil det faste element udgøre 6,41 pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, vil det faste element udgøre 7,41 pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, vil det faste element udgøre 9,01 pr. 100 km. For benzindrevne person- og varebiler vil forbruget blive beregnet som for dieseldrevne biler efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.

Når brændstofforbruget er beregnet efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, og efter § 3, stk. 9, vil det beregnede brændstofforbrug blive omregnet i liter pr. 100 km til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne person- og varebiler (2400x1,21/100) og med 32 for dieseldrevne person- og varebiler (2650x1,21/100). Hermed findes den beregnede CO<sub>2</sub>-udledning, som anvendes i stk. 1.

Det betyder, at der for nye biler, som registreres første gang den 1. juli 2021 eller senere, vil skulle betales en afgift for bilens CO<sub>2</sub>-udledning udtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. kilo-

meter. Ændringen har sammenhæng med den foreslåede omlægning af brændstofforbrugsafgiften og udligningsafgiften til en CO<sub>2</sub>-baseret afgift i den foreslåede § 3 c, jf. lovforslagets § 2, nr. 5.

Til nr. 3

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, at der betales afgift af alle afgiftspligtige personbiler, der er indrettet til befording af højst 9 personer inklusive føreren, og af varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Afgiften betales af bilens brændstofforbrug, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark.

Der betales en periodisk brændstofforbrugsafgift for personbiler indregistreret fra og med den 1. juli 1997 og for varebiler indregistreret fra og med den 18. marts 2009. Afgiften har til formål at medvirke til at begrænse bilers energiforbrug ved at give incitament til at anskaffe mere energieffektive biler. Afgiften beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug. For de mest energieffektive dieseldrevne biler, som kører mindst 56,3 km pr. liter, er afgiften i dag 310 kr., og for de mest energieffektive benzindrevne biler, som kører mindst 50 km pr. liter, er afgiften også 310 kr.

De gældende satser fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under A og B. Der er to forskellige satser, en for personbiler, der indregistreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017, og varebiler, og en for personbiler indregistreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.

Der betales derudover udligningsafgift af dieseldrevne person- og varebiler, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. § 3, stk. 1, under B. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne person- og varebiler har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin og opkræves halvårligt. Udligningsafgiften er graderet efter bilens brændstofforbrug for både person- og varebiler.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, *stk. 1*, nyaffattes.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at der af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark senest den 30. juni 2021. Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at afgiften svares med de under A eller B anførte beløb.

Det betyder, at der af alle afgiftspligtige biler, der er registreret første gang her i landet senest den 30. juni 2021, skal betales afgift af bilens brændstofforbrug udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark. Afgiften skal svares med de i § 3, stk. 1, under A og B anførte beløb. Dette er en videreførelse af gældende ret, dog indsættes der i bestemmelsen en slutdato den 30. juni 2021.

Dette skyldes, at der af biler indregistreret den 1. juli 2021 eller senere vil skulle betales en CO<sub>2</sub>-baseret afgift på baggrund af bilens CO<sub>2</sub>-udledning, jf. lovforslagets § 2, nr. 5. Der indsættes derfor en slutdato i denne bestemmelse, hvorefter det kun vil være biler indregistreret til og med den 30. juni 2021, som der skal svares brændstofforbrugsafgift af som udtrykt i kilometer pr. liter benzin eller diesel.

Det foreslås i *A*, at der af benzindrevne biler indregistreret første gang her i landet senest den 30. juni 2021, skal svares afgift med de under A anførte beløb. Afgiften skal beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug udtrykt i kilometer pr. liter benzin. For de mest energieffektive benzindrevne biler, som kan køre mindst 50,0 km pr. liter benzin, foreslås afgiften at udgøre 330 kr. Dette gælder både for biler registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017, og for biler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere. For de mindst energieffektive benzindrevne biler, som kan køre under 4,5 km pr. liter benzin, foreslås afgiften at udgøre 11.430 kr. for biler registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017, og 11.680 kr. for biler registreret første gang i her i landet den 3. oktober 2017 eller senere. Afgiftsperioden foreslås at være 6 måneder.

Det betyder, at der af benzindrevne biler registreret første gang her i landet senest den 30. juni 2021, skal svares afgift med de i under A anførte beløb. Afgiften skal beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug udtrykt i kilometer pr. liter benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret, dog indsættes der i bestemmelsen en slutdato den 30. juni 2021.

Det foreslås i *B*, at der af dieseldrevne biler m.v. registreret første gang her i landet senest den 30. juni 2021 skal svares afgift med de under B anførte beløb. Afgiften skal beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug udtrykt i kilometer pr. liter diesel. For de mest energieffektive dieseldrevne biler, som kan køre mindst 56,3 km pr. liter diesel, foreslås afgiften at udgøre 0 kr. for biler, der er registreret første gang her i landet senest den 2. oktober 2017, og 330 kr. for biler, der er registreret første gang i her i landet den 3. oktober 2017 eller senere. For de mindst energieffektive dieseldrevne biler, som kan køre under 5,1 km pr. liter diesel, foreslås afgiften at udgøre 11.430 kr. for biler registreret første gang i her i landet senest den 2. oktober 2017, og 11.680 kr. for biler registreret første gang i her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.

Det foreslås, at der for dieseldrevne biler derudover skal betales en udligningsafgift, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Beløbet for udligningsafgiften foreslås at være ens for biler registreret første gang i her i landet senest den 2. oktober 2017, og for biler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere. For de mest energieffektive dieseldrevne biler, som kan køre mindst 56,3 km pr. liter diesel, foreslås udligningsafgiften at udgøre 160 kr. For de mindst energieffektive dieseldrevne biler, som kan køre under 5,1 km pr. liter diesel, foreslås udligningsafgiften at udgøre 6.530 kr. Afgiftsperioden foreslås at være 6 måneder for både brændstofforbrugsafgiften og udligningsafgiften.

Det betyder, at der af dieseldrevne biler registreret første gang her i landet senest den 30. juni 2021, skal svares afgift med de under B anførte beløb. Afgiften skal beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug udtrykt i kilometer pr. liter diesel. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret, dog indsættes der i bestemmelsen en slutdato den 30. juni 2021.

Det foreslås derudover, at satserne for udligningsafgiften for dieseldrevne køretøjer i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under B reguleres ved én forhøjelse i 2021 på ca. 21 pct., svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030.

Det betyder, at satserne for udligningsafgift forhøjes med ca. 21 pct. i 2021, svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030. De forhøjede satser vil opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere, jf. lovforslagets § 2, nr. 4.

Til nr. 4

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 11, at de i stk. 1, under A angivne beløb gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest den 31. december 2017. De i stk. 1, under B angivne beløb gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest den 31. december 2015.

Det følger endvidere af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 12, at de i stk. 1, under B angivne beløb for udligningsafgiften fra og med kalenderåret 2016 og til og med kalenderåret 2020 reguleres på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

Udligningsafgiften blev indekseret fra 2016 til og med 2020 ved lov nr. 924 af 18. september 2012. Indekseringen fulgte samme retningslinjer som indekseringen af satserne i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., det vil sige med 1,8 pct. årligt i 2014 og 2015 og herefter på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde.

Det følger derudover af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 13, at de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift forhøjes med 5,5 pct. for kalenderåret 2018. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De forhøjede beløb gælder for forbrugsafgift, er opkræves i kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

Det følger endeligt af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 14, at reguleringer efter stk. 12 og den i stk. 13 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med

den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 11-14, ophæves, og i stedet indsættes stk. 11-13.

Det foreslås i *stk. 11*, at de i stk. 1, under A angivne beløb for forbrugsafgift og de under B angivne beløb for forbrugsafgift og udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere, jf. dog stk. 12 og 13.

Det betyder, at de i stk. 1, under A angivne 2020-satser for brændstofforbrugsafgift og de under B angivne 2020-satser for brændstofforbrugsafgift og udligningsafgift også vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2021. Dette er en videreførelse af gældende ret. De angivne 2020-satser for udligningsafgift i stk. 1, under B vil gælde for perioden fra og med den 1. januar 2021 til og med den 14. februar 2021. Fra og med den 15. februar 2021 foreslås de i stk. 1, under B angivne beløb for udligningsafgift forhøjet, jf. det foreslåede § 3, stk. 12. De angivne 2020-satser i stk. 1, under A og B for brændstofforbrugsafgift vil gælde for kalenderåret 2021. Fra og med den 1. januar 2022 foreslås de i stk. 1, under A og B angivne beløb for brændstofforbrugsafgift forhøjet, jf. det foreslåede § 3, stk. 13.

Det foreslås i *stk. 12, 1. pkt.*, at de i stk. 1, under B angivne beløb for udligningsafgift forhøjes med 20,7 pct. den 15. februar 2021. Det foreslås i *stk. 12, 2. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det foreslås i *stk. 12, 3. pkt.*, at de således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det betyder, at de angivne 2020-satser for udligningsafgift i stk. 1, under B vil blive forhøjet med 20,7 pct. fra og med den 15. februar 2021. Dette svarer til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030. Det er således de forhøjede satser for udligningsafgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås i *stk. 13, 1. pkt.*, at for kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 3,0 pct. Det foreslås i *stk. 13, 2. pkt.*, at for kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 9,7 pct. Det foreslås i *stk. 13, 3. pkt.*, at for kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 16,8 pct. Det foreslås i *stk. 13, 4. pkt.*, at for kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 24,4 pct. Det foreslås i *stk. 13, 5. pkt.*, at for kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 36,9 pct. Det foreslås i *stk. 13, 6. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det foreslås i *stk. 13, 7. pkt.*, at de således forhøjede beløb for forbrugsafgift i stk. 1, under A

og B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det betyder, at de i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under A og B angivne satser for brændstofforbrugsafgift, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, vil blive reguleret ved 5 forhøjelser i årene 2022-2026. Den årlige forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften skal ses i forhold til det foregående år.

Det vil sige, at de i § 3, stk. 1, under A og B angivne 2021-satser for brændstofforbrugsafgiften, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, vil blive forhøjet med 3 pct. fra og med den 1. januar 2022. De beløb, der fremkommer efter forhøjelsen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det er således de forhøjede satser for forbrugsafgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Fra og med den 1. januar 2023 vil de i § 3, stk. 1, under A og B angivne satser for forbrugsafgift, som vil gælde i 2022, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 2, nr. 3. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022 og 6,5 pct. for 2023. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2022 gældende satser, men med 9,7 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2024 vil de i § 3, stk. 1, under A og B angivne satser for brændstofforbrugsafgift, som vil gælde i 2023, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 2, nr. 3. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023 og 6,5 pct. for 2024. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2023 gældende satser, men med 16,8 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2025 vil de i § 3, stk. 1, under A og B angivne satser for brændstofforbrugsafgift, som vil gælde i 2024, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 2, nr. 3. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024 og 6,5 pct. i 2025. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct.



i forhold til de i 2024 gældende satser, men med 24,4 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2026 vil de i § 3, stk. 1, under A og B angivne satser for brændstofforbrugsafgift, som vil gælde i 2025, blive forhøjet med 10 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 2, nr. 3. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024, 6,5 pct. i 2025 og 10 pct. i 2026. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 10 pct. i forhold til de i 2025 gældende satser, men med 36,9 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Der foreslås ikke yderligere forhøjelser af forbrugsafgiften efter 2026. Det betyder, at det vil være de angivne 2026-satser for brændstofforbrugsafgift, som vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2026 og frem.

Til nr. 5

Det foreslås at indsætte § 3 c i brændstofforbrugsafgiftsloven.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at der af alle afgiftspligtige biler, der er registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales afgift af bilens CO<sub>2</sub>-udledning, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som gram CO<sub>2</sub> udledt pr. kilometer. Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at afgiften svares med de under A anførte beløb.

Det betyder, at der af nye biler, som registreres første gang den 1. juli 2021 eller senere, vil skulle svares afgift for bilens CO<sub>2</sub>-udledning udtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

Det betyder, at der af nye person- og varebiler, som registreres første gang den 1. juli 2021 eller senere, vil skulle betales en afgift af bilens CO<sub>2</sub>-udledning udtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer. CO<sub>2</sub>-udledningen skal fastsættes efter den lovpligtige prøvningsprocedure til måling af CO<sub>2</sub>-udledninger og brændstofforbrug for lette erhvervskøretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)), der er fastsat i Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motor-køretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008. Måling efter WLTP-metoden giver værdier for CO<sub>2</sub>-udledning, som er repræsentative for de faktiske kørselsforhold. For biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat efter WLTP, vil bilens CO<sub>2</sub>-udledning opgøres efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstati-

onsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 og (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011.

For person- og varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal der ske en omregning af køretøjets CO<sub>2</sub>-udledning, så det er svarende til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden. Såfremt der ikke forligger opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal CO<sub>2</sub>-udledning fastsættes som målt ved New European Driving Cycle (NEDC) målemetoden og multipliceres med 1,21. NEDC er den tidligere anvendte målemetode.

For person- og varebiler, for hvilke der hverken er målt CO<sub>2</sub>-udledning efter WLTP- eller NEDC-målemetoderne, skal der beregnes en anslået CO<sub>2</sub>-udledning. Dette sker ved først at omregne køretøjets egenvægt til et brændstofforbrug og herefter at omregne dette brændstofforbrug til CO<sub>2</sub>-udledning. Beregningerne foretages som angivet nedenfor.

Det foreslås i *A*, at der af benzin- og dieseldrevne biler registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere skal svares afgift med de i under A anførte beløb. Afgiften har til formål at medvirke til at begrænse bilers CO<sub>2</sub>-udledning ved at give incitament til at anskaffe biler, der udleder mindre CO<sub>2</sub>. Afgiften skal beregnes på baggrund af bilens CO<sub>2</sub>-udledning udtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer. For de biler, som udleder højst 58 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, foreslås afgiften at udgøre 330 kr. For de biler, som udleder over 645 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, foreslås afgiften at udgøre 11.680 kr.

Det foreslås, at der for dieseldrevne biler derudover skal betales en CO<sub>2</sub>-baseret udligningsafgift, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For de biler, som udleder højst 58 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, foreslås udligningsafgiften at udgøre 160 kr. For de biler, som udleder over 645 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, foreslås udligningsafgiften at udgøre 6.530 kr. Det foreslås, at afgiftsperioden for den CO<sub>2</sub>-baserede afgift og udligningsafgiften skal være 6 måneder.

Det betyder, at der af benzin- og dieseldrevne biler registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, skal svares afgift med de i under A anførte beløb. Afgiften skal beregnes på baggrund af bilens CO<sub>2</sub>-udledning udtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Der vil derudover skulle betales en CO<sub>2</sub>-baseret udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin.

Det foreslås i *stk. 2*, at for benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO<sub>2</sub>-udledning fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Eu-

ropa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO<sub>2</sub>-udledning ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9 beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Det betyder, at hvis der ikke fremgår en CO<sub>2</sub>-udledning af CoC-dokumentet (Certificate of Conformity), som er et certifikat, som fabrikken udsteder, når en bil bliver produceret, skal bilens CO<sub>2</sub>-udledning beregnes ved at anvende metoden i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9.

For person- og varebiler, der omfattes af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, skal forbrug af brændstof beregnes i liter pr. 100 km på følgende måde: For diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, vil brændstofforbruget fastsættes som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, vil det faste element udgøre 6,41 pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, vil det faste element udgøre 7,41 pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, vil det faste element udgøre 9,01 pr. 100 km. For benzindrevne person- og varebiler vil forbruget blive beregnet som for dieseldrevne biler efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.

Når brændstofforbruget er beregnet efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, og efter § 3, stk. 9, vil det beregnede brændstofforbrug blive omregnet i liter pr. 100 km til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne person- og varebiler (2400x1,21/100) og med 32 for dieseldrevne person- og varebiler (2650x1,21/100). Hermed findes den beregnede CO<sub>2</sub>-udledning, som anvendes i stk. 1.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at for kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 3,0 pct. Det foreslås i *stk. 3, 2. pkt.*, at for kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 9,7 pct. Det foreslås i *stk. 3, 3. pkt.*, at for kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 16,8 pct. Det foreslås i *stk. 3, 4. pkt.*, at for kalenderåret 2025 forhøjes de i stk.

1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 24,4 pct. Det foreslås i *stk. 3, 5. pkt.*, at for kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 36,9 pct. Det foreslås i *stk. 3, 5. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det foreslås i *stk. 3, 7. pkt.*, at de således forhøjede beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i stk. 1, under A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det betyder, at de angivne satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i foreslåede § 3 c, stk. 1, under A, vil blive reguleret ved 5 forhøjelser i årene 2022-2026. Den årlige forhøjelse af den CO<sub>2</sub>-baserede afgift skal ses i forhold til det foregående år. Det er således de forhøjede satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det vil sige, at de angivne 2021-satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i foreslåede § 3 c, stk. 1, under A, vil blive forhøjet med 3 pct. fra og med den 1. januar 2022. De beløb, der fremkommer efter forhøjelsen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

Fra og med den 1. januar 2023 vil de angivne satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i foreslåede § 3 c, stk. 1, under A, som vil gælde i 2022, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022 og 6,5 pct. for 2023. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2022 gældende satser, men med 9,7 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2024 vil de angivne satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i foreslåede § 3 c, stk. 1, under A, som vil gælde i 2023, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023 og 6,5 pct. for 2024. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2023 gældende satser, men med 16,8 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2025 vil de angivne satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i foreslåede § 3 c, stk. 1, under A, som vil gælde i 2024, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gæl-

dende 2021-satser. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024 og 6,5 pct. i 2025. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2024 gældende satser, men med 24,4 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2026 vil de angivne satser for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i foreslåede § 3 c, stk. 1, under A, som vil gælde i 2025, blive forhøjet med 10 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024, 6,5 pct. i 2025 og 10 pct. i 2026. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 10 pct. i forhold til de i 2025 gældende satser, men med 36,9 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Der foreslås ikke yderligere forhøjelser af den CO<sub>2</sub>-baserede afgift efter 2026. Det betyder, at det vil være de angivne 2026-satser for den CO<sub>2</sub>-baserede afgift, som vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2026 og frem.

Til nr. 6

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 2, at der af dieseldrevne personbiler med tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport betales det dobbelte af de i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 2, ændres, så der efter »under B« indsættes »eller § 3 c, stk. 1, under A«.

Det betyder, at der af dieseldrevne personbiler med tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport skal betales det dobbelte af de i § 3, stk. 1, under B angivne beløb for udligningsafgift, hvis bilen er registreret første gang senest den 30. juni 2021. Er bilen indregistreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales det dobbelte af de i § 3 c, stk. 1, under A angivne beløb for udligningsafgift. Ændringen har sammenhæng med den foreslåede § 3 c, jf. lovforslagets § 2, nr. 5.

Til nr. 7

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 3, at når der er forløbet 35 år fra en bils 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales afgift eller tillæg med ¼ af sædvanlig afgift eller tillæg. Det følger af § 6, stk. 3, 2. pkt., at det er en betingelse, at bilen fremtræder som ved 1. registrering.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

Det betyder, at der af biler, der er mindst 35 år gamle, vil skulle betales afgift og tillæg med ¼ af de gældende satser, uanset om køretøjet fremtræder som ved første registrering.

Ændringen har sammenhæng med den foreslåede ophæ-

velse af originalitetskravet generelt i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2-6 og 9-12, § 5, stk. 4-7, og § 10, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, 8, 11 og 29.

Til nr. 8

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 7, stk. 1, at personer med varigt nedsat funktionsevne, som efter lov om social service kan opnå støtte til erhvervelse af en bil, fritages for afgift, hvis bilen er benzindreven. Er bilen dieseldreven, betales afgift efter de i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift. Afgiftsfritagelsen og -nedsættelsen gælder kun, så længe køretøjet er registreret for og benyttes af den pågældende.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 7, stk. 1, 2. pkt., ændres, så der efter »under B« indsættes »eller § 3 c, stk. 1, under A«.

Det betyder, at en person med varigt nedsat funktionsevne, som efter lov om social service kan opnå støtte til erhvervelse af en bil, skal betale udligningsafgift af en dieseldreven bil efter de i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, under B angivne beløb, hvis bilen er registreret første gang her i landet senest den 30. juni 2021. Er bilen registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, vil udligningsafgiften skulle betales efter de i § 3 c, stk. 1, under A angivne beløb. Ændringen har sammenhæng med den foreslåede § 3 c, jf. lovforslagets § 2, nr. 5.

Til § 3

Til nr. 1

Det følger af vægtafgiftslovens § 2 b, stk. 3, at tillægget for partikeludledning for dieseldrevne personbiler også gælder for dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang før den 18. marts 2009. Tillægget for dieseldrevne varebiler udgør 400 kr. i 2017 og 600 kr. i 2018.

Der har således været en indfasningsordning for tillæg for partikeludledning for varebiler registreret første gang før den 18. marts 2009.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 2 b, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

Det betyder, bestemmelsen udgår af loven. Ændringen har ikke nogen betydning for retstilstanden, da ordningen med indfasning af tillægget for partikeludledning for dieseldrevne varebiler er fuldt indfaset. Bestemmelsen er således ikke længere relevant.

Til nr. 2

Det følger af vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, at der af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter de i bestemmelsen angivne satser. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af satserne for vægtafgift, men ikke udligningsafgift. Der svares afgift af sættevogne som for påhængsvogne.

Der betales en periodisk vægtafgift for motorkøretøjer,

traktorer, påhængsvogne, sættevogne til personbefordring og påhængsredskaber, herunder campingvogne, busser, rute- og turistbiler, hyrevogne og personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport.

Loven gælder for personbiler indregistreret før den 1. juli 1997 og varebiler indregistreret før den 18. marts 2009. Afgiften er for personbiler gradueret efter bilens vægt, og for vare- og lastbiler gradueret efter bilens tilladte totalvægt.

De gældende satser for vægtafgift for ovenstående køretøjer fremgår af vægtafgiftslovens § 3, stk. 1.

Der betales derudover udligningsafgift for dieseldrevne køretøjer. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne køretøjer har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin og opkræves i intervallet 3 måneder, 6 måneder eller 12 måneder.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, nyaffattes.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at der af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter de satser, der er angivet under A-D. Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at der af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne under A, men ikke udligningsafgift. Det foreslås i *stk. 1, 3. pkt.*, at der af sættevogne svares afgift som for påhængsvogne.

Det betyder, at der af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter de satser, som er angivet i § 3, stk. 1, under A-D. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne under A, men ikke udligningsafgift. Af sættevogne svares afgift som for påhængsvogne. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i *A*, at der af personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne samt påhængs- og sættevogne til befordring, skal svares afgift med de i § 3, stk. 1, under A angivne satser for vægtafgift og udligningsafgift. Både vægtafgift og udligningsafgift vil skulle beregnes på baggrund af køretøjets vægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For køretøjer med en egenvægt på indtil 600 kg foreslås vægtafgiften at udgøre 730 kr., og udligningsafgiften foreslås udgøre 660 kr. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder. For køretøjer med en egenvægt på over 2.000 kg foreslås vægtafgiften at udgøre 120 kr. pr. 100 kg, og udligningsafgiften foreslås at udgøre 100 kr. pr. 100 kg. Afgiften for disse køretøjer foreslås at være 3 måneder.

Det betyder, at der af personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne samt påhængs- og sættevogne til befordring, skal svares vægtafgift med de under A angivne satser for vægtafgift. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i *B*, at der af busser, turistbiler og lignende med højst to aksler, skal svares afgift med de i § 3,

stk. 1, under B angivne satser for vægtafgift og udligningsafgift. Både vægtafgiften og udligningsafgift vil skulle beregnes på baggrund af køretøjets vægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For køretøjer med en egenvægt på indtil 1.300 kg foreslås vægtafgiften at udgøre 450 kr., og udligningsafgiften foreslås at udgøre 1.130 kr. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder. For køretøjer med en egenvægt på over 9.000 kg foreslås vægtafgiften at udgøre 50 kr. pr. 100 kg, og udligningsafgiften foreslås at udgøre 14 kr. pr. 100 kg. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder.

Det betyder, at der af busser, turistbiler og lignende med højst to aksler, skal svares vægtafgift med de under B angivne satser for vægtafgift. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i *C*, at der af busser, turistbiler og lignende med mere end to aksler, skal svares afgift med de i § 3, stk. 1, under C angivne satser for vægtafgift og udligningsafgift. Både vægtafgiften og udligningsafgift skal beregnes på baggrund af køretøjets vægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For disse køretøjer skal afgiften betales pr. 100 kg. Vægtafgiften foreslås at udgøre 36 kr. pr. 100 kg, og udligningsafgiften foreslås at udgøre 10 kr. pr. 100 kg. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder.

Det betyder, at der af busser, turistbiler og lignende med mere end to aksler, skal svares vægtafgift med den under C angivne sats for vægtafgift. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i *D*, at der af personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, skal svares afgift med den i § 3, stk. 1, under D angivne sats for udligningsafgift. Der vil således ikke skulle betales vægtafgift af disse køretøjer. Udligningsafgiften skal beregnes på baggrund af køretøjets vægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For køretøjer med en egenvægt på indtil 800 kg foreslås udligningsafgiften at udgøre 3.020 kr. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder. For køretøjer med en egenvægt på over 2.000 kg foreslås udligningsafgiften at udgøre 6.420 kr. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder.

Det betyder, at der af personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, skal svares udligningsafgift med de under D angivne satser for udligningsafgift. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås derudover, at satserne for udligningsafgiften

for dieseldrevne køretøjer i vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, reguleres ved én forhøjelse i 2021 på ca. 21 pct., svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030.

Det betyder, at satserne for udligningsafgift forhøjes med ca. 21 pct. i 2021, svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030.

Til nr. 3

Det følger af vægtafgiftslovens § 3, stk. 3, at de i stk. 1, under A og D angivne beløb for vægtafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest den 31. december 2017. De i stk. 1, under A og D angivne beløb under udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest den 31. december 2015. De i stk. 1, under B og C angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2013 eller senere, dog senest den 31. december 2020.

Det følger endvidere af vægtafgiftslovens § 3, stk. 4, at de i stk. 1, under A og D angivne beløb for udligningsafgift fra og med kalenderåret 2016 og til og med kalenderåret 2020 reguleres på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

Udligningsafgiften blev indekseret fra 2016 til og med 2020 ved lov nr. 924 af 18. september 2012. Indekseringen fulgte samme retningslinjer som indekseringen af satserne i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., det vil sige med 1,8 pct. årligt i 2014 og 2015, og er herefter blevet reguleret på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde.

Det følger derudover af vægtafgiftslovens § 3, stk. 5, at de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift forhøjes med 5,5 pct. for kalenderåret 2018. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De forhøjede beløb gælder for vægtafgift, der opkræves i kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

Det følger endeligt af vægtafgiftslovens § 3, stk. 6, at reguleringer efter stk. 4 og den i stk. 5 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 3, stk. 3-6, ophæves, og i stedet indsættes stk. 3-5.

Det foreslås i *stk. 3*, at de i stk. 1, under A-C angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift og de under D angivne beløb for udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj

fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere, jf. dog stk. 4 og 5.

Det betyder, at de i stk. 1, under A-C angivne 2020-satser for vægtafgift og udligningsafgift og de under D angivne 2020-satser for udligningsafgift også vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2021. Dette er en videreførelse af gældende ret. De angivne 2020-satser for udligningsafgift i stk. 1, under A og D vil gælde for perioden fra og med den 1. januar 2021 til og med den 14. februar 2021. Fra og med den 15. februar 2021 foreslås de i stk. 1, under A og D angivne beløb for udligningsafgift forhøjet, jf. det foreslåede § 3, stk. 4. Der vil således ikke ske forhøjelse af udligningsafgiften for de i stk. 1, under B og C nævnte køretøjer. For disse køretøjer vil det fortsat være de i stk. 1, under B og C angivne 2020-satser, som opkræves. De angivne 2020-satser i stk. 1, under A for vægtafgift vil gælde for kalenderåret 2021. Fra og med den 1. januar 2022 foreslås de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift forhøjet, jf. det foreslåede § 3, stk. 5. Der vil således ikke ske forhøjelse af vægtafgiften for de i stk. 1, under B-D nævnte køretøjer. For disse køretøjer vil det fortsat være de i § 3, stk. 1, under B-D angivne 2020-satser, som opkræves.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at de i stk. 1, under A og D angivne beløb for udligningsafgift forhøjes med 20,7 pct. den 15. februar 2021. Det foreslås i *stk. 4, 2. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det foreslås i *stk. 4, 3. pkt.*, at de således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under A og D opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det betyder, at de angivne 2020-satser for udligningsafgift i stk. 1, under A og D vil blive forhøjet med 20,7 pct. fra og med den 15. februar 2021. Dette svarer til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030. Det er således de forhøjede satser for udligningsafgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås i *stk. 5, 1. pkt.*, at for kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 3,0 pct. Det foreslås i *stk. 5, 2. pkt.*, at for kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 9,7 pct. Det foreslås i *stk. 5, 3. pkt.*, at for kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 16,8 pct. Det foreslås i *stk. 5, 4. pkt.*, at for kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 24,4 pct. Det foreslås i *stk. 5, 5. pkt.*, at for kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 36,9 pct. Det foreslås i *stk. 5, 6. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det foreslås i *stk. 5, 7. pkt.*, at de således forhøjede beløb for forbrugsafgift i stk. 1, under A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det betyder, at de i vægtafgiftslovens § 3, stk. 1, under A angivne satser for vægtafgift, jf. lovforslagets § 3, nr. 2,

vil blive reguleret ved 5 forhøjelser i årene 2022-2026. Den årlige forhøjelse af vægtafgiften skal ses i forhold til det foregående år. Forhøjelse af vægtafgiften vil alene gælde for køretøjer under A, det vil sige personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Det vil ligeledes gælde for påhængs- og sættevogne til personbefordring.

Det vil sige, at de i § 3, stk. 1, under A angivne 2021-satser for vægtafgift, jf. lovforslagets § 3, nr. 2, vil blive forhøjet med 3 pct. fra og med den 1. januar 2022. De beløb, der fremkommer efter forhøjelsen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det er således de forhøjede satser for vægtafgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Fra og med den 1. januar 2023 vil de i § 3, stk. 1, under A angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2022, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 2. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022 og 6,5 pct. for 2023. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2022 gældende satser, men med 9,7 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2024 vil de i § 3, stk. 1, under A angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2023, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 2. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023 og 6,5 pct. for 2024. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2023 gældende satser, men med 16,8 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2025 vil de i § 3, stk. 1, under A angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2024, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 2. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024 og 6,5 pct. i 2025. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2024 gældende satser, men med 24,4 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2026 vil de i § 3, stk. 1, under A angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2025, blive

forhøjet med 10 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 2. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024, 6,5 pct. i 2025 og 10 pct. i 2026. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 10 pct. i forhold til de i 2025 gældende satser, men med 36,9 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Der foreslås ikke yderligere forhøjelser af vægtafgiften efter 2026. Det betyder, at det vil være de angivne 2026-satser for vægtafgift, som vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2026 og frem.

Til nr. 4

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, at der svares afgift af køretøjets tilladte totalvægt efter bestemmelsens satser for vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 7. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

De gældende satser for vægtafgift for vare- og lastmotorkøretøjer fremgår af vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, under I og II, A og B.

Der betales derudover udligningsafgift for dieseldrevne køretøjer. Opkrævning af udligningsafgiften af dieseldrevne køretøjer har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i henholdsvis diesel og benzin og opkræves årligt.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, nyaffattes.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at der af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter de stk. 1 angivne satser. Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 6. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satser for påhængsvogne. Det foreslås i *stk. 1, 3. pkt.*, at afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Det foreslås i *stk. 1, 4. pkt.*, at der ikke betales afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

Det betyder, at der af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, skal svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter de satser, som er angivet i stk. 1, I, og II, A eller B. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber vil blive beregnet efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber vil blive beregnet efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der vil ikke skulle betales afgift af påhængskøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt over 3.500 kg. Dette er en videreførelse af gældende ret, dog ændres stk. 7 til stk. 6 som følge af, at § 4, stk. 3-6 foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 3, nr. 6.

Det foreslås i *stk. 1, I*, at der af motorcykler og varesidevogne, skal svares afgift med de i stk. 1, under I angivne satser for vægtafgift og udligningsafgift. Både vægtafgift og udligningsafgift skal beregnes på baggrund af motorkøretøjets tilladte totalvægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For disse motorkøretøjer foreslås vægtafgiften at udgøre 330 kr., og udligningsafgiften foreslås at udgøre 160 kr. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder.

Det betyder, at der af motorcykler og varesidevogne, skal svares vægtafgift med den i stk. 1, under I angivne sats for vægtafgift. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i *stk. 1, II, A*, at der af motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt, skal svares afgift med de i stk. 1, under II, A, angivne satser for vægtafgift og udligningsafgift. Både vægtafgift og udligningsafgift skal beregnes på baggrund af motor- og påhængskøretøjets tilladte totalvægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For motorkøretøjer med en tilladt totalvægt indtil 500 kg foreslås vægtafgiften at udgøre 1.060 kr., og udligningsafgiften foreslås at udgøre 720 kr. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder. For motor- og påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt mellem 3.001-4.000 kg foreslås vægtafgiften at udgøre 4.660 kr. for motorkøretøjer og 560 kr. for påhængskøretøjer, og udligningsafgiften for motorkøretøjer foreslås at udgøre 2.270 kr. Der skal således ikke betales udligningsafgift af påhængskøretøjer. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder.

Det betyder, at der af motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt, skal svares vægtafgift med den i stk. 1, under II, A, angivne satser for vægtafgift. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i *stk. 1, II, B*, at der af motor- og påhængskø-

retøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt, skal svares afgift med de i stk. 1, under II, B, angivne satser for vægtafgift og udligningsafgift. Både vægtafgift og udligningsafgift skal beregnes på baggrund af motor- og påhængskøretøjets tilladte totalvægt. Udligningsafgiften har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. For motor- og påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt mellem 4.001-5.000 kg og med højst to aksler, foreslås vægtafgiften at udgøre 2.052 kr. for motorkøretøjer og 552 kr. for påhængskøretøjer. Udligningsafgiften foreslås at udgøre 1.150 kr. for motorkøretøjer og 200 kr. for påhængskøretøjer. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder. For motor- og påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt mellem 14.001-15.000 kg vil vægtafgiften udgøre 4.161 kr. for motorkøretøjer og 2.628 kr. for påhængskøretøjer. Udligningsafgiften foreslås at udgøre 1.150 kr. for motorkøretøjer og 1.110 kr. for påhængskøretøjer.

For motor- og påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt indtil 18.000 kg og med mere end to aksler, foreslås vægtafgiften at udgøre 32 kr. pr. 200 kg totalvægt for motorkøretøjer og 24 kr. pr. 200 kg totalvægt for påhængskøretøjer. Udligningsafgiften foreslås at udgøre 13 kr. pr. 200 kg totalvægt for motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Afgiftsperioden for disse køretøjer foreslås at være 12 måneder.

Det betyder, at der af motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt, skal svares vægtafgift med den i stk. 1, under II, B, angivne satser for vægtafgift. Der vil derudover skulle betales en udligningsafgift af dieseldrevne biler, som har til formål at udligne forskellen mellem beskatningen af energiindholdet i diesel og benzin. Dette er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås derudover, at satserne for udligningsafgift for dieseldrevne køretøjer i vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, reguleres ved én forhøjelse i 2021 på ca. 21 pct., svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030.

Det betyder, at satserne for udligningsafgift forhøjes med ca. 21 pct. i 2021, svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030.

Til nr. 5

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, stk. 3, at de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest den 31. december 2017. De i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgiften gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest den 31. december 2015. De i stk. 1, under II, B, angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2013 eller senere, dog senest den 31. december 2020.

Det følger endvidere af vægtafgiftslovens § 4, stk. 4, at de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgiften fra og med kalenderåret 2016 til og med kalenderåret 2020 reguleres på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme pro-

cent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

Udligningsafgiften blev indekseret fra 2016 til og med 2020 ved lov nr. 924 af 18. september 2012. Indekseringen fulgte samme retningslinjer som indekseringen af satserne i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., det vil sige med 1,8 pct. årligt i 2014 og 2015, og herefter på grundlag af nettoprisindeksets årgennemsnit 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde.

Det følger derudover af vægtafgiftslovens § 4, stk. 5, at de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse forhøjes med 5,5 pct. for kalenderåret 2018. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De forhøjede beløb gælder for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse, der opkræves i kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

Det følger endeligt af vægtafgiftsloven § 4, stk. 6, at reguleringer efter stk. 4 og den i stk. 5 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 4, stk. 3-6, ophæves, og i stedet indsættes stk. 3-5.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse og de under II, B, angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere.

Det betyder, at de i stk. 1, under I og II, A, angivne 2020-satser for vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse, og de under II, B, angivne 2020-satser for vægtafgift og udligningsafgift også vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2021. Dette er en videreførelse af gældende ret. De angivne 2020-satser for udligningsafgift i stk. 1, under I og II, A, vil gælde for perioden fra og med den 1. januar 2021 til og med den 14. februar 2021. Fra og med den 15. februar 2021 foreslås de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift forhøjet, jf. det foreslåede § 3, stk. 4. Der vil således ikke ske forhøjelse af udligningsafgiften for de i stk. 1, under II, B, nævnte køretøjer. For disse køretøjer vil det fortsat være de i § 3, stk. 1, under II, B, angivne 2020-satser, som opkræves. De angivne 2020-satser i stk. 1, under I og II, A, for vægtafgift vil gælde for kalenderåret 2021. Fra og med den 1. januar 2022 foreslås de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift forhøjet, jf. det foreslåede § 3, stk. 5. Der vil således ikke ske forhøjelse af vægtafgiften for de i stk. 1, under II, B, nævnte køretøjer. For disse køretøjer vil det

fortsat være de i § 3, stk. 1, under II, B, angivne 2020-satser, som opkræves.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift forhøjes med 20,7 pct. den 15. februar 2021. Det foreslås i *stk. 4, 2. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Det foreslås i *stk. 4, 3. pkt.*, at de således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under I og II, A, opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det betyder, at de angivne 2020-satser for udligningsafgift i stk. 1, under I og II, A, vil blive forhøjet med 20,7 pct. fra og med den 15. februar 2021. Dette svarer til en årlig indeksering på 1,9 pct. for årene 2021-2030. Det er således de forhøjede satser for udligningsafgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås i *stk. 5, 1. pkt.*, at for kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 3,0 pct. Det foreslås i *stk. 5, 2. pkt.*, at for kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 9,7 pct. Det foreslås i *stk. 5, 3. pkt.*, at for kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 16,8 pct. Det foreslås i *stk. 5, 4. pkt.*, at for kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 24,4 pct. Det foreslås i *stk. 5, 5. pkt.*, at for kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 36,9 pct. Det foreslås i *stk. 5, 6. pkt.*, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Det foreslås i *stk. 5, 7. pkt.*, at de således forhøjede beløb for vægtafgift i stk. 1, under I og II, A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det betyder, at de i vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, under I og II, A, angivne satser for vægtafgift, jf. lovforslagets § 3, nr. 4, vil blive reguleret ved 5 forhøjelser i årene 2022-2026. Den årlige forhøjelse af vægtafgiften skal ses i forhold til de foregående år. Det er således de forhøjede satser for vægtafgift, der vil blive opkrævet for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.

Det vil sige, at de i § 4, stk. 1, under I og II, A, angivne 2021-satser for vægtafgift, jf. lovforslagets § 3, nr. 4, vil blive forhøjet med 3 pct. fra og med den 1. januar 2022. De beløb, der fremkommer efter forhøjelsen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

Fra og med den 1. januar 2023 vil de i § 4, stk. 1, under I og II, A, angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2022, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser,



det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 4. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022 og 6,5 pct. for 2023. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2022 gældende satser, men med 9,7 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2024 vil de i § 4, stk. 1, under I og II, A, angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2023, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 4. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023 og 6,5 pct. for 2024. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2023 gældende satser, men med 16,8 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2025 vil de i § 4, stk. 1, under I og II, A, angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2024, blive forhøjet med 6,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 4. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024 og 6,5 pct. i 2025. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 6,5 pct. i forhold til de i 2024 gældende satser, men med 24,4 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Fra og med den 1. januar 2026 vil de i § 4, stk. 1, under I og II, A, angivne satser for vægtafgift, som vil gælde i 2025, blive forhøjet med 10 pct. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, vil blive afrundet opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. Forhøjelsen vil således ske i forhold til det foregående år. Forhøjelsen vil dog blive beregnet i forhold til de gældende 2021-satser, det vil sige de satser, som fremgår af lovforslagets § 3, nr. 4. I forbindelse med beregning af satserne vil de gældende 2021-satser således blive forhøjet med 3 pct. for 2022, 6,5 pct. for 2023, 6,5 pct. for 2024, 6,5 pct. i 2025 og 10 pct. i 2026. Det betyder, at satserne vil blive forhøjet med 10 pct. i forhold til de i 2025 gældende satser, men med 36,9 pct. i forhold til de gældende 2021-satser.

Der foreslås ikke yderligere forhøjelser af vægtafgift efter 2026. Det betyder, at det vil være de angivne 2026-satser for vægtafgift, som vil blive opkrævet fra og med den 1. januar 2026 og frem.

Til nr. 6

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, stk. 10, at betaling efter § 4, stk. 9, dækker de tilsvarende fraset merværdiafgift, der følger af den private benyttelse af og rådighed over

køretøjet den pågældende dag, og køretøjet anses fortsat som udelukkende erhvervsmæssigt benyttet. Der kan ikke udstedes tilladelse til privat benyttelse til motorkøretøjer, der er fritaget for afgift efter denne lov eller brændstofforbrugsafgiftsloven eller fritaget for registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 2, 2. pkt. gælder dog ikke el- og brintdrevne køretøjer.

Det følger af vægtafgiftslovens § 23, stk. 1, at den, som forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige oplysninger eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug ved de i bestemmelsens nr. 1-3 nævnte formål, kan straffes med bøde. Efter § 23, stk. 2, nr. 6, straffes den, der forsætligt eller uagtsomt undlader at medbringe et bevis udstedt efter vægtafgiftslovens § 4, stk. 9, under kørslen.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 4, stk. 10, 1. pkt., der bliver stk. 9, 1. pkt., og § 23, stk. 2, nr. 6, ændres, så henvisningen til stk. 9 ændres til stk. 8.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af vægtafgiftslovens § 4, stk. 3-6, jf. lovforslagets § 3, nr. 5.

Til nr. 7

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, stk. 8, at der svares afgift efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer af køretøjer, som er særligt indrettet til befordring af mandskab og materiel (mandskabsvogne), hvis køretøjets varelad eller varerum har større flademål end personrummet, og hvis til-ladte totalvægt overstiger 4 t.

Det følger af vægtafgiftslovens § 4, stk. 14, at der i køretøjer som nævnt i stk. 8 alene må befordres føreren og personer, der arbejder i ejerens virksomhed, til eller fra virksomhedens arbejdspladser. Køretøjerne skal på tydelig måde være påmalet virksomhedens navn.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 4, stk. 14, 1. pkt., der bliver stk. 13, 1. pkt., ændres, så henvisningen til stk. 8 ændres til stk. 7.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af vægtafgiftslovens § 4, stk. 3-6, jf. lovforslagets § 3, nr. 5.

Til nr. 8

Det følger af vægtafgiftslovens § 15, stk. 3, at når der er forløbet 35 år fra et køretøjs 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med ¼ af sædvanlig afgift og tillæg. Det er en betingelse, at bilen fremtræder som ved 1. registrering. Dette betyder, at når et køretøj er mere end 35 år gammelt og samtidig fremtræder som ved første registrering, skal der for den efterfølgende afgiftsperiode kun betales afgift og tillæg med ¼ af de gældende satser, som fremgår af vægtafgiftslovens §§ 3, 4 og 4 a.

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftslovens § 15, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

Det betyder, at der af køretøjer, der er mindst 35 år gamle, vil skulle betales afgift og tillæg med ¼ af de gældende

satser, uanset om køretøjet fremtræder som ved første registrering. Ændringen har sammenhæng med den foreslåede ophævelse af originalitetskravet for veterankøretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 9

Det følger af vægtafgiftslovens § 23, stk. 1, at den, som forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige oplysninger eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug ved de i bestemmelsens nr. 1-3 nævnte formål, kan straffes med bøde. Efter § 23, stk. 2, nr. 1, straffes den, der forsætligt eller uagtsomt overtræder vægtafgiftslovens § 4, stk. 12-14.

Det foreslås, at vægtafgiftslovens § 23, stk. 2, nr. 1, ændres, så henvisningen til stk. 12-14 ændres til stk. 11-13.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af vægtafgiftslovens § 4, stk. 3-6, jf. lovforslagets § 3, nr. 5.

#### Til § 4

Til nr. 1

Indkomst fra fysiske personers lejlighedsvis udlejning af biler, lystbåde, campingvogne m.v. er skattepligtig som ikke-arbejdsmarkedsbidragspligtig personlig indkomst, jf. statsskattelovens § 4.

Ved opgørelsen af indkomsten fra udlejningen kan udlejerens ved en regnskabsmæssig opgørelse fratække de faktiske udgifter og værditab forbundet med udlejningen, jf. statsskattelovens § 6. Det er en forudsætning for fradrag, at omkostningerne i rimelig grad dokumenteres eller sandsynliggøres gennem f.eks. kilometerregnskab og/eller regnskab over udlejningsdage og udgifter.

Som alternativ til fradrag efter den regnskabsmæssige opgørelse er der ved lov nr. 1727 af 27. december 2018 indført et deleøkonomisk bundfradrag i ligningslovens § 15 R, stk. 1, 1. pkt., på 9.100 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 10.700 kr. i 2021. Fradraget gives i bruttolejeindtægter fra privat udlejning af aktiver som nævnt i § 15 R, stk. 2, dvs. personbiler til lille kørekort, herunder nul- og lavemissionsbiler, lystbåde og campingvogne m.v. Ved bruttolejeindtægter forstås den betaling, som en person modtager for at udleje aktivet. Betaler udlejerens et gebyr til en formidler af lejeaftalen, indgår dette gebyr ikke i bruttolejeindtægten.

Der er tale om ét fælles bundfradrag for de omfattede aktiver, hvilket betyder, at der ikke kan foretages en opdeling pr. aktiv, f.eks. ved at benytte bundfradraget ved lejeindtægt fra campingvogn og/eller lystbådudlejning og herudover foretage en regnskabsmæssig opgørelse for lejeindtægt fra biludlejning. Bundfradraget kan ikke overstige bruttolejeindtægten, jf. ligningslovens § 15, stk. 1, 2. pkt.

I tilfælde hvor bruttolejeindtægten overstiger bundfradraget, kan der af den del af bruttolejeindtægten, der overstiger bundfradraget, fradrages 40 pct., jf. ligningslovens § 15 R, stk. 1, 3. pkt. Det vil sige, at det er alene 60 pct. af den

bruttolejeindtægt, der overstiger bundfradraget, der bliver beskattet.

Frdrag efter 1. og 3. pkt. dækker samtlige udgifter m.v., der er forbundet med udlejningen, jf. ligningslovens § 15 R, stk. 1, 4. pkt. Benyttes bundfradraget i et givent indkomstår, kan der således ikke foretages yderligere fradrag for udgifter og værditab forbundet med udlejningen af de omfattede aktiver i det relevante indkomstår.

Formålet med bundfradraget er at lette administrative byder forbundet med opgørelse af de faktiske udgifter og værditab for personer, som kun i begrænset omfang foretager udlejning. Bundfradraget gælder derfor ikke udlejning, der foretages som led i erhvervsmæssig virksomhed, jf. ligningslovens § 15 R, stk. 1, 5. pkt.

Grundbeløbet for bundfradraget reguleres efter personskattelovens § 20, jf. ligningslovens § 15 R, stk. 1, 6. pkt.

En person, der udlejer sine aktiver, kan for et givent indkomstår vælge at foretage fradrag efter en regnskabsmæssig opgørelse i stedet for at benytte bundfradraget, men det skal i givet fald gælde for alle de omfattede aktiver. Herved kan en udlejer, der har faktiske udgifter forbundet med udlejningen, som overstiger bundfradraget, opnå et fradrag, der fuldt ud dækker udgifterne. Det kan f.eks. være relevant, hvis udlejningen har et relativt stort omfang, eller hvis der er høje udgifter forbundet med udlejningen.

Det foreslås at nyaffatte ligningslovens § 15 R, stk. 1, hvorved der foreslås indført et forhøjet deleøkonomiske bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler fra og med indkomståret 2021. Forslaget skal gøre det mere attraktivt at dele nul- og lavemissionsbiler og gøre bedre brug af de nuværende nul- og lavemissionsbiler.

Hertil bemærkes, at gældende ret fsva. det gældende bundfradrag foreslås videreført, dog således at indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler ikke længere vil være omfattet af dette bundfradrag. Samtidig foreslås det, at betingelserne for at opnå det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler skal være de samme, som allerede gælder for at opnå det gældende deleøkonomiske bundfradrag for privat udlejning af personbiler til lille kørekort, lystbåde og campingvogne m.v.

De foreslås i 1. pkt., at fysiske personer, der udlejer aktiver som nævnt i stk. 2, kan fradrage et grundbeløb på 9.100 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 10.700 kr. i 2021, i bruttolejeindtægten fra udlejningen af aktiverne ved indkomstopgørelsen for indkomståret. Ved bruttolejeindtægter forstås den betaling, som en person modtager for at udleje aktivet. Betaler udlejerens et gebyr til en formidler af lejeaftalen, indgår dette gebyr ikke i bruttolejeindtægten.

De aktiver, der er nævnt i stk. 2, og som dermed er omfattet af bundfradraget i stk. 1, 1. pkt., er:

- Personbiler, M1, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007, der ikke er nul- og lavemissionsbiler.
- Varebiler, N1, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007, omfattet af § 4, stk. 1, II, A, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer

m.v. eller brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 2, når de er registreret til hel eller delvis privat benyttelse, og ikke er nul- og lavemissionsbiler.

- Campingvogne.
- Påhængskøretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse.
- Lystbåde.

Der vil være tale om ét fælles bundfradrag i den samlede indkomst fra udlejning af de nævnte aktiver, hvilket betyder, at der ikke kan foretages en opdeling pr. aktiv.

Der stilles ikke krav om, at den fysiske person skal eje det aktiv, der udlejes, eller at den pågældende skal afholde bestemte udgifter i forbindelse med udlejningen. Det afgørende for, om en fysisk person kan gøre brug af bundfradraget, er kun, at den pågældende er skattepligtig af indkomsten fra udlejningen af et eller flere af de aktiver, der omfattes af bestemmelsen.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret fsva. det gældende bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau), dog således at indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler ikke længere vil være omfattet af dette bundfradrag.

Det foreslås i 2. pkt., at der ved udlejning af aktiver som nævnt i stk. 3 kan fradrages et grundbeløb på 17.100 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 20.000 kr. i 2021, i bruttolejeindtægten fra udlejning af disse aktiver.

Forslaget vil give fysiske personer, der udlejer nul- og lavemissionsbiler, mulighed for at foretage et forhøjet bundfradrag på 20.000 kr. (2021-niveau) i indkomst fra udlejning af nul- og lavemissionsbiler fra og med indkomståret 2021.

Ved nul- og lavemissions forstås biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (nulemissionsbiler), og biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (lavemissionsbiler). Denne definition af nul- og lavemissionsbiler svarer til biler, der vil kunne omfattes af registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c, jf. lovforslagets § 1, nr. 20. Det vil således være et krav, at der er tale om en nul- eller lavemissionsbil som defineret i registreringslovens §§ 5 b og 5 c, men der stilles ikke krav om, at bilen skal være registreret i Danmark.

Det foreslås, at det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i 2. pkt skal gælde i tillæg til det gældende bundfradrag i 1. pkt. på 10.700 kr. (2021-niveau), som fortsat vil gælde for andre biler, herunder benzin- og dieseldrevne biler, campingvogne m.v. Det betyder, at en person vil kunne opnå et bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau) for udlejning af en benzin- eller dieseldrevet bil og et bundfradrag på 20.000 kr. (2021-niveau) for udlejning af en nul- eller lavemissionsbil, f.eks. en elbil.

Der vil være tale om ét fælles bundfradrag i den samlede indkomst fra udlejning af nul- og lavemissionsbiler, hvilket betyder, at der ikke kan foretages en opdeling pr. aktiv.

Der stilles ikke krav om, at den fysiske person skal eje de nul- og lavemissionsbiler, der udlejes, eller at den pågældende skal afholde bestemte udgifter i forbindelse med udlejningen. Det afgørende for, om en fysisk person kan

gøre brug af det forhøjede bundfradrag, er kun, at den pågældende er skattepligtig af indkomsten fra udlejningen af en eller flere nul- eller lavemissionsbiler, der omfattes af bestemmelsen.

Det foreslås i 3. pkt., at fradraget efter 1. pkt. ikke kan overstige bruttolejeindtægten ved udleje af aktiver som nævnt i stk. 2, og at fradraget efter 2. pkt. kan ikke overstige bruttolejeindtægten ved udleje af aktiver som nævnt i stk. 3.

Ved nyaffattelsen ønskes det tydeliggjort, at der vil være tale om to forskellige bundfradrag, der vil skulle opgøres hver for sig. Der vil således skulle foretages en særskilt opgørelse af de samlede bruttolejeindtægter fra privat udlejning af aktiver som nævnt i stk. 2, hvori bundfradraget i 1. pkt. kan fradrages. På tilsvarende måde vil der skulle foretages en særskilt opgørelse af bruttolejeindtægterne fra udlejning af aktiver som nævnt i stk. 3, hvori det foreslåede forhøjede bundfradrag i 2. pkt. kan fradrages. Der vil ikke kunne overføres et uudnyttet bundfradrag fra den ene indkomstkategori til den anden.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret fsva. det gældende bundfradrag i 1. pkt., mens nyaffattelsen sikrer, at det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, som foreslået i 2. pkt., ikke kan overstige bruttolejeindtægten ved udleje af nul- og lavemissionsbiler.

Dette skal ses i sammenhæng med, at det foreslås, at betingelserne for at opnå det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler skal være de samme som allerede gælder for at opnå det gældende bundfradrag.

Det foreslås i 4. pkt., at der af den del af bruttolejeindtægten fra aktiver som nævnt i stk. 2, der overstiger fradraget efter 1. pkt., fradrages 40 pct., og at der af den del af bruttolejeindtægten fra aktiver som nævnt i stk. 3, der overstiger fradraget efter 2. pkt., kan fradrages 40 pct.

For bundfradraget i 1. pkt. betyder det, at det alene vil være 60 pct. af den del af bruttolejeindtægten, der overstiger bundfradraget på 10.700 kr. (2021-niveau), der vil blive beskattet. For det forhøjede bundfradrag i 2. pkt. betyder det, at det alene vil være 60 pct. af den del af bruttolejeindtægten, der overstiger bundfradraget på 20.000 kr. (2021-niveau), der vil blive beskattet.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret fsva. det gældende bundfradrag i 1. pkt., mens nyaffattelsen sikrer, at der indføres tilsvarende regler om et yderligere fradrag ved anvendelsen af det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i 2. pkt.

Det foreslås i 5. pkt., at fradrag efter 1., 2. og 4. pkt. vil dække samtlige udgifter m.v., der er forbundet med udlejningen.

Anvendes fradragene i 1. og/eller 2. pkt. og 4. pkt., vil der således ikke kunne foretages yderligere fradrag for udgifter og værditab forbundet med udlejningen i det relevante indkomstår. Dette gælder både ved udlejning af aktiver som nævnt i stk. 2 og aktiver som nævnt i stk. 3.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret fsva. gældende fradrag i indkomst fra privat udlejning af konventio-

nelle biler, campingvogne m.v. i 1. og 4. pkt., mens nyaffattelsen sikrer, at der indføres tilsvarende regler om, at anvendelsen af de foreslåede fradrag i indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i 2. og 4. pkt., vil træde i stedet for fradrag efter en regnskabsmæssig opgørelse.

Hertil bemærkes, at en person, der udlejer sine aktiver, forsat kan vælge at foretage fradrag efter en regnskabsmæssig opgørelse for et givent indkomstår i stedet for at benytte bundfradrag, men det skal i givet fald gælde for alle de omfattede aktiver. Herved kan en udlejer, der har faktiske udgifter, som overstiger bundfradraget i 1. pkt. og/eller det forhøjede bundfradrag i 2. pkt., fortsat opnå et fradrag, der fuldt ud dækker udgifterne. Det kan f.eks. være relevant, hvis udlejningen har et relativt stort omfang, eller hvis der er høje udgifter forbundet med udlejningen.

Det foreslås i 6. pkt., at 1.-5. pkt. ikke gælder for den del af bruttolejeindtægten, der er erhvervet som led i erhvervs-mæssig virksomhed.

Det sikres herved, at fradragene målrettes privatpersoners lejlighedsvis udlejning.

Vurderingen af, om udlejning sker som led i erhvervs-mæssig virksomhed, foretages efter den gældende praksis for vurdering af, hvornår der foreligger erhvervs-mæssig virksomhed.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret fsva. det gældende bundfradrag i 1. pkt., mens nyaffattelsen sikrer, at det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i 2. pkt. ikke vil kunne anvendes ved erhvervs-mæssig udlejning.

Det foreslås i 7. pkt., at grundbeløbene i 1. og 2. pkt. reguleres efter personskattelovens § 20.

Bestemmelsen medfører, at grundbeløbene reguleres i takt med indkomstudviklingen.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret fsva. det gældende bundfradrag i 1. pkt., mens nyaffattelsen sikrer, at det forhøjede bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i 2. pkt. på tilsvarende vis reguleres i takt med indkomstudviklingen.

Til nr. 2

Ligningslovens § 15 R, stk. 1, giver fysiske personer mulighed for at få et bundfradrag på op til 9.100 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 10.700 kr. i 2021, i indkomst fra privat udlejning af visse aktiver. § 15, stk. 2, indeholder en opstilling af de aktiver, som er omfattet af stk. 1.

Det foreslås at ændre § 15 R, stk. 2, hvorved det præciseres, at de oplyste aktiver fremover vil være omfattet af bundfradraget i stk. 1, 1. pkt.

Ændringen er en konsekvens af, at det foreslås at indføre et forhøjet bundfradrag i indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i stk. 1, 2. pkt., jf. lovforslagets § 4, nr. 1.

Til nr. 3 og 4

Ligningslovens § 15 R, stk. 1, giver fysiske personer mu-

lighed for at få et bundfradrag på 9.100 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 10.700 kr. i 2021, i indkomst fra privat udlejning af visse aktiver.

De aktiver, der er omfattet af ligningslovens § 15, stk. 1, er oplyst i stk. 2, dvs. visse personbiler, visse varebiler, campingvogne, påhængskøretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, og lystbåde.

Ved lovforslagets § 4, nr. 1, foreslås det at indføre et forhøjet bundfradrag ved udlejning af nul- og lavemissionsbiler, som skal gælde i tillæg til det gældende bundfradrag.

Det foreslås derfor at ændre § 15 R, stk. 2, nr. 1 og 2, således at nul- og lavemissionsbiler ikke længere vil være omfattet af stk. 2.

Forslaget medfører, at indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler ikke længere vil kunne omfattes af det gældende bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau). I stedet vil indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler blive omfattet af det forhøjede bundfradrag på 20.000 kr. (2021-niveau).

Udlejning af benzin- og dieseldrevne biler vil fortsat være omfattet af det gældende bundfradrag på 10.700 (2021-niveau).

Til nr. 5

Ved lovforslagets § 4, nr. 1, foreslås det at indføre et forhøjet bundfradrag ved privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler i ligningslovens § 15 R, stk. 1, 2. pkt.

Det foreslås derfor at indsætte en ny § 15 R, stk. 3, der definerer aktiver omfattet af det forhøjede bundfradrag i stk. 1, 2. pkt., som »biler og varebiler som nævnt i stk. 2, nr. 1 og 2, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, eller der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

Person- og varebiler som nævnt i stk. 2, nr. 1 og 2, er:

- Personbiler, M1, jf. Bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007, der omfatter biler, som er indrettet til at benyttes til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, herunder almindelige personbiler og campingbiler (autocampere), der må køres af personer med lille kørekort.
- Varebiler N1, jf. Bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007, omfattet af vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, II, A, omfatter varebiler indtil 4.000 kg tilladt totalvægt, og varebiler N1 omfattet af § 1, stk. 2, i brændstofforbrugsafgiftsloven, omfatter varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg.

For at indkomst fra privat udlejning af disse typer af biler ville kunne omfattes af det forhøjede bundfradrag, som foreslået i ligningslovens § 15 R, stk. 1, 2. pkt., skal der være tale om biler og varebiler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (nulemissionsbiler), eller der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer (lavemissionsbiler). Denne definition af nul- og lavemissionsbiler svarer til biler, der vil kunne omfattes af registreringsafgiftslovens §§ 5 b eller 5 c, jf. lovforslagets § 1, nr. 20. Det vil således være et krav, at der er tale om en nul- eller lavemissionsbil som defineret

i registreringslovens §§ 5 b og 5 c, men der stilles ikke krav om, at bilen skal være registreret i Danmark.

Til nr. 6

Ligningslovens § 15 R, stk. 1, giver fysiske personer mulighed for at få et bundfradrag på 9.100 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 10.700 kr. i 2021, i indkomst fra privat udlejning af personbiler til lille kørekort, lystbåde og campingvogne m.v. Endvidere kan der i den del af lejeindtægten, der overstiger 10.700 kr. (2021-niveau), fradrages 40 pct. Det betyder, at alene 60 pct. af den bruttolejeindtægt, der overstiger bundfradraget, skal beskattes.

Det følger af ligningslovens § 15 R, stk. 3, at det fra og med indkomståret 2021 er en betingelse for at anvende bundfradraget, at en eller flere virksomheder formidler udlejningen og indberetter indkomstårets fulde udlejningsindtægter fra alle de omfattede aktiver. Udlejere vil herved automatisk få indberettet deres indkomst og vil derfor ikke skulle oplyse den skattepligtige indkomst på årsopgørelsen. Betingelsen om indberetning gælder ved udlejning af aktiver, der er omfattet af ligningslovens § 15 R, stk. 2, dvs. personbiler, campingvogne og lystbåde m.v.

Ved lovforslagets § 4, nr. 1, foreslås det at indføre et forhøjet bundfradrag ved udlejning af nul- og lavemissionsbiler. Betingelserne for at opnå det forhøjede bundfradrag skal være de samme, som gælder for det gældende bundfradrag.

Det foreslås derfor at nyaffatte § 15 R, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., således det er en betingelse for anvendelse af fradragene i stk. 1, at der sker indberetning efter skatteindberetningslovens § 43 af indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 2 og indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 3.

Ved nyaffattelsen ønskes det tydeliggjort, at der vil være tale om to forskellige bundfradrag. Det betyder, at en eller flere virksomheder, som formidler udlejningen, vil skulle foretage en særskilt indberetning af indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 2 og en særskilt indberetning af indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 3.

For indberetninger vedrørende årene forud for kalenderåret 2021 finder de hidtil gældende regler i skatteindberetningsloven og lov om et indkomstregister samt forskrifter udstedt i medfør heraf anvendelse. For personer med bagudforskudt indkomstår vil det således for indkomståret 2021 kun være den del af udlejningsindtægterne, der udbetales fra og med den 1. januar 2021, der skal indberettes efter skatteindberetningslovens § 43, for at den pågældende har ret til de fulde fradrag i ligningslovens § 15 R.

Hvis den fysiske person også udlejer det samme aktiv eller andre aktiver omfattet af det gældende bundfradrag i 1. pkt. eller det foreslåede forhøjede bundfradrag i 2. pkt. på en måde, hvorpå der ikke foretages den angivne indberetning, kan udlejeren ikke benytte bundfradraget, men må i stedet foretage en regnskabsmæssig opgørelse. Det kan f.eks. være tilfældet, hvor der foretages udlejning både gennem en digi-

tal platform og gennem opslag på Facebook eller i det lokale supermarked.

Til nr. 7 og 8

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.

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.

Miljøtillægget giver et incitament for arbejdstageren til at vælge en brændstoføkonomisk firmabil, da tillægget er baseret på ejerafgiften eller vægtafgiften, som er differentieret efter bilens brændstofforbrug.

Reglerne i ligningslovens § 16, stk. 4, gælder alle biler, der stilles til rådighed for privat benyttelse af en arbejdsgiver m.v., herunder eldrevne biler og pluginhybridbiler.

Det foreslås at ændre ligningslovens § 16, stk. 4, således at miljøtillægget skal vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen skal vægtes mindre.

Det foreslås, at der i ligningslovens § 16, stk. 4, efter 1. pkt., indsættes nye punkummer, således at den årlige skattepligtige værdi fra og med den 1. juli 2021 for resten af indkomståret 2021 foreslås til 24,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20,5 pct. af resten. I indkomståret 2022 foreslås den årlige værdi til 24,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,0 pct. af resten. I indkomståret 2023 foreslås den årlige værdi til 23,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,5 pct. af resten. I indkomståret 2024 foreslås den årlige værdi til 23,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 22,0 pct. af resten. I indkomståret 2025 og efterfølgende indkomstår foreslås den årlige værdi til 22,5 pct. af bilens værdi.

Det foreslås, at der i ligningslovens § 16, stk. 4, efter 4. pkt., der bliver 9. pkt., indsættes nye punkummer, således at miljøtillægget fra og med den 1. juli 2021 for resten af indkomståret 2021 udgør den årlige afgift eksklusiv udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 150 pct. I indkomståret 2022 foreslås miljøtillægget at udgøre den årlige afgift eksklusiv udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 250 pct. I indkomståret 2023 foreslås miljøtillægget at udgøre den årlige afgift eksklusiv ud-

ligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 350 pct. I indkomståret 2024 foreslås miljøtillægget at udgøre den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 500 pct. I indkomståret 2025 og senere indkomstår foreslås miljøtillægget at udgøre den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 600 pct.

Med forslaget foreslås satsen på 25 pct. således reduceret med et ½ procentpoint årligt fra 2021 og satsen på 20 pct. forhøjet med et ½ procentpoint årligt fra 2021, således at der fra og med 2025 anvendes én sats på 22,5 pct.

Samtidig foreslås miljøtillægget forhøjet til 250 pct. i 2021, 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025. Herved vil det miljøtillæg, der skal medregnes til den skattepligtige værdi af fri bil, forhøjes fra de nuværende 150 pct. af den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsesafgift, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, til 700 pct. af den årlige afgift.

De to foreslåede ændringer indebærer en samlet justering af beskatningsgrundlaget, der i højere grad vægter bilens brændstofforbrug og i mindre grad bilens anskaffelsespris.

Ændringerne foreslås indfaset over 5 år. Efter indfasningsperioden medfører forslaget en forenkling i forhold til de gældende regler, idet der fra og med indkomståret 2025 foreslås at skulle anvendes én sats på 22,5 pct., hvortil kommer miljøtillægget på 700 pct.

Det foreslås samtidig hermed at skattefritage værdien af arbejdsgiverbetalt installation af ladestander ved bopælen i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil, jf. forslagens § 4, nr. 15, og bemærkningerne hertil.

Der henvises herudover til de almindelige bemærkninger afsnit 2.11.

Til nr. 9-14

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 7. pkt., skal der ved værdiansættelsen af biler, der ikke indregistreres her i landet, og ved værdiansættelsen af biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 1, nr. 4, anvendes den værdi, 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.

Det foreslås at ændre henvisningen til 5. og 6. pkt. i § 16, stk. 4, 7. pkt., til 15. og 16. pkt.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 9. pkt., beskattes værdien af den private benyttelse af en bil, der af arbejdsgiveren m.v. er stillet til rådighed for den skattepligtige udelukkende for erhvervsmæssig kørsel, 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.

Det foreslås at ændre henvisningen til 1.-7. pkt. i § 16, stk. 4, 9. pkt., der bliver 19. pkt., til 1-17. pkt.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 10. pkt., beskattes den skattepligtige af værdien, hvis dagsafgiften som nævnt i 7. pkt. er betalt af arbejdsgiveren.

Det foreslås at ændre henvisningen til 7. pkt. i § 16, stk. 4, 10. pkt., der bliver 20. pkt., til 17. pkt.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 11. pkt., anses kørsel mellem hjem og virksomheden højst 1 dag om ugen eller i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder 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.

Det foreslås at ændre henvisningen til 9. pkt. i § 16, stk. 4, 11. pkt., der bliver 21. pkt., til 19. pkt.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 12. pkt., nedsættes den skattepligtige værdi efter 1.-9. pkt., med den skattepligtiges betaling i indkomståret til arbejdsgiveren m.v. for råderetten, men nedsættes ikke med eventuelle beløb, der beskattes efter reglen i § 9 C, stk. 7.

Det foreslås at ændre henvisningen til 1.-9. pkt., i § 16, stk. 4, 12. pkt., der bliver 22. pkt., til 1.-19. pkt.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 13. pkt., finder 1.-11. pkt. kun anvendelse for biler omfattet af § 4, stk. 1, II, A, i lov om vægtafgift af køretøjer m.v., såfremt der skal betales tillægsafgift for privat anvendelse efter § 2 a i vægtafgiftsloven.

Efter ligningslovens § 16, stk. 4, 14. pkt., finder 1.-11. pkt. ikke anvendelse på biler, der er indregistreret første gang den 2. juni 1998 eller tidligere, hvis merværdiafgift vedrørende anskaffelsen er fradraget ifølge merværdiafgiftsloven § 37, stk. 1, § 38, stk. 1, eller § 41, fordi bilen udelukkende anvendes erhvervsmæssigt.

Det foreslås at ændre henvisningen til 1.-11. pkt., i § 16, stk. 4, 13. pkt., der bliver 23. pkt., og i § 16, stk. 4, 14. pkt., der bliver 24. pkt., til 1.-21. pkt.

Der er tale om konsekvensændringer som følge af den foreslåede indsættelse af nye punktnummer i § 16, stk. 4, jf. lovforslagets § 4, nr. 7 og 8.

Til nr. 15

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.

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 eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugs-

afgiftsloven eller efter vægtafgiftsloven, med tillæg af 50 pct., jf. ligningslovens § 16, stk. 4.

Reglerne i ligningslovens § 16, stk. 4, gælder alle biler, der stilles til rådighed for privat benyttelse af en arbejdsgiver m.v., herunder eldrevne biler og pluginhybridbiler.

Efter gældende ret er der tale om et skattepligtigt personalegode, hvis en ladestander stilles til privat rådighed for arbejdstageren sammen med en fri bil. Værdien af ladestanderen samt udgifterne til installationen heraf skal efter gældende ret medregnes til beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, jf. Skatterådets afgørelse offentliggjort i SKM.2015.376.SR.

Det indebærer, at værdien af ladestanderen samt udgifterne til opstilling af ladestanderen ikke er dækket af beskatningen af fri bil, men skal tillægges beregningsgrundlaget.

Forudsat at ladestanderen er udstyret med et specialstik, som kun kan anvendes til opladning af elbiler, beskattes den arbejdsgiverbetalte udgift til el til opladning af bilen ikke særskilt, men er en sædvanlig driftsudgift, der er dækket af den almindelige beskatning af fri bil.

Hvis arbejdsgiveren forærer ladestander og installationer til medarbejderen, herunder når denne ikke længere får fri elbil/pluginhybridbil stillet til rådighed, skal medarbejderen beskattes af markedsværdien heraf på tidspunktet for overdragelse af ejerskab til medarbejderen, jf. ligningslovens § 16, stk. 3.

Det foreslås, at der i ligningslovens § 16, stk. 4, indsættes nye 26. og 27. pkt., hvorefter værdien af ladestander og installation af ladestander (ladestik), der er stillet til privat rådighed af arbejdsgiveren ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, ikke beskattes. Hvis den skattepligtige beskattes af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode, der er kortere end 6 måneder, foreslås det, at markedsværdien af ladestander og installation skal medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst ved periodens ophør, hvis installationen overgår til privat brug.

Den foreslåede skattefritagelse omfatter alene tilfælde, hvor arbejdsgiveren samtidig stiller en fri bil til privat rådighed, som skal oplades med el via ladestanderen, herunder en pluginhybridbil. Det er således ikke omfattet af skattefritagelsen, hvis arbejdsgiveren betaler for installation af ladestander på den ansattes bopæl, hvis den fri bil er en konventionel bil.

Med den foreslåede bestemmelse skal der som udgangspunkt ikke ske særskilt beskatning af værdien af en ladestander og installationen heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installeres af arbejdsgiveren i forbindelse med, at der stilles fri elbil eller pluginhybridbil til privat rådighed. Den skattepligtige vil som hidtil skulle beskattes af værdien af fri bil, jf. ligningslovens § 16, stk. 4.

Det bemærkes, at selve udgiften til arbejdsgiverbetalt el til opladning af bilen som hidtil anses som en sædvanlig driftsudgift, der er dækket af den almindelige beskatning af fri bil.

De foreslåede ændringer vil medføre, at den ansatte vil kunne beholde ladestanderen skattefrit, når den pågældende ikke længere har fri elbil eller pluginhybridbil stillet til privat rådighed, forudsat at der ikke alene har været tale om en meget kort periode med beskatning af fri bil. Denne periode foreslås at være 6 måneder.

Med den foreslåede bestemmelse vil værdien af installation af ladestander og værdien af selve ladestanderen – uanset at denne evt. ikke nedtages eller tilbageleveres efter brug – ikke skulle beskattes særskilt, hvis den ansatte samtidig beskattes af fri elbil/pluginhybridbil i en sammenhængende periode på mindst 6 måneder. Det bemærkes, at da ændringen har virkning fra og med den 1. juli 2021, jf. lovforslagets § 8, stk. 6, vil de 6 måneder med beskatning af fri elbil/pluginhybridbil tidligst skulle regnes fra dette tidspunkt. At en person evt. forud for virkningstidspunktet har haft fri elbil/pluginhybridbil og ladestander ved bopælen stillet til rådighed, ændrer således ikke ved, at den pågældende vil skulle beskattes af fri elbil/pluginhybridbil i 6 måneder efter virkningstidspunktet for ikke at blive omfattet af værnsreglen i forhold til ladestanderen. Det bemærkes endvidere, at det er en betingelse, at der samtidig med beskatningen af fri elbil/pluginhybridbil har været stillet en ladestander til rådighed ved bopælen. At en person har haft fri elbil stillet til rådighed i 6 måneder uden at have haft en ladestander stillet til rådighed er således ikke tilstrækkeligt.

Det foreslås således, at hvis perioden med fri elbil/pluginhybridbil til rådighed er kortere end 6 måneder, skal den skattepligtige beskattes af markedsværdien af ladestander og installation ved periodens ophør, hvis installationen ikke nedtages, men overgår til privat brug. Af administrative årsager foreslås dog, at der ikke også skal ske efterregulering af beskatningen af fri bil ved at tillægge værdien af ladestanderen og installationen til beregningsgrundlaget for fri bil for den forløbne periode.

Sker der således kun beskatning efter ligningslovens § 16, stk. 4, af privat rådighed over elbil eller pluginhybridbil i f.eks. 4 måneder, vil den skattepligtige – når det konstateres, at perioden med privat rådighed over bilen har været kortere end 6 måneder – skulle beskattes af udgiften til installation af ladestanderen samt markedsværdien af ladestanderen, hvis installationen overgår til privat brug, jf. ligningslovens § 16, stk. 3.

Den foreslåede ændring vil indebære en årlig skattelempe for omfattede medarbejdere på ca. 1.000-1.500 kr.

#### Til § 5

Det bemærkes indledningsvist, at beskrivelsen af gældende ret relaterer sig til retstilstanden på lovforslagets fremsættelsestidspunkt. Skatteindberetningslovens § 43 er nyaffattet ved § 5, nr. 1, i lov nr. 1727 af 27. december 2018, som træder i kraft 1. januar 2021. Dvs., at der er tale om en beskrivelse af retstilstanden, som den ser ud til og med 31. december 2020.

Efter skatteindberetningslovens § 43, stk. 1, skal en virksomhed, som efter aftale med en skattepligtig forestår udlej-

ning af den skattepligtiges fritidsbolig, indberette til Skatteforvaltningen om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået ved udlejning af fritidsboligen gennem virksomheden det forudgående kalenderår. Indberetningen skal tillige indeholde oplysninger til identifikation af virksomheden og fritidsboligen.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med ligningslovens § 15 O, hvorefter størrelsen af bundfradraget ved udlejning af fritidsboliger afhænger af, om der sker indberetning af indtægten.

Efter skatteindberetningslovens § 43, stk. 2, kan virksomheder, som ikke er indberetningspligtige efter stk. 1, efter aftale med den skattepligtige indberette de oplysninger, som ville være omfattet af indberetningen efter stk. 1, hvis virksomheden havde været indberetningspligtig.

Bestemmelsen omhandler udenlandske virksomheder, som forestår udlejning af fritidsboliger.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med ligningslovens § 15 O, hvorefter størrelsen af bundfradraget ved udlejning af fritidsboliger afhænger af, om der sker indberetning af indtægten. Bestemmelsen sikrer udenlandske udlejningsbureauer, som ikke er indberetningspligtige til indkomstregisteret, mulighed for at indberette til indkomstregisteret efter aftale med ejeren og dermed sikre ejeren samme bundfradrag, som ville kunne sikres gennem udlejning via indberetningspligtige danske udlejningsbureauer.

Indberetningen efter skatteindberetningslovens § 43, stk. 1 og 2, skal ske årligt og senest den 20. januar eller, hvis denne dag er en lørdag eller søndag, senest den følgende mandag.

Efter skatteindberetningslovens § 43, stk. 3, skal den, der har indgået aftale om udlejning af en fritidsbolig med en virksomhed efter stk. 1, give virksomheden oplysninger til identifikation af fritidsboligen. Ved identifikation af fritidsboligen skal forstås ejendommens nummer i Bygnings- og Boligregisteret (BBR-nummeret).

Efter skatteindberetningslovens § 43, stk. 4, kan skatteministeren fastsætte nærmere regler om indberetning efter stk. 1 og om identifikation af fritidsboligen efter stk. 3. Bemyndigelsen er udnyttet ved § 46 i bekendtgørelse nr. 927 af 26. juni 2018 til at fastsætte regler om, at indberetningen efter skatteindberetningslovens § 43 skal omfatte oplysninger om identiteten af den indberettende virksomhed (dvs. cvr-nummer eller SE-nummer), ejendomsnummeret på den udlejede ejendom og den samlede lejeindtægt, som den skattepligtige har oppebåret i året før fradrag (dvs. bruttolejeindtægten).

Endvidere er der fastsat regler om, at den, der har indgået aftale om udlejning af en fritidsbolig med en virksomhed efter stk. 1, skal give virksomheden oplysninger til identifikation af fritidsboligen. Dette gælder både, når der er tale om en dansk, og når der er tale om en udenlandsk ejendom.

Det foreslås, at skatteindberetningslovens § 43 nyaffattes. Der er hovedsageligt tale om en videreførelse af bestemmelsen med det indhold, der følger af § 5, nr. 1, i lov nr. 1727 af 27. december 2018 med ikrafttræden den 1. januar 2021. Set i forhold til § 5, nr. 1, i lov nr. 1727 af 27.

december 2018 indebærer nyaffattelsen ved dette lovforslag således alene materielle ændringer i stk. 3 og 6.

Det foreslås i *stk. 1*, at en virksomhed, som for en skattepligtig formidler udlejning af den skattepligtiges fritidsbolig omfattet af ligningslovens §§ 15 O eller 15 Q, hvert år skal indberette til indkomstregisteret om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået herved gennem virksomheden i det forudgående kalenderår.

Indberetningspligten efter stk. 1 omfatter udlejning af såvel danske som udenlandske boliger ejet af personer, som er skattepligtige til Danmark. Indberetningspligten efter den foreslåede bestemmelse påhviler den formidler, der formidler udlejningen for den skattepligtige. Udlejningen kan være formidlet gennem en række af formidlere. Det vil alene være den formidler, der er nærmest udlejeren, der vil have de nødvendige oplysninger til at opfylde indberetningspligten, hvorfor indberetningspligten påhviler denne formidler. Ved den formidler, der er nærmest udlejeren forstås den formidler, der har indgået formidlingsaftalen med udlejeren, og som derfor er den formidler, der udbetaler lejeindtægten til udlejeren.

Efter ligningslovens § 15 O, stk. 1, vil indberetningen kunne sikre den skattepligtige et bundfradrag på 40.000 kr. ved udlejning af sin fritidsbolig.

Efter ligningslovens § 15 Q vil indberetningen kunne sikre den skattepligtige et højere bundfradrag på 25.550 kr. (2010-niveau), hvilket svarer til 29.900 kr. i 2021, ved udlejning af sin bolig.

Indberetningen vil skulle ske årligt til indkomstregisteret. Efter den gældende § 43 i skatteindberetningsloven skal der indberettes om det forudgående års lejeindtægter. Det vil sige, at der er tale om en årlig indberetning. Indberetningen skal ske til Skatteforvaltningen. Den årlige indberetning fastholdes med forslaget, men det foreslås, at indberetningerne fremover skal ske til indkomstregisteret.

Indberetninger til indkomstregisteret indgår i et fællesoffentligt samarbejde om at indhente oplysninger, så borgerne og virksomhederne ikke skal meddele de samme oplysninger til forskellige myndigheder m.v. Disse oplysninger bruges både til skatteformål og af andre myndigheder til andre formål, f.eks. ved tildeling af kontanthjælp og boligstøtte.

Uanset om oplysningerne indberettes til indkomstregisteret eller til Skatteforvaltningen i øvrigt, anvender Skatteforvaltningen oplysningerne ved dannelsen af borgernes årsopgørelser og på oplysningsskemaet for selvstændigt erhvervsdrivende, mens andre oplysninger, der er omfattet af indberetningspligten, har karakter af at være kontroloplysninger.

Det foreslås i *stk. 2*, at en virksomhed, som for en skattepligtig formidler udleje af et aktiv omfattet af ligningslovens § 15 R, hvert år, uanset om udlejningen er erhvervs-mæssig, skal indberette til indkomstregisteret, jf. §§ 3 og 4 i lov om et indkomstregister, om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået herved gennem virksomheden i det forudgående kalenderår.

Årsagen til, at der skal ske indberetning, hvad enten der er tale om erhvervs-mæssig udlejning eller privat udlejning, er,



at formidleren ikke nødvendigvis er bekendt med, om der er tale om erhvervmæssig eller privat udlejning.

De aktiver, der er omfattet af ligningslovens § 15 R, er personbiler, varebiler, lystbåde, påhængskøretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, og campingvogne

Indberetningspligten efter den foreslåede bestemmelse påhviler den formidler, der formidler udlejningen for den skattepligtige. Udlejningen kan være formidlet gennem en række af formidlere. Det vil alene være den formidler, der er nærmest udlejeren, der vil have de nødvendige oplysninger til at opfylde indberetningspligten, hvorfor indberetningspligten påhviler denne formidler.

Indberetningen vil kunne sikre den skattepligtige et bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau) ved privat udlejning af en eller flere benzin- eller dieseldrevne biler, lystbåde og campingvogne m.v. og/eller et forhøjet bundfradrag på 20.000 kr. (2021-niveau) ved udlejning af nul- og lavemissionsbiler.

Det foreslås i *stk. 3*, at indberetningen efter *stk. 1* og *2* skal indeholde oplysninger til identifikation af virksomheden. Indberetningen efter *stk. 1* skal tillige indeholde oplysninger til identifikation af boligen. Sker identifikationen af boligen ikke ved brug af ejendommens nummer i Bygnings- og Boligregistret (BBR-nummeret), skal der tillige oplyses om identiteten af den skattepligtige.

Indberetning efter *stk. 2* skal tillige indeholde oplysning til identifikation af den skattepligtige og aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, *stk. 2* og *3*.

Disse oplysninger er supplement til oplysninger om årets samlede lejeindtægt, som skal indberettes efter de foreslåede bestemmelser i skatteindberetningslovens § 43, *stk. 1* og *2*.

Efter bestemmelsen skal indberetningen indeholde oplysning om identifikation af den virksomhed, der foretager indberetningen. Indberetningen skal således ske ved oplysning om den indberetningspligtiges cvr-nummer eller SE-nummer, dvs. den indberetningspligtiges registreringsnummer.

Identifikationen af boligen er nødvendig, da der kan opnås et fradrag pr. bolig, der udlejes efter ligningslovens §§ 15 O og 15 Q. Efter skatteindberetningslovens § 43 om indberetning vedrørende udlejning af fritidsboliger skal ejendommens BBR-nummer indberettes. Dette giver en entydig identifikation af ejendommen. Identiteten af den skattepligtige indberettes derimod ikke. Skatteforvaltningen kan på grundlag af BBR-registeret finde frem til, hvem ejeren/ejerne er, og således beskatte denne/disse. Det foreslås, at der fortsat vil kunne indberettes på denne måde.

Virksomheder, der formidler udlejning af boliger, vil som udgangspunkt ikke have oplysning om BBR-nummeret. Oplysning herom vil dog kunne findes ved opslag på internettet. Det vurderes, at udenlandske virksomheder vil have vanskeligere ved dette end danske virksomheder. Det foreslås derfor, at der som alternativ til indberetning af BBR-nummeret etableres en ordning, hvor der indberettes om ejendommens adresse og om identiteten af udlejeren.

Det er tanken, at denne ordning skal fungere således, at udlejeren af formidleren gøres opmærksom på, at udlejeren på Skatteforvaltningens hjemmeside på TastSelv Borger kan give sit samtykke til, at der genereres en unik identifikationskode, som altid kan forbindes til vedkommendes cpr-nummer. Formidleren vil ikke blive gjort bekendt med udlejerens cpr-nummer.

Når Skatteforvaltningen modtager indberetning fra en tredjepart, vil man således via identifikationskoden kunne knytte data til den pågældende udlejerens cpr-nummer.

I relation til udlejning af biler, lystbåde og campingvogne m.v., foreslås det, at indberetningen skal indeholde oplysning om identiteten af udlejeren. Det er tanken, at den samme ordning, som vil skulle anvendes til identifikation af udlejere af fritids- og helårsboliger, også vil skulle anvendes i relation til udlejning af biler, lystbåde og campingvogne m.v.

Som noget nyt foreslås endvidere, at der ved indberetningen kan kræves oplysninger til identifikation af aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, *stk. 2*, og *3*. Det vil sige biler og andre køretøjer, der kan omfattes af reglerne om deleøkonomisk bundfradrag i ligningslovens § 15 R. Herved sikres, at der kan skelnes mellem konventionelle biler, der giver adgang til det gældende bundfradrag, og nul- og lavemissionsbiler, der efter lovforslaget skal give adgang til det forhøjede bundfradrag.

Det foreslås i *stk. 4*, at den, der har indgået aftale om udlejning eller fremleje efter den foreslåede § 43, *stk. 1* eller *2*, i skatteindberetningsloven, med en virksomhed, skal give virksomheden oplysninger til identifikation af den pågældende bolig.

De oplysninger, der skal afgives, er de oplysninger, der er nødvendige for at den indberetningspligtige virksomhed kan foretage indberetning om identiteten af boligen. Hvis virksomheden ønsker at indberette BBR-nummeret, er det således dette nummer, som skal oplyses. I andre tilfælde er det adressen.

Det foreslås i *stk. 5*, at virksomheder, som ikke er indberetningspligtige efter *stk. 1* og *2*, kan foretage indberetninger af de oplysninger, som ville have været omfattet af indberetningen efter *stk. 1* og *2*, hvis virksomheden havde været indberetningspligtig.

Efter den foreslåede bestemmelse skal virksomheder, som ikke er indberetningspligtige efter *stk. 1* og *2*, kunne indberette de oplysninger, som ville være omfattet af indberetningen efter *stk. 1* og *2*, hvis virksomheden havde været indberetningspligtig.

Bestemmelsen omhandler udenlandske virksomheder, som forestår udlejning af boliger og biler m.v. Efter bestemmelsen kan en virksomhed, der ikke er indberetningspligtig, indberette de samme oplysninger, som er omfattet af indberetningspligten for virksomheder, der er indberetningspligtige.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med ligningslovens §§ 15 O-15 R, hvorefter anvendelsen af de forskellige bundfradrag afhænger af, om der sker indberetning af ind-

tægten. Bestemmelsen sikrer udenlandske virksomheder, der formidler udlejning, som ikke er indberetningspligtige til indkomstregisteret, mulighed for at indberette til indkomstregisteret og dermed sikre ejeren samme bundfradrag, som ville kunne sikres gennem udlejning via indberetningspligtige danske virksomheder.

Indberetningspligten efter de foreslåede regler i skatteindberetningslovens § 43, stk. 1 og 2, omfatter udlejning af såvel danske som udenlandske boliger ejet af personer, der er skattepligtige til Danmark af udlejningsindtægter. I forbindelse med udenlandske formidlers valg om at foretage indberetning vil den pågældende – da indberetningen her er frivillig – kunne vælge alene at foretage indberetning om udlejning af danske boliger.

Det foreslås i *stk. 6*, at skatteministeren kan fastsætte regler om indberetning efter stk. 1 og 2 og om oplysninger til brug for identifikation af boliger omfatter af stk. 3 og 4. Som noget nyt foreslås endvidere, at skatteministeren kan fastsætte regler om indberetning af oplysninger til brug for identifikation af aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, stk. 2 og 3.

Den gældende bemyndigelse i skatteindberetningslovens § 43 er udnyttet ved § 46 i bekendtgørelse nr. 927 af 26. juni 2018 om skatteindberetning m.v. Det fremgår heraf, at indberetningen efter skatteindberetningslovens § 43 skal omfatte oplysninger om identiteten af den indberettende virksomhed (dvs. cvr-nummer eller SE-nummer), ejendomsnummeret på den udlejede ejendom og den samlede lejeindtægt, som den skattepligtige har oppebåret i året før fradrag (dvs. bruttolejeindtægten). Endvidere er der fastsat regler om, at den, der har indgået aftale om udlejning af en fritidsbolig med en virksomhed efter stk. 1, skal give virksomheden oplysninger til identifikation af fritidsboligen. Dette gælder både, når der er tale om en dansk ejendom, og når der er tale om en udenlandsk ejendom.

Bemyndigelsen som affattet ved lov nr. 1727 af 27. december 2018 er udnyttet i § 49 i bekendtgørelse nr. 888 af 15. juni 2020 om skatteindberetning m.v. Bemyndigelsen er således benyttet til administrativt at fastsætte regler svarende til dem, der gælder i dag, for så vidt angår identifikation af den indberettende virksomhed og om indberetning af den samlede lejeindtægt.

Herudover er bemyndigelsen udnyttet til at fastsættes regler om afgivelse af oplysninger om identiteten af udlejeren. Disse regler er bygget på den ordning for identitetsoplysninger, der er beskrevet ovenfor i relation til den bestemmelse, der er foreslået i skatteindberetningslovens § 43, stk. 4.

Bemyndigelsen vil efter forslaget tillige blive udnyttet til at fastsætte regler om aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, stk. 2 og 3, dvs. biler, lystbåde, og campingvogne m.v. I den forbindelse forventes bemyndigelsen udnyttet til at fastsætte regler om indberetning af oplysninger til identifikation af biler og andre køretøjer m.v., f.eks. registreringsnumre. Herved sikres, at der kan skelnes mellem konventionelle biler, der giver adgang til det gældende bundfradrag på

10.700 kr. (2021-niveau), og nul- og lavemissionsbiler, der efter lovforslaget foreslås at give adgang til det forhøjede bundfradrag på 20.000 kr. (2021-niveau).

#### Til § 6

Ved lov nr. 1353 af 21. december 2012 er der indført en særordning, hvorefter elafgift tilbagebetales delvist for elektricitet anvendt til erhvervsmæssig opladning af batterier til registrerede elbiler m.v. Særordningen medfører, at der for elektricitet forbrugt til erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. betales elafgift svarende til processatsen på 0,4 øre pr. kWh. Ordningen er tidligere blevet forlænget ved lov nr. 903 af 4. juli 2013, lov nr. 1889 af 29. december 2015, lov nr. 1558 af 13. december 2016, lov nr. 687 af 8. juni 2017. Ordningen er senest blevet forlænget ved lov nr. 1585 af 27. december 2019 til og med den 31. december 2021.

Det foreslås, at § 21, stk. 2, 3. pkt., i lov nr. 1353 af 21. december 2012, ændres, så 2021 ændres til 2030.

Det betyder, at særordningen om erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. til den lave processats på 0,4 øre pr. kWh forlænges, så ordningen vil gælde til og med den 31. december 2030. Fra og med den 1. januar 2031 vil der opkræves fuld elafgift for al opladning af elbiler både erhvervsmæssigt og privat uden mulighed for delvis tilbagebetaling af afgiften.

#### Til § 7

Ved § 4, nr. 1-3, i lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev der i elafgiftsloven indsat bestemmelser om momsregistrerede virksomheders mulighed for tilbagebetaling af elafgift for elektricitet til lagring af komponenter, herunder batterier, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer. Reglerne indebærer, at der som udgangspunkt ikke kan ydes tilbagebetaling af elafgift for elektricitet til lagring af komponenter, herunder batterier, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer. Bestemmelserne trådte i kraft den 1. juli 2017, men har først virkning fra og med den 1. januar 2022.

Det foreslås at § 7, stk. 3, i lov nr. 687 af 8. juni 2017, ændres, så 2022 ændres til 2031.

Det betyder, at virkningstidspunktet for bestemmelserne bliver udskudt, så de vil få virkning fra og med den 1. januar 2031. Bestemmelsernes virkningstidspunkt udskydes som følge af, at særordningen for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. til den lave processats på 0,4 øre pr. kWh foreslås forlænget til og med den 31. december 2030, jf. lovforslagets § 4, nr. 1.

#### Til § 8

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Det betyder, at ikrafttrædelsestidspunktet fraviger regeringens målsætning om, at erhvervsrettet lovgivning skal træde i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli. Det skyldes, at ændringerne ønskes gennemført hurtigst muligt, således at

borgere og virksomheder hurtigst muligt får klarhed over de nye regler.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, § 2, nr. 1, 2 og 5-8, § 3, nr. 1 og 6-9, og §§ 4-7 træder i kraft den 1. juni 2021.

Den systemmæssige understøttelse forventes at være klar den 1. juni 2021, derfor foreslås ændringerne i § 1, § 2, nr. 1, 2 og 5-8, § 3, nr. 1 og 6-9, og §§ 4-7 at skulle træde i kraft denne dato.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 2, nr. 3 og 4, og § 3, nr. 2-5, har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere.

Det betyder, at ændringerne vedrørende brændstofforbrugsafgiften, vægtafgiften, udligningsafgiften og tillæg for privat anvendelse vil få virkning fra den 1. januar 2021. For det enkelte køretøj skal der således betales brændstofforbrugsafgift, vægtafgift udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse efter de satser, der er angivet i lovens § 2, nr. 3 og 4, og § 3, nr. 2-5. De angivne satser er de gældende 2020-satser, og det er således en videreførelse af gældende satser. Der er alene tale om, at virkningsbestemmelsen sikrer, at der ikke kan rejses tvivl om, at de gældende 2020-satser kan anvendes med virkning fra og med den 1. januar 2021. Det bemærkes, at loven indebærer en forhøjelse i forhold til 2020-satserne af udligningsafgift, der opkræves for det enkelte køretøj. Det følger imidlertid af lovens bestemmelser herom, at denne forhøjelse først vil gælde fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

Det foreslås i *stk. 4*, at § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8, får virkning fra og med den 18. december 2020, jf. dog *stk. 9-11*.

Det betyder, at de foreslåede ændringer af registreringsafgiften og konsekvensændringer heraf i brændstofforbrugsafgiftsloven og vægtafgiftsloven vil få virkning fra lovforslagets fremsættelse den 18. december 2020. Hvis ikke denne del af loven får virkning fra lovforslagets fremsættelse, er der risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå frem til lovens ikrafttræden, eller at der risikeres hamstring af køretøjer, der efter de nye regler vil stige i pris. Formålet med det foreslåede er at undgå en sådan periode med opbremsning af bilsalget eller hamstring.

Det foreslås, at køretøjer, som er anmeldt til registrering i henhold til reglerne i registreringsafgiftsloven den 18. december 2020 eller senere, skal være omfattet af lovens § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8. Det betyder, at køretøjer indregistreret fra og med lovforslagets fremsættelse skal afgiftsberigtiges på baggrund af de foreslåede regler. Det vil afhænge af det konkrete køretøj og dets energieffektivitet, om dette er til gunst eller ugunst for den afgiftspligtige.

Det foreslås i *stk. 5*, at § 4, nr. 1-6, har virkning fra og med indkomståret 2021.

Det fremgår af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020, som er indgået mellem Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, at der skal indføres et forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og la-

vemissionsbiler, som skal udgøre 20.000 kr. (2021-niveau), fra og med indkomståret 2021. Det er således i overensstemmelse med aftalen, at denne del af lovforslaget får virkning tilbage i tid.

Denne del af lovforslaget er udelukkende af begunstiggende karakter, idet det forhøjede bundfradrag i forhold til gældende regler giver fysiske personer mulighed for at opnå et forhøjet fradrag, som vil kunne reducere skattebetalingen for indkomst fra privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler.

Det foreslås i *stk. 6*, at § 4, nr. 7-15, har virkning fra og med den 1. juli 2021. Det foreslåede virkningstidspunkt indebærer, at den foreslåede justering af beskatning af fri bil tillægges virkning fra dette tidspunkt. Den foreslåede justering af beskatningen af fri bil gælder alle ansatte med fri bil fra og med den 1. juli 2021, herunder ansatte med fri bil stillet til privat rådighed inden denne dato. Der vil derfor være forskel i den skattepligtige værdi (årsniveau) før og efter den 1. juli 2021. En fri bil med en skattepligtig værdi beregnet efter gældende regler til eksempelvis 96.740 kr. (årsniveau), svarer til 8.062 kr. pr. måned. Denne skattepligtige værdi skal anvendes til og med juni 2021. Hvis bilens skattepligtige værdi beregnet efter de foreslåede regler udgør 96.900 kr. (årsniveau), skal der fra og med juli 2021 anvendes denne værdi, svarende til 8.075 kr. pr. måned. Ændringen af beskatning af fri bil sker således midt i et indkomstår, hvilket skyldes hensynet til, at ændringerne får virkning hurtigst muligt efter vedtagelsen, samtidig med at ansatte og virksomheder får tid til at indrette sig på de nye regler.

Det foreslås i *stk. 7*, at § 5 har virkning fra og med kalenderåret 2021. For indberetninger for kalenderåret 2020 og tidligere finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Det følger allerede af de regler, der gælder pr. 1. januar 2021, at virksomheder, der formidler udlejning af aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, *stk. 2*, skal indberette visse oplysninger til Skatteforvaltningen.

Ændringen består således primært i, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om indberetning af oplysninger til brug for identifikation af aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, *stk. 2* og 3.

De indberetningspligtige vurderes i forvejen at være i besiddelse af f.eks. bilers registreringsnumre, som ved indberetning vil kunne anvendes til at skelne mellem konventionelle biler, der giver adgang til det gældende bundfradrag, og nul- og lavemissionsbiler, der efter lovforslaget giver adgang til det forhøjede bundfradrag.

For indberetninger vedrørende årene forud for kalenderåret 2021 finder de hidtil gældende regler i skatteindberetningsloven og lov om et indkomstregister samt forskrifter udstedt i medfør heraf anvendelse. For personer med bagudforskudt indkomstår vil det således for indkomståret 2021 kun være den del af udlejningsindtægterne, der udbetales fra og med den 1. januar 2021, der skal indberettes efter skatteindberetningslovens § 43, for at den pågældende har ret til de fulde fradrag i ligningslovens § 15 R.

Det foreslås i *stk. 8, 1. pkt.*, at for køretøjer, der afgiftsbe-

rigtiges i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021, fastsættes registreringsafgiften på ny efter denne lovs ikrafttræden med de ændringer, der følger af § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8. Det foreslås i *stk. 8, 2. pkt.*, at den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling eller pligt til efterbetaling af en eventuel afgiftsdifference, der måtte opstå for disse køretøjer. Det foreslås i *stk. 8, 3. pkt.*, at told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden skal tilbagebetale eller efteropkræve afgiftsdifferencen til eller hos den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Det foreslås i *stk. 8, 4. pkt.*, at krav om tilbagebetaling af registreringsafgift af en køber af et køretøj, som ikke selv har forestået registrering af køretøjet, alene kan rettes imod den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Det foreslås i *stk. 8, 5. pkt.*, at den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, tilsvarende alene kan rette et eventuelt krav om efterbetaling af registreringsafgift mod køberen eller leasingtageren m.v. af køretøjet.

Det betyder, at efterreguleringer af afgiftsbeløb, både tilbagebetaling og efterbetaling, skal ske i forhold til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Det er normalt en bilforhandler eller en anden virksomhed, som erhvervsmæssigt enten sælger, udlejer eller leaser køretøjer til en tredjepart, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Det vil sige, at hvis en forbruger køber en bil af en bilforhandler, er det efter de almindelige regler bilforhandleren, som både indledningsvist betaler afgiften, og som vil være ansvarlig for enten tilbagebetaling af en merafgift, eller som vil få refunderet afgift i de tilfælde, hvor afgiften af bilen efter de nye regler måtte være enten lavere eller højere end efter de hidtil gældende regler. Regulering af købesummen i anledning af ændringen af afgiften vil være et anliggende mellem køber og sælger af bilen, uanset om afgiften stiger eller falder som følge af de foreslåede regler. Hverken køber eller sælger vil derfor kunne rette et krav mod Skatteforvaltningen, som vedrører selve købesummen som følge af ændringen af afgift.

Skatteforvaltningen tilbagebetaler eller efteropkræver efter lovens ikrafttræden den 1. juni 2021 forskelsbeløbet til eller hos den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler.

Det foreslås i *stk. 9, 1. pkt.*, at for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020, og som i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 1. juli 2021 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registrering indsendes anmodning om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020, finder *stk. 8* ikke anvendelse. Det foreslås i *stk. 9, 2. pkt.*, at disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de satser, som var gældende den 17. december 2020. Det foreslås i *stk. 9, 3. pkt.*, at anmodning skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering, og der skal vedlægges dokumentation for, at der er indgået en bindende købsaftale mellem

forhandler og slutbruger senest den 17. december 2020. Det foreslås i *stk. 9, 4. pkt.*, at virksomheder registreret efter registreringsafgiftslovens §§ 14 og 15 selv kan angive registreringsafgiften for disse køretøjer, men skal, inden afgiften angives, indsende en erklæring om anvendelse af de hidtil gældende regler og dokumentation for, at der senest den 17. december 2020 er indgået en bindende købsaftale.

Det betyder, at det for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020, og som i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 1. juli 2021 anmeldes til registrering, vil være valgfrit, om køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de nye regler eller de regler, som var gældende den 17. december 2020, jf. lovbekendtgørelse nr. 228 af 11. marts 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1126 af 19. november 2019. Hvis køretøjet skal afgiftsberigtiges efter disse, kan dette ske ved at indsende en anmodning til Skatteforvaltningen. Anmodningen skal være vedlagt dokumentation for, at der er indgået en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 17. december 2020, og skal indsendes senest i forbindelse med anmeldelse til registrering.

Det foreslåede har til hensigt at sikre, at køretøjer, for hvilke der er indgået en bindende købsaftale inden lovforslagets fremsættelse, også kan indregistreres efter de vilkår, som var gældende på købstidspunktet. Dette vil f.eks. omfatte de tilfælde, hvor der er indgået en bindende købsaftale senest den 17. december 2020, men hvor køretøjet ikke kan leveres inden den 18. december 2020, hvor de nye regler vedrørende registreringsafgift får virkning.

Det foreslås, at det for de omfattede biler bliver valgfrit, om der ønskes afgiftsberigtigelse efter de regler, som fandt anvendelse på tidspunktet for indgåelse af købsaftalen. Hvis der ikke fremsendes erklæring om afgiftsberigtigelse efter de regler, som fandt anvendelse på tidspunktet for indgåelse af købsaftale ved registrering, vil køretøjet automatisk blive afgiftsberigtiget efter de nye regler.

Såfremt en virksomhed, jf. registreringsafgiftslovens §§ 14 og 15, ikke ønsker at afgiftsberigtige et køretøj efter de hidtil gældende regler, kan virksomheden selv registrere køretøjet som normalt.

Begrebet bindende købsaftaler skal forstås i overensstemmelse med den sædvanlige aftaleretlige fortolkning, herunder blandt andet, at ingen af parterne ensidigt kan træde tilbage fra aftalen.

Det foreslås i *stk. 10, 1. pkt.*, at for køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, og som er registreret første gang her i landet senest den 17. december 2020, og hvor angivelse efter § 9 a, stk. 1, af den afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter registreringsafgiftslovens § 10 sker den 18. december 2020 eller senere, sker genberegningen af køretøjets afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de regler, der fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet første gang. Det foreslås i *stk. 10, 2. pkt.*, at der efter anmodning kan ske genberegning af den afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de nye regler, efter

disse er trådt i kraft den 1. juni 2021. Det foreslås i *stk. 10, 3. pkt.*, anmodningen skal være fremsat over for told- og skatteforvaltningen senest den 31. maj 2021. Det foreslås i *stk. 10, 4. pkt.*, at den efterfølgende afgiftsberigtigelse med den nye afgiftsværdi sker efter de regler, som fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet.

Det betyder, at der for køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, og som er registreret første gang her i landet senest den 17. december 2020, og hvor angivelse af registreringsafgiften på ny efter § 9 a, stk. 1, sker den 18. december 2020 eller senere, efter anmodning kan ske en fornyet genberegning af den afgiftspligtige værdi på baggrund af køretøjets værdi efter ikrafttrædelse af de nye regler. Det vil sige, at der ved den fornyede genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi korrigeres for eventuelle prisstigninger på brugte biler, der skyldes omlægningen af bilafgifterne. Anmodningen skal være fremsat over for Skatteforvaltningen senest den 31. maj 2021.

Hovedreglen vil herefter være, at de gældende regler for både genberegning af den afgiftspligtige værdi og den efterfølgende regulering af registreringsafgiften fortsat finder anvendelse. Der gives dog mulighed for at anmode om en fornyet genberegning og regulering efter ovenfor nævnte metode efter ikrafttrædelse af de nye regler, hvorefter der kan ske en korrektion af den afgiftspligtige værdi for de køretøjer, der er steget i pris som følge af omlægningen. Hvis der ikke anmodes herom, vil både genberegning af den afgiftspligtige værdi og regulering i forbindelse med den afgiftspligtige værdi ske på baggrund af køretøjets værdi på tidspunktet for første registrering her i landet.

Den foreslåede mulighed for anmodning om genberegning efter § 9 a, stk. 1, på baggrund af køretøjets værdi efter ikrafttræden af de nye regler har til formål at undgå, at omlægningen af registreringsafgiften får den konsekvens, at en eventuel afgiftsstigning får virkning for køretøjer indregistreret før den 18. december 2020, så køretøjets genberegnete tekniske nypris er højere end den almindelige nypris på tidspunktet for køretøjets registrering her i landet første gang.

Det foreslås i *stk. 11*, at for køretøjer, for hvilke der den 17. december 2020 betales forholdsmæssige registreringsafgift efter en af ordningerne i registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, har § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8, først virkning for det pågældende køretøj fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 18. december 2020 eller senere.

Det betyder, at for leasingkøretøjer, udlejningsbiler, demobiler, værkstedsbiler m.v., hvoraf der betales forholdsmæssig registreringsafgift efter en af ordningerne i registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, får de nye regler først virkning fra påbegyndelsen af den førstkommande efterfølgende afgiftsperiode for det pågældende køretøj. Det vil sige, at de foreslåede ændringer vedrørende registreringsafgift, CO<sub>2</sub>-tillæg m.v. først vil få virkning fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 18. december 2020 eller senere. Forlængelse af f.eks. en leasingaftale omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 b anses i denne sammenhæng for en

ny afgiftsperiode, hvorfor de nye regler vil få virkning for køretøjet fra det tidspunkt, hvor den periode, som forlængelsen vedrører, påbegyndes. En forlængelse omfatter både de tilfælde, hvor der sker en ændring af en leasingperiodes udløbsdato, og de tilfælde, hvor en leasingperiode forlænges efter udløb af den tidligere leasingperiodes udløb.

Den foreslåede ordning, med at de nye regler først får virkning for det pågældende køretøj fra og med den afgiftsperiode, som påbegyndes den 18. december 2020 eller senere, har til formål at undgå, at omlægningen af registreringsafgiften får den konsekvens, at en eventuel afgiftsstigning får virkning for køretøjer indregistreret før den 18. december 2020.

Eksisterende leasingaftaler vil derfor kunne afsluttes som efter de regler, som fandt anvendelse på tidspunktet for indgåelse af aftale om forholdsmæssig registreringsafgift. Aftales og påbegyndes der derimod en ny leasingperiode for det pågældende køretøj den 18. december 2020 eller senere, vil køretøjet være omfattet af de nye regler.

Det foreslås i *stk. 12*, at for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, og for hvilke der i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, finder *stk. 8* tilsvarende anvendelse.

Det betyder, at for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4-5 e, og for hvilke der i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, opkræver eller tilbagebetaler Skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden hos henholdsvis til den godtgørelsesberettigede det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, for hvilke der er beregnet godtgørelse efter de hidtil gældende regler, men hvor der efter lovens ikrafttræden skal beregnes godtgørelse efter de nye regler.

Skatteforvaltningens sagsbehandling i forhold til de omhandlede køretøjer fortsætter derfor uændret i perioden fra lovforslagets fremsættelse den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021. Efter lovens ikrafttræden opkræver eller tilbagebetaler Skatteforvaltningen det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer omfattet af lovens §§ 4-5 e, hvor der er beregnet eksportgodtgørelse på grundlag af de hidtil gældende regler, og hvor der herefter i stedet skal beregnes eksportgodtgørelse på baggrund af de nye regler. Efteropkrævning eller tilbagebetaling vil skulle ske hos eller til den, der har anmodet om og er berettiget til eksportgodtgørelse for det pågældende køretøj. Beløbet opkræves eller tilbagebetales, efter at loven er trådt i kraft.

Det foreslås i *stk. 13*, at tilbagebetalingskrav som følge af reglerne i *stk. 10* og *12*, forfalder den 1. december 2021 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, *stk. 1*.

Det betyder, at tilbagebetalingskrav som følge af overgangsordningerne vedrørende bindende købsaftaler og eksportgodtgørelse forfalder den 1. december 2021 og forrentes

efter rentelovens § 5, stk. 1, det vil sige til en årlig rente, der svarer til den fastsatte referencesats med et tillæg på 8 procentpoint. Den foreslåede forfaldsdato afspejler, at der forventeligt vil være tale om genberegning af afgift for et meget stort antal biler, og at det administrative arbejde hermed derfor også må forventes at være af betydeligt omfang.

Formålet med bestemmelsen er at fastsætte en dato for,

hvornår Skatteforvaltningen kan forventes at have korrigeret afgiftsberegninger i forhold til de nye regler.

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

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 228 af 11. marts 2020, som ændret ved § 1 i lov nr. 1126 af 19. november 2019, foretages følgende ændringer:

## § 2. Fritaget for afgift er:

1) ---

2) personkøretøjer og varevogne som nævnt i § 5, stk. 1, 2 og 8, der udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner, bortset fra køretøjer, der anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende,

3-19) ---

Stk. 3. Et køretøj, som er fritaget for afgift efter stk. 1-2, afgiftsberigtiges efter §§ 4-5 e, når betingelserne for afgiftsfritagelsen ikke længere er opfyldt.

Stk. 4-5. ---

## § 3. ---

Stk. 1. ---

Stk. 2. For nye biler, der er forsynet med selealarmer, nedsættes afgiften med 1.000 kr. pr. selealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for 3 selealarmer.

Stk. 3. Fradraget i stk. 2 er betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden.

## § 3 a. ---

Stk. 1-7. ---

Stk. 8. Overgår et motorkøretøj, der hidtil har været afgiftsfrit, jf. § 1, stk. 4, til en person eller virksomhed, der ikke er omfattet af § 1, stk. 4, ved salg eller anden overdragelse, berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 e.

Stk. 9-11. ---

## § 3 b. ---

Stk. 1-10. ---

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 5, stk. 1, 2 og 8« til: »§ 5, stk. 1, 2 og 7,«.

2. I § 2, stk. 3, § 3 a, stk. 8, § 3 b, stk. 11 og 13, og § 7 b, stk. 1, ændres »§§ 4-5 e« til: »§§ 4-5 c«.

3. § 3, stk. 2 og 3, ophæves.

*Stk. 11.* Ændres leasingaftalen i andre end de i stk. 8 opregnede tilfælde, uden at aftalen med de ønskede ændringer indsendes til told- og skatteforvaltningen til godkendelse, og anvendes køretøjet uanset forpligtelsen i stk. 8, 1. pkt., efter det tidspunkt, hvor den pågældende ændring er foretaget, forfalder den fulde registreringsafgift for køretøjet efter § 1, stk. 1, opgjort efter reglerne i §§ 4-5 e fra ændringstidspunktet.

*Stk. 12.* ---

*Stk. 13.* Overgår et køretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 e.

*Stk. 14-15.* ---

**§ 4.** Afgiften beregnes for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, af køretøjets afgiftspligtige værdi med følgende satser:

1) Motorcykler: 85 pct. af 8.900 kr.-54.500 kr. (2010-niveau) og 150 pct. af resten.

2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5-6 a: 85 pct. af 172.900 kr. (2010-niveau) og 150 pct. af resten.

*Stk. 2.* For benzindrevne og dieseldrevne personbiler gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Fradraget for benzindrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter brændstof. For øvrige personbiler fastsættes fradraget som for benzindrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

**4.** I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »85 pct. af 8.900 kr.-54.500 kr. (2010-niveau)« til: »25 pct. af 17.100 kr. (2010-niveau), 85 pct. af 17.100 kr.-58.100 kr. (2010-niveau)«.

**5.** I § 4, stk. 1, nr. 2, ændres »jf. dog §§ 5-6 a: 85 pct. af 172.900 kr. (2010-niveau)« til: »jf. dog §§ 5-5 c: 25 pct. af 55.600 kr. (2010-niveau), 85 pct. af 55.600 kr.-172.900 kr. (2010-niveau)«.

**6.** § 4, stk. 2-6, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* For personbiler beregnes et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram af de første 125 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, 427 kr. (2010-niveau) pr. gram af de næste 35 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer og 812 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer af resten.

*Stk. 3.* For personbiler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6)



*Stk. 3.* For benzindrevne og dieseldrevne personbiler gives et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, der opgøres på baggrund af bilens energieffektivitet. Tillægget for benzindrevne personbiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne personbiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof. For øvrige personbiler fastsættes tillægget som for benzindrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

*Stk. 4.* Brændstofforbruget efter stk. 2 og 3 opgøres for benzindrevne og dieseldrevne personbiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til en decimal. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. pkt., omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal.

*Stk. 5.* For nye biler omfattet af stk. 1, nr. 2, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr. For nye biler omfattet af stk. 1, nr. 2, der er forsynet med kun én

og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, opgøres CO<sub>2</sub>-udledningen efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21. For personbiler, for hvilke der hverken opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

*Stk. 4.* Fra og med den 1. januar 2022 nedsættes de grænseværdier for CO<sub>2</sub>-udledning, der er angivet i stk. 2, med 3,3 procentpoint årligt i hvert af årene 2022-2025 og med 1,1 procentpoint årligt i hvert af årene 2026-2035, og de herved fremkomne grænseværdier afrundes til nærmeste hele gram.

*Stk. 5.* For personbiler gives der et fradrag i afgiften efter stk. 1, nr. 2, og tillæg efter stk. 2 på 18.500 kr. (2010-niveau). Fradraget kan dog højst udgøre summen af afgift efter stk. 1, nr. 2, og tillæg efter stk. 2.«

Stk. 7-12 bliver herefter stk. 6-11.

sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr.

*Stk. 6.* For nye personbiler skal afgiften efter nedsættelserne i stk. 2 og § 8, stk. 7, mindst udgøre 20.000 kr.

*Stk. 7.* Afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som for nye køretøjer. Beløb i stk. 1-3, 5 og 6, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt.

*Stk. 8.* ---

*Stk. 9.* Beløbsgrænserne i stk. 1 reguleres efter personskattelovens § 20.

*Stk. 10.* For hver kalendermåned fastsættes en korrektion af de afgiftssatser, der er fastsat i stk. 1, nr. 2. Kalendermånedens korrektion beregnes på grundlag af afvigelsen mellem prisudviklingen for personbiler og prisudviklingen under ét. Prisudviklingen måles ved det indeks for nettopriser, der offentliggøres af Danmarks Statistik. Prisudviklingen for personbiler måles i procent ved ændringen i nettoprisindekset for personbiler måned for måned. Prisudviklingen under ét måles som den gennemsnitlige procentvise ændring måned for måned i det samlede nettoprisindeks de seneste 12 måneder. Prisaftvigelsen beregnes herefter som forskellen mellem prisudviklingen for personbiler og prisudviklingen under ét. Den samlede prisafvigelse er summen af prisafvigelserne siden marts 2003 og beregnes med to decimaler. Korrektionen udgør det dobbelte af den samlede prisafvigelse 2 måneder tidligere. Positiv korrektion fradrages i afgiftssatserne. Der bortses fra negativ korrektion.

*Stk. 11.* Korrektioner af afgiftssatserne beregnet efter stk. 10 har virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges i den kalendermåned, for hvilken korrektionen er beregnet.

*Stk. 12.* For benzindrevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 5 a, stk. 2, 2. pkt., eller § 10, stk. 4, gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften efter reglerne i § 4, stk. 2-4, i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Dette gælder også for benzindrevne og dieseldrevne biler, der er omfattet af §

7. I § 4, stk. 7, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., ændres »stk. 1-3, 5 og 6, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7« til: »stk. 1, 2 og 5, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2«.

8. § 4, stk. 9-12, der bliver stk. 8-11, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 8. Beløbene i stk. 1, 2 og 5 reguleres efter personskattelovens § 20. De regulerede beløb i stk. 2 afrundes dog til nærmeste hele kronebeløb.

*Stk. 9.* For benzindrevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 5 a, stk. 2, 2. pkt., beregnes tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning med den laveste sats, jf. stk. 2.«

7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017.

**§ 5.** For nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør afgiften 0 kr. af de første 54.200 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis

bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t og

bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

*Stk. 2.* For nye biler som nævnt i stk. 1 med tilladt totalvægt over 2,5 t, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 38.200 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten. For biler som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr.

*Stk. 3.* ---

*Stk. 4.* For benzindrevne og dieseldrevne varebiler gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1, der opgøres på baggrund af varebilens energieffektivitet. Fradraget for benzindrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes fradraget som for benzindrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

*Stk. 5.* For benzindrevne og dieseldrevne varebiler gives et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, der opgøres på baggrund af varebilens energieffektivitet. Tillægget for benzindrevne varebiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne varebiler udgør 6.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes tillægget som for benzindrevne varebiler, hvis det beregnede brændstoffor-

**9.** I § 5, *stk. 1*, ændres »54.200 kr.« til: »64.100 kr.«

**10.** I § 5, *stk. 2*, ændres i 1. *pkt.* »38.200 kr.« til: »64.100 kr. (2010-niveau)«, og »30 pct.« ændres til: »50 pct.«, og i 2. *pkt.* ændres »56.800 kr.« til: »47.000 kr.«

**11.** § 5, *stk. 4-7*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 4.* For varebiler beregnes et tillæg på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer i registreringsafgiften efter stk. 1 og 2.

*Stk. 5.* For varebiler, hvor CO<sub>2</sub>-udledning er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, opgøres CO<sub>2</sub>-udledningen efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som

brug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter benzin pr. kilometer, eller som for dieseldrevne varebiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 6, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

*Stk. 6.* Brændstofforbruget efter stk. 4 og 5 opgøres for benzindrevne og dieseldrevne varebiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til en decimal. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. pkt., omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal.

*Stk. 7.* Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye biler, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye biler, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

*Stk. 8.* Afgiften for brugte biler beregnes på samme måde som afgiften for nye biler. Beløbene i stk. 1, 2, 4, 5, 7 og 12, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdele, som bilens værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende biler, der er afgiftsberigtiget som nye.

*Stk. 9.* ---

*Stk. 10.* Stk. 1-9 finder tilsvarende anvendelse for biler med en tilladt totalvægt på indtil 3,5 t afgiftsberigtiget efter stk. 2 og indrettet med fast soveplads, såfremt bilerne er specielt indret-

angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21. For varebiler, for hvilke der hverken opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

*Stk. 6.* For varebiler gives der et fradrag i afgift efter stk. 1 og 2 og tillæg efter stk. 4 på 25.600 kr. (2010-niveau). Fradraget kan dog højst udgøre summen af afgift efter stk. 1 og 2 og tillæg efter stk. 4.«

Stk. 8-13 bliver herefter stk. 7-12.

**12.** I § 5, *stk. 8, 2. pkt.*, der bliver *stk. 7, 2. pkt.*, ændres »stk. 1, 2, 4, 5, 7 og 12, § 3, stk. 2, § 5 b, stk. 2, § 5 c, stk. 3, og § 8, stk. 7« til: »stk. 1, 2, 4, 6 og 11, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2«.

**13.** I § 5, *stk. 10, 1. pkt.*, der bliver *stk. 9, 1. pkt.*, ændres »Stk. 1-9« til: »Stk. 1-8«.

tet til erhvervsmæssig anvendelse som ledsagebil for særtransporter, jf. bekendtgørelse om særtransport. Bilerne må ikke anvendes privat.

*Stk. 11.* For biler mellem 2,5 og 4 t tilladt totalvægt, som er specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål, herunder tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne, biblioteksvogne og lign., og anvendes hertil, finder stk. 1-9 tilsvarende anvendelse.

*Stk. 12.* En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-11, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omfattet af stk. 1, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8 med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 54.200 kr. (2010-niveau). For biler, der er omfattet af stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 8 med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 38.200 kr. Dog kan nedslaget højst udgøre 56.800 kr., reguleret efter stk. 8, for biler omfattet af stk. 2, 2. pkt. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelserne efter 2.-4. pkt. kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.

*Stk. 13.* Beløbet i stk. 1 og 12 reguleres efter personskattelovens § 20.

*Stk. 14.* For benzindrevne og dieseldrevne varebiler, som er omfattet af § 10, stk. 4, gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften efter reglerne i § 5, stk. 4-6, i registreringsafgiftsloven, jf. lovbeholdtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017. Dette gælder også for benzindrevne og dieseldrevne varebiler, der er omfattet af § 7, stk. 1, og § 7 a, stk. 5, og som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017.

#### § 5 a. ---

*Stk. 2.* ---

*Stk. 3.* Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye køretøjer, der ikke

**14.** I § 5, *stk. 11*, der bliver *stk. 10*, ændres »*stk. 1-9*« til: »*stk. 1-8*«.

**15.** I § 5, *stk. 12*, der bliver *stk. 11*, ændres i *1. pkt.* »*stk. 1-11*« til: »*stk. 1-10*«, og i *2.-4. pkt.* ændres »*stk. 8*« til: »*stk. 7*«.

**16.** I § 5, *stk. 12*, der bliver *stk. 11*, ændres i *2. pkt.* »54.200 kr.« til: »64.100 kr.«, i *3. pkt.* ændres »30 pct.« til: »50 pct.« og »38.200 kr.« ændres til: »64.100 kr. (2010-niveau)«, og i *4. pkt.* ændres »56.800 kr.« til: »47.000 kr.«

**17.** § 5, *stk. 13*, der bliver *stk. 12*, affattes således:

»*Stk. 12.* Beløbene i *stk. 1, 2, 4, 6 og 11* reguleres efter personskattelovens § 20. Det regulerede beløb i *stk. 4* afrundes dog til nærmeste hele kronebeløb.«

**18.** § 5, *stk. 14*, ophæves.

**20.** §§ 5 b-5 e, ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 5 b. For biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, og for el- og brændselscelledrevne motorcykler, beregnes afgiften som 40 pct. af registre-

er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye køretøjer, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

*Stk. 4. ---*

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

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2016-2020 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2021 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. 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 og på 40.000 kr. ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020. Fradrag efter 1. pkt. kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 3.* Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2017-2022 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.** For biler, der drives af el i kombination med benzin, diesel, naturgas eller biogas, og hvor opladningen af køretøjet kan ske ved hjælp af en ekstern strømforsyning, beregnes registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 med et brændstofforbrug efter § 4, stk. 2 og 3, og § 5, stk. 4 og 5, der opgøres efter § 8, nr. 1, i lov nr. 1353 af 21. december 2012.

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

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

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

registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2-6, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2025, hvorefter procentdelen årligt stiger med 8 procentpoint til og med 2030, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens eller motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2031 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2035, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

*Stk. 2.* For biler omfattet af § 4, stk. 1, nr. 2, gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 170.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 167.500 kr. i 2022, 165.000 kr. i 2023, 162.500 kr. i 2024, 160.000 kr. i 2025, 155.400 kr. i 2026, 150.800 kr. i 2027, 146.200 kr. i 2028 og 141.600 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 137.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 3.* For biler omfattet af § 5, stk. 1 og 2, gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 80.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 78.750 kr. i 2022, 77.500 kr. i 2023, 76.250 kr. i 2024, 75.000 kr. i 2025, 73.000 kr. i 2026, 71.000 kr. i 2027, 69.000 kr. i 2028 og 67.000 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 65.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 4.* For el- og brændselscelledrevne motorcykler gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 106.500 kr. ved motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. i 2024, 101.500 kr. i 2025, 99.500 kr. i 2026, 97.500 kr. i 2027, 95.500 kr. i 2028 og 93.500 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 91.500 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 5.* For eldrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gives der et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet

3) 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 og på 40.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2019 eller 2020. Fradrag efter 1. pkt. kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 2.

*Stk. 4.* Ved bilens anmeldelse til registrering i 2017-2022 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:

1) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2022 som 20 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

2) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2023 som 40 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

3) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2024 som 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

4) Ved køretøjets anmeldelse til registrering i 2025 som 90 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

**§ 5 e.** For natur- 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:

Ved bilens anmeldelse til registrering i 2018-2019 beregnes 20 pct. af differencen mellem registreringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

1) Ved bilens anmeldelse til registrering i 2020 beregnes 40 pct. af differencen mellem registre-

ter efter stk. 1 på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og den med 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. kWh i 2024.

*Stk. 6.* For brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, gives der et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter stk. 1 på 58.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2022, 40.500 kr. i 2023 og 22.500 kr. i 2024.

**§ 5 c.** For biler, der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, beregnes afgiften som 45 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, ved bilens anmeldelse til registrering, jf. dog stk. 2 og 3, fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, hvorefter procentdelen årligt stiger med 5 procentpoint til og med 2025, hvor der beregnes 65 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2026 beregnes afgiften som 68 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 3 procentpoint til og med 2030, hvor der beregnes 80 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a. Ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 1. januar 2031 beregnes afgiften som 84 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a, hvorefter procentdelen årligt stiger med 4 procentpoint til og med 2035, hvor der beregnes 100 pct. af registreringsafgiften efter §§ 4, 5 eller 5 a.

*Stk. 2.* Der gives et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 50.000 kr. ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 48.750 kr. i 2022, 47.500 kr. i 2023, 46.250 kr. i 2024, 45.000 kr. i 2025, 43.000 kr. i 2026, 41.000 kr. i 2027, 39.000 kr. i 2028 og 37.000 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 35.000 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.

*Stk. 3.* Der gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter stk. 1 på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bi-

ringsafgiften efter §§ 4 eller 5 og registreringsafgiften efter stk. 1.

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

3) 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 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.

§ 7. Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld m.v. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, 75 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, og 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 25.000 kr. indbefattet merværdiafgift. Afgiften beregnes som for nye køretøjer, dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder.

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* Udgifterne til genopbygning af køretøjet opgøres af forsikrings-selskabet. Opgørelsen skal indeholde samtlige udgifter til genopbygningen inkl. merværdiafgift, herunder maling og lake-ring. Opgørelsen skal indeholde en specifikation over dele, som skal udskiftes, med anførsel af priserne på disse. Opgørelsen skal ske på grundlag af bruttopriser på nye reservedele, herunder nyt karrosseri. I opgørelsen kan fratrækkes et fast be-

lens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024.«

**21.** I § 7, stk. 1, udgår i 1. pkt. », medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4«, og i 3. pkt. udgår », dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder«.

**22.** § 7, stk. 3, 5. pkt., og § 7 a, stk. 3, 4. pkt., ophæves.



løb på 5.120 kr., såfremt genopbygningen indbefatter retablering af en eller flere sikkerhedspuder.

*Stk. 4-9. ---*

**§ 7 a. ---**

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* Større samlede reparationer og genopbygninger, der sker med henblik på salg, er fritaget for afgift, hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt og omkostningerne ved reparation og genopbygning ikke overstiger den almindelige pris for et tilsvarende køretøj i normalt vedligeholdt og registreringsklar stand inklusive afgifter ved kontant salg til bruger. Udgifterne til genopbygningen må dog højst andrage 75.000 kr. For køretøjer, hvis alder overstiger 5 år, kan omkostningerne ved genopbygning overstige den almindelige pris for et tilsvarende køretøj ved kontant salg til bruger med 10 pct. for hvert hele år, køretøjets alder overstiger 5 år regnet fra køretøjets første registreringsdato. Tillægget kan dog højst udgøre 50 pct. 1.-4. pkt. gælder dog ikke motorkøretøjer, der er omfattet af § 10, stk. 4.

*Stk. 4-7. ---*

**§ 7 b.** Afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet.

*Stk. 2.* Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

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

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

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

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

**23.** To steder i § 7 b, stk. 2, nr. 1 og 2, ændres »§ 4, stk. 7« til: »§ 4, stk. 6«.

**24.** I § 7 b, stk. 2, nr. 3, 1. pkt., ændres »§ 5, stk. 1, 2 eller 8« til: »§ 5, stk. 1, 2 eller 7«, og »§ 5, stk. 8« ændres til: »§ 5, stk. 7«.

**25.** To steder i § 7 b, stk. 2, nr. 5, og i § 27, stk. 1, nr. 4, ændres »§§ 5 b-5 e« til: »§§ 5 b eller 5 c«.

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

*Stk. 3-6. ---*

### § 8. ---

*Stk. 2-5. ---*

*Stk. 6.* For nye personbiler, der inden afgiftsberigtigelse er synet og godkendt med integrerede sæder, der erstatter bilens sædvanlige sæder, og som kan benyttes af såvel børn som voksne, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 6.000 kr. pr. integreret sæde. Nedsættelsen af den afgiftspligtige værdi efter 1. pkt. er betinget af, at sæderne er godkendt og mærket som barnesæder i henhold til ECE regulativ 44-04 til børn i både gruppe I (9-18 kg), gruppe II (15-25 kg) og gruppe III (22-36 kg) og er testet som almindeligt sæde i henhold til kravene i Rådets direktiv 76/115/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedssellers forankring i motordrevne køretøjer som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/41/EF og kravene i Rådets direktiv 74/408/EØF om motorkøretøjers sæder, disses forankring og nakkestøtter som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/39/EF. Sæder, for hvilke den afgiftspligtige værdi er nedsat efter 1. pkt., kan ikke med virkning for afgiften anvendes ved afgiftsberigtigelse af andre personbiler.

*Stk. 7.* For nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr. For nye biler, der er forsynet med tre eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for tredje til sjette pude. For nye personbiler med mindst fem stjerner efter Trafikstyrelsens retningslinjer for vurdering af bilers sikkerhed på basis af Euro NCAP nedsættes den afgiftspligtige værdi med 8.000 kr.

*Stk. 8.* De i stk. 7 nævnte fradrag i den afgiftspligtige værdi er betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden.

*Stk. 9-10. ---*

**§ 9 a.** For nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som

**26.** § 8, stk. 6-8, ophæves.

Stk. 9 og 10 bliver herefter stk. 6 og 7.

**27.** I § 9 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 8, stk. 9« til: »§ 8, stk. 6«.

er omfattet af § 8, stk. 9, eller som anvendes til erhvervsmæssig udlejning eller erhvervsmæssigt udlån, og som ikke er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 15, skal den afgiftspligtige værdi angives som et brugt køretøj efter § 10, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte anses ikke for erhvervsmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videre salg.

*Stk. 2-6. ---*

### **§ 10. ---**

*Stk. 2.* For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny i medfør af § 7 a, stk. 5, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.

*Stk. 3. ---*

*Stk. 4.* Den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. § 4, stk. 8, og som fremtræder som ved første registrering, er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Afgiften beregnet efter 1. pkt. kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.

*Stk. 5.* Skatteministeren kan fastsætte regler for opgørelse af den afgiftspligtige værdi efter stk. 1-4.

**28.** I § 10, stk. 2, 1. pkt., ændres »i medfør af § 7 a, stk. 5« til: », jf. § 1, stk. 3«.

**29.** § 10, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* For biler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, beregnes afgiften uden tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning, jf. § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4, uden bundfradrag efter § 4, stk. 5, og § 5, stk. 6, og afgiften kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. For motorcykler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.«

## **§ 2**

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 169 af 18. februar 2020, foretages følgende ændringer:

**§ 2.** Bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjs brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, jf. bilag XXI til Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med 1,21 og afrundes til en decimal.

**§ 3.** Af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed men henblik på første registrering i Danmark. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb: (Se tabel 1)

*Stk. 2-10. ---*

*Stk. 11.* De i stk. 1 under A angivne beløb gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2017. De i stk. 1 under B angivne beløb gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2015.

*Stk. 12.* Fra og med kalenderåret 2016 og til og med kalenderåret 2020 reguleres de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift på grundlag af nettoprisindekstets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procent-

**1.** I § 2, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »med én decimal« til: »til en decimal«.

**2.** I § 2, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»For biler, hvor CO<sub>2</sub>-udledningen er fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, anvendes denne.«

**3.** § 3, *stk. 1*, affattes således:

»Af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter som anmeldt til Trafikstyrelsen eller som fremlagt ved syn hos en synsvirksomhed med henblik på første registrering i Danmark senest den 30. juni 2021. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb.«

(Se tabel 1)

**4.** § 3, *stk. 11-14*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 11.* De i stk. 1, under A angivne beløb for forbrugsafgift og de under B angivne beløb for forbrugsafgift og udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere, jf. dog stk. 12 og 13.

*Stk. 12.* Den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1, under B angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under B opkræves for det enkelte køretøj fra og med

vide ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

*Stk. 13.* For kalenderåret 2018 forhøjes de i stk. 1 under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 5,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb gælder for forbrugsafgift, der opkræves i kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

*Stk. 14.* Reguleringer efter stk. 12 og den i stk. 13 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

*Stk. 13.* For kalenderåret 2022 forhøjes de beløb, der er angivet i stk. 1, under A og B for forbrugsafgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for forbrugsafgift i stk. 1, under A og B opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

5. Efter § 3 b indsættes før overskriften før § 4:

»§ 3 c. Af afgiftspligtige biler, der er registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales afgift af bilens CO<sub>2</sub>-udledning, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som gram CO<sub>2</sub> udledt pr. kilometer. Afgiften svares med de nedenfor under A anførte beløb.

(Se tabel 2)

*Stk. 2.* For benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO<sub>2</sub>-udledning fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO<sub>2</sub>-udledning ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9 beregnede brændstofforbrug ud-

### § 6. ---

*Stk. 2.* Af dieseldrevne personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport betales det dobbelt af de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift.

*Stk. 3.* Når der er forløbet 35 år fra en bils 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales afgift eller tillæg med  $\frac{1}{4}$  af sædvanlig afgift eller tillæg. Det er en betingelse, at bilen fremtræder som ved 1. registrering.

*Stk. 4.* ---

§ 7. Personer med varigt nedsat funktionsevne, som efter lov om social service kan opnå støtte til erhvervelse af en bil, fritages for afgiften, hvis bilen er benzindreven. Er bilen dieseldreven, betales afgift efter de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift. Afgiftsfritagelsen og -nedsættelsen gælder kun, så længe køretøjet er registreret for og benyttes af den pågældende.

### § 2 b. ---

trykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

*Stk. 3.* For kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for CO<sub>2</sub>-baseret afgift i stk. 1, under A opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

6. I § 6, *stk. 2*, indsættes efter » under B«: » eller § 3 c, stk. 1, under A«.

7. § 6, *stk. 3, 2. pkt.*, ophæves.

8. I § 7, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »under B«: » eller § 3 c, stk. 1, under A«.

### § 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 477 af 14. april 2020, foretages følgende ændringer:

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for dieseldrevne varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang før den 18. marts 2009. Tillægget efter 1. pkt. udgør dog 400 kr. i 2017 og 600 kr. i 2018.

**§ 3.** Af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter nedenstående satser. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne under A, men ikke udligningsafgift. Af sættevogne svares afgift som for påhængsvogne. (Se tabel 3)

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* De i stk. 1 under A og D angivne beløb for vægtafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2017. De i stk. 1 under A og D angivne beløb for udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2015. De i stk. 1 under B og C angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2013 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2020.

*Stk. 4.* Fra og med kalenderåret 2016 og til og med kalenderåret 2020 reguleres de i stk. 1 under A og D angivne beløb for udligningsafgift på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

*Stk. 5.* For kalenderåret 2018 forhøjes de i stk. 1 under A angivne beløb for vægtafgift med 5,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele krone-

1. § 2 b, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

2. § 3, stk. 1, affattes således:

»Af personmotorkøretøjer og af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter nedenstående satser. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne under A, men ikke udligningsafgift. Af sættevogne svares afgift som for påhængsvogne.«

(Se tabel 3)

3. § 3, stk. 3-6, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. De i stk. 1, under A-C angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift og de under D angivne beløb for udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 4.* Den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1, under A og D angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under A og D opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.

*Stk. 5.* For kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under A angivne beløb for vægtafgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for vægtafgift i stk. 1, under A opkræves for

beløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb gælder for vægtafgift, der opkræves i kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

*Stk. 6.* Reguleringer efter stk. 4 og den i stk. 5 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

**§ 4.** Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter nedenstående satser. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 7. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

(Se tabel 4)

*Stk. 2.* ---

*Stk. 3.* De i stk. 1 under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2017. De i stk. 1 under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2015 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2015. De i stk. 1 under II, B, angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift gælder for afgiftsperioder, der begynder den 1. januar 2013 eller senere, dog senest påbegyndt den 31. december 2020.

*Stk. 4.* Fra og med kalenderåret 2016 og til og med kalenderåret 2020 reguleres de i stk. 1 under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift på grundlag af nettoprisindeksets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen

det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

**4. § 4, stk. 1,** affattes således:

»Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne og af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter nedenstående satser. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 6. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg.«

(Se tabel 4)

**5. § 4, stk. 3-6,** ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* De i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse og de under II, B, angivne beløb for vægtafgift og udligningsafgift opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere.

*Stk. 4.* Den 15. februar 2021 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for udligningsafgift med 20,7 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for udligningsafgift i stk. 1, under I og II, A, opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 15. februar 2021 eller senere.



skal gælde. Beløbene forhøjes eller nedsættes med samme procent som den, hvormed nettoprisindekset er ændret i forhold til niveauet i 2013. Den procentvise ændring beregnes med én decimal. De beløb, der fremkommer efter procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

*Stk. 5.* For kalenderåret 2018 forhøjes de i stk. 1 under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse med 5,5 pct. De beløb, der fremkommer efter procentforhøjelsen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb gælder for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse, der opkræves i kalenderåret 2018 til og med kalenderåret 2020.

*Stk. 6.* Reguleringer efter stk. 4 og den i stk. 5 fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret.

*Stk. 7-9.* ---

*Stk. 10.* Betaling efter stk. 9 dækker de tilsvarende merværdiafgift der følger af den private benyttelse af og rådighed over køretøjet den pågældende dag, og køretøjet anses fortsat som udelukkende erhvervsmæssigt benyttet. Der kan ikke udstedes tilladelse til motorkøretøjer, der er fritaget for afgift efter denne lov eller brændstofforbrugsafgiftsloven eller fritaget for registreringsafgift efter § 2 i registreringsafgiftsloven. 2. pkt. gælder dog ikke el- og brintdrevne køretøjer.

*Stk. 11-13.* ---

*Stk. 14.* I køretøjer som nævnt i stk. 8 må der foruden føreren kun bemandes personer, der arbejder i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra virksomhedens arbejdspladser. Køretøjerne skal på tydelig måde være påmalet virksomhedens navn.

## § 15. ---

*Stk. 2.* ---

*Stk. 3.* Når der er forløbet 35 år fra et køretøjs 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales vægtafgift, udligningsafgift,

*Stk. 5.* For kalenderåret 2022 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 3,0 pct. For kalenderåret 2023 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 9,7 pct. For kalenderåret 2024 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 16,8 pct. For kalenderåret 2025 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 24,4 pct. For kalenderåret 2026 forhøjes de i stk. 1, under I og II, A, angivne beløb for vægtafgift med 36,9 pct. De beløb, der fremkommer ved procentreguleringerne efter 1-5. pkt., afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti. De således forhøjede beløb for vægtafgift i stk. 1, under I og II, A, opkræves for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes efter forhøjelsen.«

Stk. 7-14 bliver herefter stk. 6-13.

6. I § 4, stk. 10, 1. pkt., der bliver stk. 9, 1. pkt., og i § 23, stk. 2, nr. 6, ændres »stk. 9« til: »stk. 8«.

7. I § 4, stk. 14, 1. pkt., der bliver stk. 13, 1. pkt., ændres »stk. 8« til: »stk. 7«.

8. § 15, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med  $\frac{1}{4}$  af satserne i § 2 b, stk. 1, § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1. Det er en betingelse, at køretøjet fremtræder som ved 1. registrering.

*Stk. 4-5. ---*

### § 23. ---

*Stk. 2.* På samme måde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:

- 1) overtræder § 4, stk. 12-14,
- 2) undlader i overensstemmelse med § 9, stk. 2, at give told- og skatteforvaltningen oplysning om ændringer ved eller ændret anvendelse af et køretøj, som er af betydning for afgiftens beregning,
- 3) unddrager sig afgift ved at benytte et registreringspligtigt køretøj, der ikke er registreret,
- 4) benytter eller indretter et køretøj, som er fritaget for afgift, i strid med betingelserne for afgiftsfritagelsen,
- 5) i øvrigt benytter eller indretter et køretøj i strid med køretøjets registrerede art og anvendelse eller
- 6) under kørslen undlader at medbringe et bevis udstedt efter § 4, stk. 9.

*Stk. 3-5. ---*

**§ 15 R.** Fysiske personer, der udlejer de i stk. 2 nævnte aktiver, kan fradrage et grundbeløb på 9.100 kr. (2010-niveau) i bruttolejeindtægten fra udlejningen af aktiverne ved indkomstopgørelsen for indkomståret. Fradraget efter 1. pkt. kan ikke overstige bruttolejeindtægten. Endvidere kan der af den del af lejeindtægten, der overstiger fradraget efter 1. pkt., fradrages 40 pct. Fradrag efter 1. og 3. pkt. dækker samtlige udgifter m.v., der er forbundet med udlejningen. 1.-4. pkt. gælder ikke for den del af bruttolejeindtægten, der er erhvervet

**9.** I § 23, stk. 2, nr. 1, ændres »stk. 12-14« til: »stk. 11-13«.

## § 4

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 91 af 31. januar 2020, lov nr. 93 af 31. januar 2020 og senest ved § 5 i lov nr. 1836 af 8. december 2020, foretages følgende ændringer:

**1.** § 15 R, stk. 1, affattes således:

»Fysiske personer, der udlejer aktiver som nævnt i stk. 2, kan fradrage et grundbeløb på 9.100 kr. (2010-niveau) i bruttolejeindtægten fra udlejningen af aktiverne ved indkomstopgørelsen for indkomståret. Ved udlejning af aktiver som nævnt i stk. 3 kan fradrages et grundbeløb på 17.100 kr. (2010-niveau) i bruttolejeindtægten fra udlejning af disse aktiver. Fradraget efter 1. pkt. kan ikke overstige bruttolejeindtægten ved udleje af aktiver som nævnt i stk. 2, og fradraget efter 2. pkt. kan ikke overstige bruttolejeindtægten ved

som led i erhvervmæssig virksomhed. Grundbeløbet i 1. pkt. reguleres efter personskattelovens § 20.

*Stk. 2.* Aktiverne omfattet af stk. 1 er:

1) Personbiler, M1, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007.

2) Varebiler, N1, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007, omfattet af § 4, stk. 1, II, A, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. eller brændstof-forbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, nr. 2, når de er registreret til hel eller delvis privat benyttelse.

3) Campingvogne.

4) Påhængskøretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse.

5) Lystbåde.

*Stk. 3.* Det er en betingelse for anvendelse af fradragene i stk. 1, at der sker indberetning af indkomstårets samlede lejeindtægter fra de omfattede aktiver, jf. stk. 2, efter skatteindberetningslovens §

udleje af aktiver som nævnt i stk. 3. Endvidere kan der af den del af bruttolejeindtægten fra aktiver som nævnt i stk. 2, der overstiger fradraget efter 1. pkt., fradrages 40 pct., og der kan af den del af bruttolejeindtægten fra aktiver som nævnt i stk. 3, der overstiger fradraget efter 2. pkt., fradrages 40 pct. Fradrag efter 1., 2. og 4. pkt. dækker samtlige udgifter m.v., der er forbundet med udlejningen. 1.-5. pkt. gælder ikke for den del af bruttolejeindtægten, der er erhvervet som led i erhvervmæssig virksomhed. Grundbeløbene i 1. og 2. pkt. reguleres efter personskattelovens § 20.«

**2.** I § 15 R, *stk. 2*, ændres »af stk. 1« til: »af bundfradraget i stk. 1, 1. pkt.,«.

**3.** I § 15 R, *stk. 2, nr. 1*, indsættes efter »5. september 2007«: », der ikke er omfattet af stk. 3«.

**4.** I § 15 R, *stk. 2, nr. 2*, indsættes efter »benyttelse«: », og ikke er omfattet af stk. 3«.

**5.** I § 15 R indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Aktiver omfattet af bundfradraget i stk. 1, 2. pkt., er biler og varebiler som nævnt i stk. 2, nr. 1 og 2, der udleder 0 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, eller der udleder mere end 0 g CO<sub>2</sub>, men under 50 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**6.** § 15 R, *stk. 3, 1. pkt.*, der bliver stk. 4, 1. pkt., affattes således:

»Det er en betingelse for anvendelse af fradragene i stk. 1, at der sker indberetning efter skatteindberetningslovens § 43 af indkomstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 2 og ind-

43. For indkomstårene 2018, 2019 og 2020 finder betingelsen i 1. pkt. ikke anvendelse.

## § 16. ---

*Stk. 1-3. ---*

*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 eksklusive 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, dog således, at hvis der sker genberegning af bilens afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens § 9 a, anvendes en beregnet nyvognspris baseret på den genberegnete afgiftspligtige værdi fra genberegningstidspunktet. 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 arbejdsgiverens 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

komstårets samlede lejeindtægter fra aktiver som nævnt i stk. 3.«

7. I § 16, stk. 4, indsættes efter 1. pkt., som nye punktummer:

»Fra og med den 1. juli 2021 sættes den årlige værdi for indkomståret 2021 til 24,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20,5 pct. af resten. I indkomståret 2022 sættes den årlige værdi til 24,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,0 pct. af resten. I indkomståret 2023 sættes den årlige værdi til 23,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,5 pct. af resten. I indkomståret 2024 sættes den årlige værdi til 23,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 22,0 pct. af resten. I indkomståret 2025 og efterfølgende indkomstår sættes den årlige værdi til 22,5 pct. af bilens værdi.«

8. I § 16, stk. 4, indsættes efter 4. pkt., der bliver 9. pkt., som nye punktummer:

»Fra og med den 1. juli 2021 udgør miljøtillægget for indkomståret 2021 den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 150 pct. I indkomståret 2022 udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 250 pct. I indkomståret 2023 udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 350 pct. I indkomståret 2024 udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 500 pct. I indkomståret 2025 og senere

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. 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.

*Stk. 5-16. ---*

indkomstår udgør miljøtillægget den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med tillæg af 600 pct.«

**9.** I § 16, stk. 4, 7. pkt., der bliver 17. pkt., ændres »5. og 6. pkt.« til: »15. og 16. pkt.«

**10.** I § 16, stk. 4, 9. pkt., der bliver 19. pkt., ændres »1.-7. pkt.« til: »1.-17. pkt.«

**11.** I § 16, stk. 4, 10. pkt., der bliver 20. pkt., ændres »7. pkt.« til: »17. pkt.«

**12.** I § 16, stk. 4, 11. pkt., der bliver 21. pkt., ændres »9. pkt.« til: »19. pkt.«

**13.** I § 16, stk. 4, 12. pkt., der bliver 22. pkt., ændres »1.-9. pkt.« til: »1.-19. pkt.«

**14.** I § 16, stk. 4, 13. pkt., der bliver 23. pkt., og i § 16, stk. 4, 14. pkt., der bliver 24. pkt., ændres »1.-11. pkt.« til: »1.-21. pkt.«

**15.** I § 16, stk. 4, indsættes som 26. og 27. pkt.:

»Værdien af ladestander og installation af ladestander (ladestik), der er stillet til privat rådighed af arbejdsgiveren ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, beskattes ikke. Hvis den skattepligtige beskattes af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode, der er kortere end 6 måneder, medregnes markedsværdien af ladestander og installation til den skattepligtige indkomst ved periodens ophør, hvis installationen overgår til privat brug.«

## § 5

I skatteindberetningsloven, lov nr. 1536 af 19. december 2017, som ændret bl.a. ved § 5 i lov nr. 1727 af 27. december 2018 og senest ved § 5 i lov

§ 43. En virksomhed, som efter aftale med en skattepligtig forestår udlejning af den skattepligtiges fritidsbolig, skal indberette til told- og skatteforvaltningen om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået ved udlejning af fritidsboligen gennem virksomheden det forudgående kalenderår. Indberetningen skal tillige indeholde oplysninger til identifikation af virksomheden og fritidsboligen.

*Stk. 2.* Virksomheder, som ikke er indberetningspligtige efter stk. 1, kan efter aftale med den skattepligtige foretage indberetning af de oplysninger, som ville være omfattet af indberetningen efter stk. 1. Indberetningen skal ske senest den 20. januar eller, hvis denne dag er en lørdag eller søndag, senest den følgende mandag.

*Stk. 3.* Den, der har indgået aftale om udlejning af en fritidsbolig med en virksomhed efter stk. 1, skal give virksomheden oplysninger til identifikation af fritidsboligen.

*Stk. 4.* Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om indberetning efter stk. 1 og om oplysninger til brug for identifikation af fritidsboligen efter stk. 3.

nr. 1835 af 8. december 2020, foretages følgende ændring:

1. § 43 affattes således:

»§ 43. En virksomhed, som for en skattepligtig formidler udlejning af den skattepligtiges bolig omfattet af ligningslovens §§ 15 O eller 15 Q, skal hvert år indberette til indkomstregisteret, jf. §§ 3 og 4 i lov om et indkomstregister, om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået herved gennem virksomheden i det forudgående kalenderår.

*Stk. 2.* En virksomhed, som for en skattepligtig formidler udlejning af et aktiv omfattet af ligningslovens § 15 R, skal, uanset om udlejningen er erhvervsmæssig, hvert år indberette til indkomstregisteret, jf. §§ 3 og 4 i lov om et indkomstregister, om de lejeindtægter, som den skattepligtige har opnået herved gennem virksomheden i det forudgående kalenderår.

*Stk. 3.* Indberetningen efter stk. 1 og 2 skal indeholde oplysninger til identifikation af virksomheden. Indberetningen efter stk. 1 skal tillige indeholde oplysninger til identifikation af boligen. Sker identifikationen af boligen ikke ved brug af ejendommens nummer i Bygnings- og Boligregistret (BBR-nummer), skal der tillige oplyses om identiteten af den skattepligtige. Indberetning efter stk. 2 skal tillige indeholde oplysning til identifikation af den skattepligtige og aktiver som nævnt i ligningslovens § 15 R, stk. 2 og 3.

*Stk. 4.* Den, der har indgået en aftale om udlejning eller fremleje efter stk. 1 eller 2 med en virksomhed, skal give virksomheden oplysninger til identifikation af den pågældende bolig.

*Stk. 5.* Virksomheder, som ikke er indberetningspligtige efter stk. 1 og 2, kan foretage indberetning af de oplysninger, som ville have været omfattet af indberetningen efter stk. 1 og 2, hvis virksomheden havde været indberetningspligtig.

*Stk. 6.* Skatteministeren kan fastsætte regler om indberetning efter stk. 1 og 2 og om oplysninger til brug for identifikation af boliger omfattet af stk. 3 og 4. Skatteministeren kan endvidere fastsætte regler om indberetning af oplysninger til brug for identifikation af aktiver omfattet af ligningslovens § 15 R, stk. 2 og 3.«

## § 6

I lov nr. 1353 af 21. december 2012 om ændring af lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love og om ophævelse af lov om ændring af lov om afgift af affald og råstoffer (Godtgørelse af elafgift for el forbrugt til opladning af batterier til registrerede elbiler, lempelse vedrørende komfortkøling, dagsbeviser for varebiler samt teknisk justering af energiafgifter m.v. og ophævelse af reglerne om fritagelse for afgift af visse typer af affald fra egen cementproduktion), som ændret ved § 10 i lov nr. 903 af 4. juli 2013, § 4 i lov nr. 1889 af 29. december 2015, § 10 i lov nr. 1558 af 13. december 2016 og § 6 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, og senest ved § 7 i lov nr. 1585 af 27. december 2019, foretages følgende ændring:

### § 21. ---

*Stk. 2.* Tilbagebetalingen ydes uanset betingelsen i lov om afgift af elektricitet § 11, stk. 16, om fradragsret i samme omfang, som virksomheden har fradragsret for merværdiafgift for elektricitet og varme. Som dokumentation for tilbagebetalingsbeløbet skal virksomheden på anmodning fremlægge opgørelser af målinger af den forbrugte elektricitet i ladestandere, herunder hurtigladere, og på batteriskiftestationer. Der ydes tilbagebetaling med virkning fra og med den 27. april 2010 til og med den 31. december 2021.

1. I § 21, *stk. 2, 3. pkt.*, ændres »2021« til: »2030«.

## § 7

I lov nr. 687 af 8. juni 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand), som ændret ved § 8 i lov nr. 1585 af 27. december 2019, foretages følgende ændring:

### § 7. ---

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3. § 1, nr. 2 og 3, har virkning fra og med den 1. januar 2017, jf. dog stk. 6-8, § 1, nr. 5, og § 2, nr. 2-4, har virkning fra og med den 1. januar 2018, jf. dog stk. 4, og § 4, nr. 1-3, har virkning fra og med den 1. januar 2022.*

**1. I § 7, *stk. 3*, ændres »2022« til: »2031«.**



**Tabel 1****A. Benzindrevne biler**

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kr.)	
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler.	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.
Mindst 50,0	330	330
Under 50,0 men ikke under 44,4	330	370
Under 44,4 men ikke under 40,0	330	390
Under 40,0 men ikke under 36,4	330	410
Under 36,4 men ikke under 33,3	330	430
Under 33,3 men ikke under 28,6	330	460
Under 28,6 men ikke under 25,0	330	500
Under 25,0 men ikke under 22,2	330	540
Under 22,2 men ikke under 20,0	330	580
Under 20,0 men ikke under 18,2	640	890
Under 18,2 men ikke under 16,7	940	1.190
Under 16,7 men ikke under 15,4	1.260	1.510
Under 15,4 men ikke under 14,3	1.570	1.820
Under 14,3 men ikke under 13,3	1.870	2.120
Under 13,3 men ikke under 12,5	2.180	2.430
Under 12,5 men ikke under 11,8	2.480	2.730
Under 11,8 men ikke under 11,1	2.790	3.040
Under 11,1 men ikke under 10,5	3.100	3.350
Under 10,5 men ikke under 10,0	3.410	3.660
Under 10,0 men ikke under 9,1	4.010	4.260
Under 9,1 men ikke under 8,3	4.650	4.900
Under 8,3 men ikke under 7,7	5.260	5.510
Under 7,7 men ikke under 7,1	5.870	6.120
Under 7,1 men ikke under 6,7	6.480	6.730
Under 6,7 men ikke under 6,3	7.110	7.360
Under 6,3 men ikke under 5,9	7.720	7.970
Under 5,9 men ikke under 5,6	8.330	8.580
Under 5,6 men ikke under 5,3	8.970	9.220
Under 5,3 men ikke under 5,0	9.580	9.830

Under 5,0 men ikke under 4,8	10.190	10.440
Under 4,8 men ikke under 4,5	10.800	11.050
Under 4,5	11.430	11.680

### **B. Dieseldrevne biler**

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. 6 måneder (kr.)		Udligningsafgift pr. 6 måneder (kr.)
	Personbiler registreret første gang her i landet før den 3. oktober 2017 og varebiler	Personbiler registreret første gang her i landet den 3. oktober 2017 eller senere.	
Mindst 56,3	-	330	130
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	370	130
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	390	130
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	410	130
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	430	130
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	460	130
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	500	610
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	540	1.090
Under 25,0 men ikke under 22,5	330	580	1.180
Under 22,5 men ikke under 20,5	640	890	1.300
Under 20,5 men ikke under 18,8	940	1.190	1.400
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.260	1.510	1.510
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.570	1.820	1.620
Under 16,1 men ikke under 15,0	1.870	2.120	1.740
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.180	2.430	1.870
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.480	2.730	1.990
Under 13,2 men ikke under 12,5	2.790	3.040	2.120
Under 12,5 men ikke under 11,9	3.100	3.350	2.220
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.410	3.660	2.330
Under 11,3 men ikke under 10,2	4.010	4.260	2.580
Under 10,2 men ikke under 9,4	4.650	4.900	2.790
Under 9,4 men ikke under 8,7	5.260	5.510	3.010
Under 8,7 men ikke under 8,1	5.870	6.120	3.270

---

Under 8,1 men ikke under 7,5	6.480	6.730	3.460
Under 7,5 men ikke under 7,0	7.110	7.360	3.680
Under 7,0 men ikke under 6,6	7.720	7.970	3.950
Under 6,6 men ikke under 6,2	8.330	8.580	4.160
Under 6,2 men ikke under 5,9	8.970	9.220	4.380
Under 5,9 men ikke under 5,6	9.580	9.830	4.640
Under 5,6 men ikke under 5,4	10.190	10.440	4.870
Under 5,4 men ikke under 5,1	10.800	11.050	5.170
Under 5,1	11.430	11.680	5.410

**Tabel 2***A. Alle biler og udligningsafgift for dieseldrevne biler*

CO <sub>2</sub> -baseret afgift (Gram CO <sub>2</sub> udledt pr. kilometer)	Afgift pr. 6 måneder (kr.)	Udligningsafgift for dieseldrevne biler pr. 6 måneder (kr.)
Højst 58	330	160
Over 58 men ikke over 65	370	160
Over 65 men ikke over 73	390	160
Over 73 men ikke over 80	410	160
Over 80 men ikke over 87	430	160
Over 87 men ikke over 102	460	160
Over 102 men ikke over 116	500	740
Over 116 men ikke over 131	540	1.320
Over 131 men ikke over 145	580	1.420
Over 145 men ikke over 160	890	1.570
Over 160 men ikke over 174	1.190	1.690
Over 174 men ikke over 189	1.510	1.820
Over 189 men ikke over 203	1.820	1.960
Over 203 men ikke over 218	2.120	2.100
Over 218 men ikke over 232	2.430	2.260
Over 232 men ikke over 246	2.730	2.400
Over 246 men ikke over 262	3.040	2.560
Over 262 men ikke over 277	3.350	2.680
Over 277 men ikke over 290	3.660	2.810
Over 290 men ikke over 319	4.260	3.110
Over 319 men ikke over 350	4.900	3.370
Over 350 men ikke over 377	5.510	3.630
Over 377 men ikke over 409	6.120	3.950
Over 409 men ikke over 433	6.730	4.180
Over 433 men ikke over 461	7.360	4.440
Over 461 men ikke over 492	7.970	4.770
Over 492 men ikke over 519	8.580	5.020
Over 519 men ikke over 548	9.220	5.290
Over 548 men ikke over 581	9.830	5.600
Over 581 men ikke over 605	10.440	5.880
Over 605 men ikke over 645	11.050	6.240

Over 645	11.680	6.530
----------	--------	-------

**Tabel 3**

A. Personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring. Afgift pr. køretøj pr. 6 måneder, hvor andet ikke fremgår.	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift kr.
I. Egenvægt indtil 600 kg		
Motorcykler, pr. 12 måneder	730	550
Andre personmotorkøretøjer, pr. 6 måneder	1.060	800
II. Egenvægt 601-800 kg	1.290	980
III. Egenvægt 801-1.100 kg	1.760	1.300
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg	2.340	1.650
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg		
Pr. 6 måneder	3.050	
Pr. 3 måneder	1.550	1.060
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg		
Pr. 6 måneder	4.200	
Pr. 3 måneder	2.110	1.410
VII. Egenvægt over 2.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 3 måneder	120	80
B. Busser, turistbiler og lign. med højst to aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder.	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift kr.
I. Egenvægt indtil 1.300 kg	450	1.130
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg	585	1.160
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg	810	1.230
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg	900	1.230
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg	1.440	1.230
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg	1.920	1.230
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg	2.400	1.230
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg	3.120	1.230
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg	3.640	1.230
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg	4.160	1.230
XI. Egenvægt over 9.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt.	50	14
C. Busser, turistbiler og lign. med mere end to aksler.	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift kr.
Afgift pr. 100 kg egenvægt pr. 12 måneder	36	10

---

D. Personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5) Afgift pr. køretøj pr. 12 måneder.	Udligningsafgift kr.
I. Egenvægt indtil 800 kg	2.500
II. Egenvægt 801-1.100 kg	3.100
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	3.670
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	4.020
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	4.440
VI. Egenvægt over 2.000 kg	5.320

---

Tabel 4

Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder.	Vægtafgift		Udligningsafgift	Tillæg for privat anvendelse	
	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor køretøj kr.	Motorkøretøjer registreret første gang til og med den 24. april 2007 kr.	Motorkøretøjer registreret første gang den 25. april 2007 eller senere kr.
I. Motorcykler med varesidevogn	330	-	130		
II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, og visse påhængskøretøjer.					
A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.					
Totalvægt indtil 500 kg	1.060	-	600	1.120	6.250
Totalvægt 501-1.000 kg	1.360	150	860	1.120	6.250
Totalvægt 1.001-2.000 kg	2.250	290	1.170	1.120	6.250
Totalvægt 2.001-2.500 kg	3.890	360	1.460	6.250	6.250
Totalvægt 2.501-3.000 kg	4.660	460	1.660	6.250	6.250
Totalvægt 3.001-4.000 kg	4.660	560	1.880	6.250	18.560
Afgiften er angivet pr. køretøj pr. 12 måneder.	Vægtafgift		Udligningsafgift		
	Motorkøretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motorkøretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	
B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.					
a) Med højst 2 aksler.					
Totalvægt 4.001-5.000 kg	2.052	552	1.150	200	
Totalvægt 5.001-6.000 kg	2.052	672	1.150	250	
Totalvægt 6.001-7.000 kg	2.052	825	1.150	300	
Totalvægt 7.001-8.000 kg	2.052	988	1.150	400	
Totalvægt 8.001-9.000 kg	2.052	1.161	1.150	450	
Totalvægt 9.001-10.000 kg	2.052	1.344	1.150	550	
Totalvægt 10.001-11.000 kg	2.279	1.537	1.150	650	
Totalvægt 11.001-12.000 kg	2.610	1.740	1.150	750	
Totalvægt 12.001-13.000 kg	3.087	1.953	1.150	850	



---

Totalvægt 13.001-14.000 kg	3.604	2.176	1.150	1.000
Totalvægt 14.001-15.000 kg	4.161	2.628	1.150	1.100
Totalvægt over 15.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt.	60	40	16	16
<i>b) Med mere end 2 aksler.</i>				
Totalvægt indtil 18.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt	32	20	11	12
Totalvægt 18.001-19.000 kg	3.069	1.953	1.150	1.100
Totalvægt 19.001-20.000 kg	3.332	2.156	1.150	1.200
Totalvægt over 20.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt.	36	24	13	13

---