

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 28. januar 2021

## Betænkning

over

### 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.)

[af skatteministeren (Morten Bødskov)]

#### 1. Ændringsforslag

Skatteministeren har stillet 21 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (S, RV, SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (V, DF, KF og LA) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (Simon Emil Ammitzbøll-Bille (UFG)) vil ved 2. behandling redegøre for sin stilling til lovforslaget og til de stillede ændringsforslag.

Nye Borgerlige, Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betækningsafgivelsen ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 3. Politiske bemærkninger

##### Venstre

Venstres medlemmer af udvalget havde gerne set en mere ambitiøs aftale om grøn vejtransport. Venstre havde foreslået 1 million grønne biler i 2030. Venstre glæder sig over, at det trods alt er lykkedes at rykke regeringen fra 500.000 til 715.000 grønne personbiler i 2030.

Venstre er bekymret over, at regeringen samlet set gør det dyrere at købe og have biler frem mod 2030, og at regerin-

gen samtidig pålægger erhvervslivet en ekstra afgift på lastbiltransport. Det rykker på balancen mellem land og by, når regeringen gør det dyrere at bo og arbejde i landdistrikterne, ligesom det vil koste arbejdspladser i landdistrikterne, når man skal betale mere for at fragte sine varer, fordi afstanden er længere.

Venstre undrer sig over, at regeringen finder det nødvendigt at hæve afgiften på biler, som bruges meget lidt. Det gør sig gældende for veteranbiler såvel som for autocamper. De er ikke primære køretøjer, men har karakter af en hobby. Der findes ikke grønne alternativer til disse køretøjer, og det bliver sværere at få råd til dem.

Venstre er også bekymret over, at regeringen har valgt, at bilforhandlere skal løbe en stor økonomisk risiko, ved at de skal lægge mange penge ud til for høje afgifter fra januar til maj 2021. I denne tid kan Motorstyrelsen ikke beregne den korrekte afgift, og for grønne biler skal forhandlere lave udlæg på 65 pct. af registreringsafgiften til staten. Det er penge, som de først kan få tilbagebetalt tidligst i 2. halvår af 2021. Det virker mærkværdigt, at bilforhandlere skal lægge så store beløb ud for staten i en tid, hvor likviditeten allerede er presset pga. coronanedlukning. Det kan heller ikke forventes, at danskerne investerer i grønne biler i en tid, hvor de ikke ved, hvor meget de præcis skal betale i registreringsafgift for bilen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

Af skatteministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undertagelse af Simon Emil Ammitzbøll-Bille (UFG)):

##### Til § 1

1) Før nr. 1 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 1 a, stk. 2, 3. pkt., ændres »56.800 kr.« til: »47.000 kr.«

[Konsekvens af, at maksimalafgiften med lovforslaget foreslås nedsat fra 56.800 kr. til 47.000 kr.]

2) Det under nr. 6 foreslåede § 4, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Grundlaget for tillæg efter stk. 2 er CO<sub>2</sub>-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017. 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 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21. For personbiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler. For personbiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug som angivet i 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. For personbiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. 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.«

[Rettelse af henvisninger til EU-regler vedrørende opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning og indførelse af alternativ metode vedrørende omregning af brændstofforbrug]

3) Det under nr. 6 foreslåede § 4, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Grænseværdierne for CO<sub>2</sub>-udledning, der er angivet i stk. 2, reguleres med et reguleringsstal. Reguleringsstallet udgør 1,00 i årene 2020 og 2021 og nedsættes med 0,033 årligt i hvert af årene 2022-2025 og med 0,011 i hvert af årene 2026-2035, og de herved fremkomne grænseværdier

afrundes til nærmeste hele gram. Fra og med 2036 anvendes de samme grænseværdier som for 2035.«

[Præcisering af regulering af grænseværdier for CO<sub>2</sub>-udledning]

4) I det under nr. 8 foreslåede § 4, stk. 9, ændres »CO<sub>2</sub>-udledning« til: »hele CO<sub>2</sub>-udledningen«.

[Præcisering af, at der vil blive beregnet tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning for hele køretøjets udledning]

5) Nr. 10 affattes således:

»10. I § 5, stk. 2, 1. pkt., ændres »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. inkl. tillæg efter stk. 4 og fradrag efter stk. 6.«

[Præcisering af, at loftet over afgiften beregnes efter fradrag og CO<sub>2</sub>-tillæg]

6) Det under nr. 11 foreslåede § 5, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Grundlaget for tillæg efter stk. 4 er CO<sub>2</sub>-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017. 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 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21. For varebiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler. For varebiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug som angivet i 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. For varebiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. 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.«

[Rettelse af henvisninger til EU-regler vedrørende opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning og alternativ metode vedrørende omregning af brændstofforbrug]

7) Efter nr. 22 indsættes som nyt nummer:

»02) I § 7 a, stk. 3, 5. pkt., der bliver 4. pkt., ændres »1.-4.« til: »1.-3.«

[Konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 22]

Til § 2

**8)** I den under *nr. 3* foreslåede affattelse af § 3, *stk. 1*, udgår i *1. pkt.* »i Danmark«.

[Udvidelse af bestemmelsens anvendelsesområde]

**9)** Efter *nr. 3* indsættes som nye numre:

**»01.** I § 3, *stk. 4, 1. pkt.*, indsættes efter »eldrevne biler«: »registreret første gang den 17. december 2020 eller tidligere«.

**02.** I § 3, *stk. 5, 1. pkt.*, indsættes efter »i kombination med benzin«: »og er registreret første gang den 17. december 2020 eller tidligere«.

**03.** I § 3, *stk. 6, 1. pkt.*, indsættes efter »i kombination med diesel«: »og er registreret første gang den 17. december 2020 eller tidligere«.

**04.** I § 3, *stk. 7, 1. pkt.*, indsættes efter »i kombination med natur- og biogas«: »og er registreret første gang den 17. december 2020 eller tidligere«.

**05.** I § 3, *stk. 8, 1. pkt.*, indsættes efter »brændselscelledrevne biler«: », der er registreret første gang den 17. december 2020 eller tidligere.«

[Konsekvensændringer, som følge af at der efter lovforslaget ikke længere skal ske omregning af elforbrug til brændstofforbrug]

**10)** I det under *nr. 4* foreslåede § 3, *stk. 12*, udgår i *2. pkt.* »opad«.

[Ændring af afrunding ved procentregulering]

Til § 3

**11)** I det under *nr. 3* foreslåede § 3, *stk. 4*, udgår i *2. pkt.* »opad«.

[Ændring af afrunding ved procentregulering]

**12)** I det under *nr. 5* foreslåede § 4, *stk. 4*, udgår i *2. pkt.* »opad«.

[Ændring af afrunding ved procentregulering]

Ny paragraf

**13)** Efter § 7 indsættes:

»§ 01

I lov nr. 2225 af 29. december 2020 om ændring af lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af naturgas og bygas m.v., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v., lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og forskellige andre love (Udmøntning af dele af »Klimaaf tale for energi og industri mv. 2020« m.v.) foretages følgende ændring:

**1.** I § 8, *stk. 4*, ændres »1. januar 2022« til: »1. januar 2031«.

[Konsekvens af lovforslagets §§ 6 og 7]

Til § 8

**14)** I *stk. 3* indsættes efter »nr. 3«: », 01-05«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 9]

**15)** I *stk. 8* indsættes som *6. pkt.*:

»Krav om tilbagebetaling efter 5. pkt. betragtes ikke som en ændring af leasingaftalen, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 b, *stk. 8, 1. pkt.*«

[Præcisering af, at krav om tilbagebetaling fra leasingtager ikke udgør en ændring af leasingkontrakten, der fører til omberegning eller fornyet godkendelse fra Skatteforvaltningen]

**16)** I *stk. 9, 1. pkt.*, ændres »underskrevet« til: »indgået«.

[Præcisering af bestemmelsens ordlyd]

**17)** I *stk. 9* indsættes som *5.-7. pkt.*:

»1.-4. pkt. finder tilsvarende anvendelse ved leasingvirksomheders indgåelse af bindende individuelle aftaler med slutbrugere om leasing af køretøjer. For så vidt angår aftaler omfattet af 5. pkt., skal anmodning og dokumentation for, at der er indgået en bindende leasingaftale, indsendes til told- og skatteforvaltningen senest den 15. februar 2021 eller senest samtidig med registreringen af køretøjet, hvis dette sker fra og med den 16. februar 2021. Til og med den 31. maj 2021 sker afgiftsberigtigelsen efter de satser, der finder anvendelse på indregistreringstidspunktet, hvorefter told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler en eventuel afgiftsdifference til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler.«

[Udvidelse af overgangsordningens anvendelsesområde til også at omfatte leasingaftaler samt præcisering af afgiftsberigtigelse til og med den 31. maj 2021]

**18)** I *stk. 10, 1. pkt.*, indsættes efter »senest den 17. december 2020«: »eller er omfattet af overgangsordningen i *stk. 9*«.

[Ligestilling i forhold til genberegning for køretøjer, der er indregistreret inden lovforslagets fremsættelse, og køretøjer, der er omfattet af overgangsordningen]

**19)** I *stk. 10* indsættes som *5. pkt.*:

»Til og med den 31. maj 2021 sker genberegningen af køretøjets afgiftspligtige værdi og den efterfølgende afgiftsberigtigelse efter de satser, der er gældende på tidspunktet for genberegningen, hvorefter told- og skatteforvaltningen tilbagebetaler en eventuel afgiftsdifference til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler.«

[Præcisering af overgangsordningens anvendelse indtil den 1. juni 2021]

**20)** I *stk. 11* udgår »for det pågældende køretøj«.

[Sproglig tilpasning af bestemmelsen]

21) I stk. 13 ændres »stk. 10 og 12« til: »stk. 8-12«.  
[Tilretning af forrentning af krav om tilbagebetaling]

### B e m æ r k n i n g e r

#### Til nr. 1

I registreringsafgiftsloven er der fastsat særlige regler for de afgiftsmæssige konsekvenser for køretøjer, der op- eller nedvejes hen over en af de vægtgrænser for køretøjets tilladte totalvægt, der er lagt til grund for afgiftsberigtigelsen, jf. registreringsafgiftslovens § 1 a, stk. 1. Efter registreringsafgiftslovens § 1 a, stk. 2, kan der ved nedvejning af en varebil maksimalt ske modregning med 56.800 kr., som svarer til den gældende maksimalafgift.

Med lovforslagets § 1, nr. 10 og 16, foreslås det at nedsætte maksimalafgiften fra 56.800 kr. til 47.000 kr.

Da beløbet på 56.800 kr. i registreringsafgiftslovens § 1 a, stk. 2, er fastsat ud fra den gældende maksimalafgift, foreslås det med ændringsforslaget, at der sker en nedsættelse af beløbet til 47.000 kr.

#### Til nr. 2 og 6

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 6 og 11, at fastsætte regler for opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning, der vil blive lagt til grund ved beregning af tillægget i registreringsafgiften for CO<sub>2</sub>-udledning. Det foreslås, at opgørelsen kan ske på forskellige måder, alt efter hvilke informationer der er tilgængelige for det enkelte køretøj.

Da der for visse personbiler og varebiler ikke findes oplysninger om målt CO<sub>2</sub>-udledning, foreslås det ved ændringsforslag nr. 2 og 6, at der fastsættes en alternativ metode til fastsættelser heraf. Det foreslås, at CO<sub>2</sub>-udledning kan beregnes på baggrund af et beregnet brændstofforbrug.

Det foreslås endvidere i ændringsforslagene at tilrette de henvisninger til EU-regulering, som opgørelsen som udgangspunkt skal foretages på baggrund af, da de henvisninger, der fremgår af lovforslaget, er forældede.

#### Til nr. 3

Efter lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås det at indføre et tillæg i registreringsafgiften baseret på CO<sub>2</sub>-udledning. Det foreslås, at størrelsen af tillægget skal være forskelligt, afhængigt af hvor meget CO<sub>2</sub> køretøjet udleder pr. kilometer. Det foreslås at fastsætte forskellige grænseværdier, så der betales 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.

Efter lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås det, at disse grænseværdier for CO<sub>2</sub>-udledning skal nedsættes løbende fra 2022. Det er foreslået, at de grænseværdier, der er angivet, 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.

Da grænseværdierne er angivet i absolutte tal, foreslås det i ændringsforslag nr. 3 at præcisere, hvordan reguleringen skal opgøres. Det foreslås konkret, at grænseværdierne

skal reguleres med et reguleringstal, der udgør 1,00 i årene 2020 og 2021, og at reguleringstallet nedsættes med 0,033 årligt i hvert af årene 2022-2025 og med 0,011 årligt i hvert af årene 2026-2035.

#### Til nr. 4

Der er i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 9-12, fastsat forskellige regler om regulering af de afgiftssatser, der gælder efter loven.

Det følger 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.

De gældende regler om tillæg og fradrag for energieffektivitet 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 foreslås i lovforslagets § 1, nr. 8, at der fastsættes en ny regel for benzin- og dieseldrevne biler, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 2. pkt., hvorefter der beregnes tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning med den laveste sats.

Efter lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås det, at for benzin-drevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 5 a, stk. 2, 2. pkt., beregnes der tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning med den laveste sats.

Da det med lovforslagets formulering er uklart, hvorvidt der vil blive beregnet tillæg for CO<sub>2</sub>-udledning for hele køretøjets udledning, foreslås det i ændringsforslag nr. 4 at præcisere, at for benzindrevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 2. pkt., skal der beregnes tillæg for hele CO<sub>2</sub>-udledningen med den laveste sats.

#### Til nr. 5

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 udkæring 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.

Med lovforslagets § 1, nr. 10, foreslås det, at § 5, stk. 2, 1. pkt., ændres, så afgiften i stedet udgør 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten. I § 5, stk. 2, 2. pkt., foreslås satsen ændret fra 56.800 kr. til 47.000 kr., hvilket betyder, at for varebiler som nævnt ovenfor, dog med en tilladt totalvægt over 3 t, kan afgiften højst udgøre 47.000 kr.

Med lovforslaget kan der opstå tvivl om, hvorvidt loftet over afgiften for varebiler alene gælder for den værdibaserede del af afgiften, så CO<sub>2</sub>-tillæg og bundfradrag beregnes efterfølgende, eller om loftet skal anvendes til sidst. Med

aftale om Grøn omstilling af vejtransporten er det lagt til grund, at CO<sub>2</sub>-tillæg ikke vil kunne medføre, at afgiften overstiger det foreslåede loft på 47.000 kr.

Det foreslås på den baggrund at nyaffatte lovforslagets § 1, nr. 10, så det tydeligt fremgår, at loftet over afgiften beregnes til sidst. CO<sub>2</sub>-tillæg vil således ikke kunne medføre, at afgiften overstiger det foreslåede loft over afgiften på 47.000 kr., og bundfradraget til alle varebiler på 25.600 kr. (2010-niveau) vil ikke skulle trækkes fra det foreslåede loft, men indgå i beregningen af afgiften før loftet.

#### Til nr. 7

Der er tale om en konsekvensændring, som følge af at det i lovforslagets § 1, nr. 22, foreslås at ophæve registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 3, 4. pkt.

#### Til nr. 8

Efter gældende ret betales der brændstofforbrugsafgift af personbiler, der er indregistreret i Danmark fra og med den 1. juli 1997. Med den foreslåede nyaffattelse af bestemmelsen, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, foreslås det at videreføre de gældende regler, hvor der dog indsættes en slutdato for denne ordning, så den kun omfatter biler registreret i Danmark senest 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.

Da afgiften baseret på brændstofforbrug kun gælder for biler, der er registreret første gang i Danmark senest den 30. juni 2021, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, vil biler, der indregistreres i udlandet inden denne dato og efterfølgende importeres og registreres i Danmark, ikke være omfattet af afgiftspligten, da de ikke vil være omfattet af nogen af ordningerne.

Dette har ikke været intentionen, hvorfor det foreslås at ændre bestemmelsen, således at »i Danmark« udgår, hvorefter det bestemmende er bilens registreringstidspunkt, uanset om registrering er sket i Danmark eller i udlandet.

#### Til nr. 9

Der er tale om konsekvensændringer, som følge af at der efter lovforslaget ikke længere vil skulle ske omregning af elforbrug til brændstofforbrug, når det gælder registreringsafgiften, og at det derfor heller ikke fremadrettet vil skulle ske for brændstofforbrugsafgiften.

#### Til nr. 10-12

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

For køretøjer, der indregistreres den 1. juli 2021 eller senere, foreslås det, at ejer- og udligningsafgiften omlægges fra at være baseret på brændstofforbrug til at være baseret på CO<sub>2</sub>-udledning.

Forhøjelsen af udligningsafgiften foretages lovteknisk ved, at de nugældende beløb forhøjes med 20,7 pct. Det fremgår af lovforslaget, at de beløb, der fremkommer ved procentreguleringen, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10, mens satserne for den nye CO<sub>2</sub>-baserede afgift fremgår direkte af lovforslaget.

Den nye CO<sub>2</sub>-baserede afgift er udregnet med en afrunding til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10, mens det er foreslået, at forhøjelserne af de gældende afgifter afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10.

Dette vil medføre forskellige satser for de to ordninger, hvilket ikke har været intentionen. Det har været hensigten, at satserne i de to ordninger skulle flugte med hinanden.

Det foreslås på den baggrund ved ændringsforslag nr. 10-12 at ændre den foreslåede afrundingsregel, så både de gældende og de nye satser for udligningsafgiften afrundes til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med ti.

#### Til nr. 13

Ved § 1, nr. 9, i lov nr. 2225 af 29. december 2020 blev der fastsat særlige regler for afgiftspligtig elektricitet, som en udlejer af campingplads forsyner sine lejeres medbragte campingheder og køretøjer med uden særskilt betaling. Det fremgår af lovens § 8, stk. 4, at bestemmelsen har virkning fra og med den 1. januar 2022, hvor særordningen for opladning af elbiler inden lovforslaget var sat til at udløbe.

Ved § 4, nr. 1, i lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev der indført en begrænsning i momsregistrerede virksomheders adgang til tilbagebetaling af elafgift i forbindelse med lagring af elektricitet i komponenter, herunder batterier, som benyttes til fremdrift af eldrevne registrerede køretøjer. Disse reglers ikrafttrædelse er med lovforslaget foreslået udskudt til 2030, idet det er aftalt at forlænge særordningen for opladning af elbiler til 2030.

De særlige regler for campingpladser skal ses i sammenhæng med særordningen vedrørende opladning af elbiler, der foreslås forlænget til 2030.

Det foreslås på denne baggrund at ændre virkningstidspunktet for § 1, nr. 9, i lov nr. 2225 af 29. december 2020 til den 1. januar 2031.

#### Til nr. 14

Der er tale om en konsekvensændring af lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse. Da det foreslås i lovforslaget, at der ikke længere vil skulle ske omregning af elforbrug til brændstofforbrug, når det gælder registreringsafgiften, foreslås det i ændringsforslag nr. 6 at foretage ændringer af brændstofforbrugsafgiftsloven, hvorefter det derfor heller ikke fremadrettet vil ske for brændstofforbrugsafgiften.

Det foreslås som konsekvens heraf at ændre lovforslagets virkningsbestemmelse i § 8, stk. 3, så disse konsekvensændringer får virkning fra og med den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. januar 2021 eller senere.

## Til nr. 15

Efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 8, vil det i visse tilfælde have afgiftsmæssige konsekvenser, hvis en igangværende leasingaftale ændres.

Med lovforslaget foreslås der en række afgiftsændringer, som først kan være implementeret af Skatteforvaltningen pr. 1. juni 2021, hvorfor der eventuelt vil skulle ske en korrektion af den leasingydelse, der betales for leasing af et køretøj som følge af omlægningen.

Det foreslås på den baggrund, at det præciseres, at krav om tilbagebetaling fra leasingtager i forbindelse med omlægningen ikke skal udgøre en ændring af leasingkontrakten, der fører til omberegning eller krav om fornyet godkendelse fra Skatteforvaltningen, som ellers kunne have været tilfældet efter de gældende regler.

## Til nr. 16

Med lovforslaget foreslås det, 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, kan der ske afgiftsberigtigelse efter de regler, der var gældende den 17. december 2020.

Det er således efter lovforslaget et krav, at der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger, for at § 8, stk. 8, ikke finder anvendelse.

Det væsentlige er, at der er indgået en bindende købsaftale. Det har ikke været hensigten at stille særlige formkrav til aftaleindgåelsen, navnlig et underskriftkrav. Det er sædvanligt på området, at der indgås aftaler, uden at der underskrives. Det kan eksempelvis være ved accept af et fremsendt tilbud på mail. Hvis der stilles krav om en underskrift, risikeres det, at virksomheder og borgere afskæres fra at anvende overgangsordningen i situationer, som den ellers er møntet på.

Det foreslås på den baggrund at ændre lovforslagets § 8, stk. 9, så overgangsordningen kan anvendes, når der senest den 17. december 2020 er indgået en bindende købsaftale, uanset om denne er underskrevet. I disse tilfælde vil lovens § 8, stk. 8, ikke finde anvendelse. Det vil være op til aftalparterne at godtgøre over for Skatteforvaltningen, at der er tale om en bindende aftale. Køretøjet vil skulle anmeldes til registrering i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 1. juli 2021, og der vil i forbindelse med registrering skulle indsendes en anmodning om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020. Det betyder, at der ikke stilles formkrav til indgåelse af en bindende købsaftale, men at det fastholdes, at aftalparterne bærer bevisbyrden herfor.

## Til nr. 17

Efter lovforslagets § 8, stk. 9, gælder den foreslåede overgangsordning for køretøjer, for hvilke der er underskre-

vet en bindende købsaftale, ikke for indgåelse af individuelle leasingaftaler.

Det foreslås med ændringsforslaget at udvide den foreslåede overgangsordning til også at omfatte indgåelse af individuelle leasingaftaler om konkrete køretøjer. Leasing af køretøjer på baggrund af generelle ramme- eller flådeaftaler m.v. omfattes ikke af overgangsbestemmelsen. Det betyder, at de indgåede leasingaftaler skal have en konkret karakter for at være omfattet af overgangsordningen. Hermed ligestilles indgåelse af individuelle leasingaftaler med den overgangsordning, der er fastsat for indgåelse af købsaftaler.

Det foreslås endvidere at præcisere, at der i perioden frem til og med den 31. maj 2021 skal ske afgiftsberigtigelse efter de satser, der er gældende på indregistreringstidspunktet, og at der herefter vil ske efterregulering af en eventuel afgiftsdifference.

## Til nr. 18

Det foreslås i lovforslagets § 8, stk. 10, at der fastsættes særlige regler for genberegning af registreringsafgift for køretøjer, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, herunder leasede køretøjer.

Ordnningen omfatter ikke køretøjer, der er indregistreret efter de regler, der fandt anvendelse den 17. december 2020, dvs. de køretøjer, der er omfattet af overgangsordningen i lovforslagets § 8, stk. 9.

For at ligestille køretøjer, der er indregistreret inden lovforslagets fremsættelse, med køretøjer, der er omfattet af overgangsordningen i lovforslagets § 8, stk. 8, foreslås det, at køretøjer omfattet af overgangsordningen også skal være omfattet af genberegningsreglerne i lovforslagets § 8, stk. 10.

## Til nr. 19

Efter lovforslagets § 8, stk. 10, foreslås det at fastsætte en særlig overgangsordning for køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, og som skal have genberegnet den afgiftspligtige værdi.

Da det med lovforslagets formulering er uklart, om der skal ske en efterfølgende regulering, når den samlede omlægning af bilafgifterne kan systemunderstøttes den 1. juni 2021, foreslås det med ændringsforslaget, at det præciseres, at tilbagebetalinger som følge af overgangsordningen først sker fra den 1. juni 2021.

## Til nr. 20

Det foreslås i lovforslagets § 8, stk. 11, at for køretøjer, for hvilke der den 17. december 2020 betales forholdsmæssig registreringsafgift efter en af ordningerne i registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, skal den foreslåede omlægning først have virkning for det pågældende køretøj fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 18. december 2020 eller senere.

Da det med lovforslagets formulering er unødvendigt at nævne »det pågældende køretøj« igen, foreslås det i ændringsforslag nr. 20 at foretage en sproglig tilpasning af bestemmelsen.

## Til nr. 21

Med lovforslaget foreslås det, at tilbagebetalingskrav som følge af reglerne i § 8, 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 med en årlig rente, der svarer til den fastsatte referencesats med et tillæg på 8 procentpoint.

Dette skyldes, at der forventeligt vil være tale om genberegning af afgift for et meget stort antal biler, og at dette er forbundet med et betydeligt administrativt arbejde. Formålet med bestemmelsen er at fastsætte en dato for, hvornår Skatteforvaltningen kan forventes at have korrigeret afgiftsberegninger i forhold til de nye regler.

Den nuværende affattelse af bestemmelsen vil betyde, at det alene er tilbagebetalingskrav som følge af overgangsordningerne vedrørende bindende købsaftaler og eksportgodtgørelse, der forfalder den 1. december 2021 og forrentes efter rentelovens § 5, stk. 1.

Det foreslås på den baggrund at ændre lovforslagets § 8, stk. 13, så tilbagebetalingskrav, der udspringer af lovens overgangsordninger, forfalder den 1. december 2021 og forrentes efter rentelovens § 5, stk. 1.

## 5. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 18. december 2020 og var til 1. behandling den 21. januar 2021. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

*Birgitte Vind (S) Bjørn Brandenborg (S) fmd. Jens Joel (S) Jeppe Bruus (S) Jesper Petersen (S) Kasper Sand Kjær (S)*  
*Malte Larsen (S) Thomas Jensen (S) Troels Ravn (S) Kathrine Olldag (RV) Katrine Robsøe (RV) Carl Valentin (SF)*  
*Theresa Berg Andersen (SF) Rasmus Nordqvist (SF) Rune Lund (EL) Victoria Velasquez (EL) Louise Schack Elholm (V)*  
*Anne Honoré Østergaard (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Torsten Schack Pedersen (V) Kim Valentin (V) nfm.*  
*Morten Dahlin (V) Dennis Flydtkjær (DF) Hans Kristian Skibby (DF) René Christensen (DF) Rasmus Jarlov (KF)*  
*Mona Juul (KF) Ole Birk Olesen (LA) Simon Emil Ammitzbøll-Bille (UFG)*

Nye Borgerlige, Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	48	Liberal Alliance (LA)	3
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	41	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	15	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	12	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	7
Nye Borgerlige (NB)	4		

## Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside [www.ft.dk](http://www.ft.dk).

### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

### Høringssvar

Lovforslaget er sendt i høring samtidig med fremsættelsen, jf. bilag 1.

### Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 16 bilag på lovforslaget.

### Skriftlige henvendelser

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 5 skriftlige henvendelser om lovforslaget.

### Deputationer

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 1 deputation, der mundtligt har redegjort for sin holdning til lovforslaget.

### Spørgsmål

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 38 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse. Skatteministeren har besvaret spørgsmål nr. 1-34. Udvalget forventer, at spørgsmål nr. 35-38 besvares inden 2. behandling af lovforslaget.