

## Forslag

til

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

(Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift m.v.)

## § 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 2, 1. pkt., ændres »200 kr.« til: »1.000 kr.«

2. I § 3, stk. 4, ændres »§ 10, stk. 3« til: »§ 10, stk. 2«.

3. I § 3 a, stk. 8, ændres »forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4-5 d« til: »berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 d«.

4. § 3 a, stk. 8, affattes således:

»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«.

5. I § 3 b, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»Der kan ikke meddeles tilladelse efter 1. pkt., hvis der i leasingaftalen eller i en aftale i forbindelse hermed indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.«

---

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

**6.** I § 3 b, stk. 6, 1. pkt., indsættes efter »ændres«: », og dette ikke er en følge af kravet om genberegning af afgiftsgrundlaget efter § 9 a,«.

**7.** I § 3 b indsættes efter stk. 8 som nyt stykke:

»Stk. 9. Told- og skatteforvaltningen offentliggør standardformularer til indgåelse af leasingaftaler. For virksomheder, som er hjemmehørende her i landet, er opnåelse af tilladelse efter stk. 1 betinget af, at disse standardformularer anvendes ved indgåelse af leasingaftaler.«

Stk. 9-12 bliver herefter stk. 10-13.

**8.** I § 3 b, stk. 9, 1. pkt., der bliver stk. 10, 1. pkt., ændres »Leasingaftalen« til: »Leasingaftaler, som indgås af virksomheder, som ikke er hjemmehørende her i landet, og som ikke anvender de standardformularer, der er nævnt i stk. 9,«.

**9.** I § 3 b, stk. 9, 2. pkt., der bliver stk. 10, 2. pkt., ændres »Leasingaftalen« til: »Leasingaftaler omfattet af stk. 1«.

**10.** I § 3 b, stk. 9, nr. 8, der bliver stk. 10, nr. 8, indsættes efter »Oplysninger om«: »vilkår ved leasingaftalens udløb, herunder«.

**11.** I § 3 b, stk. 9, nr. 9, der bliver stk. 10, nr. 9, ændres »opsigelse af leasingaftalen« til: »førtidigt ophør af leasingaftalen, herunder vilkår ved misligholdelse og vilkår«.

**12.** I § 3 b, stk. 10, der bliver stk. 11, ændres »forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4-5 d« til: »berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 d«.

**13.** § 3 b, stk. 10, der bliver stk. 11, affattes således:

»Stk. 11. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 e«.

**14.** I § 3 c, stk. 4, ændres »forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges« til: »berigtiges afgiften af køretøjet«.

**15.** I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »105 pct.« til: »85 pct.«, og »31.400 kr.« ændres til: »54.500 kr.«

**16.** I § 4, stk. 1, nr. 2, ændres »105 pct.« til: »85 pct.«, og »99.600 kr.« ændres til: »172.900 kr.«

**17.** I § 4, stk. 2, 2. pkt., ændres »16 km pr. liter« til: »20 km pr. liter«, og i 3. pkt. ændres »18 km pr.

liter« til: »22 km pr. liter«.

**18.** I § 4, stk. 3, 2. pkt., ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »16 km pr. liter« ændres til: »20 km pr. liter«.

**19.** I § 4, stk. 3, 3. pkt., ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »18 km pr. liter« ændres til: »22 km pr. liter«.

**20.** I § 4 indsættes som *stk. 12*:

»*Stk. 12.* For benzindrevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 10, stk. 3, gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften efter de regler i § 4, stk. 2-4, som var gældende den 2. oktober 2017, jf. registreringsafgiftsloven som affattet ved lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.«

**21.** I § 5, stk. 1, ændres »16.900 kr.« til: »54.200 kr.«

**22.** I § 5, stk. 2, 1. pkt., ændres »34.100 kr.« til: »38.200 kr.«

**23.** I § 5, stk. 4, 2. pkt., ændres »16 km pr. liter« til: »20 km pr. liter«, og i 3. pkt. ændres »18 km pr. liter« til: »22 km pr. liter«.

**24.** I § 5, stk. 5, 2. pkt., ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »16 km pr. liter« ændres til: »20 km pr. liter«.

**25.** I § 5, stk. 5, 3. pkt., ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »18 km pr. liter« ændres til: »22 km pr. liter«.

**26.** I § 5, stk. 12, 2. pkt., ændres »16.900 kr.« til: »54.200 kr.«, og i 3. pkt. ændres »34.100 kr.« ændres til: »38.200 kr.«

**27.** I § 5 indsættes som *stk. 14*:

»*Stk. 14.* For benzindrevne og dieseldrevne varebiler, som er omfattet af § 10, stk. 3, gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften efter de regler i § 5, stk. 4-6, som var gældende den 2. oktober 2017, jf. registreringsafgiftsloven som affattet ved lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.«

**28.** I § 5 a, stk. 2, 3. pkt., ændres »60 pct.« til: »45 pct.«

**29.** I § 5 a, stk. 4, 2. pkt., indsættes efter »12.100 kr.«: »for køretøjer omfattet af stk. 1, og med 45

pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. for køretøjer omfattet af stk. 2.«

**30.** I § 7, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 10, stk. 4« til: »§ 10, stk. 3«, og »65 pct.« ændres til: »75 pct.«

**31.** I § 7, *stk. 5*, ændres »65 pct.« til: »75 pct.«, og »55 pct.« ændres to steder til: »65 pct.«

**32.** I § 7, *stk. 7*, ændres »2014 og 2015 forhøjes« til: »2017 og 2018 nedsættes«, og »fra 65 pct. til 75 pct.« ændres til: »fra 75 pct. til 65 pct., og i 2019 nedsættes den fastsatte grænse fra 75 pct. til 70 pct.«

**33.** I § 7, *stk. 8*, ændres »2014 og 2015« til: »2017 og 2018«, og »65 pct. og indtil 75 pct.« ændres til: »55 pct. og indtil 65 pct. af den handelsværdi, der er fastsat efter stk. 2, og i 2019 omfatter reglen i stk. 5 disse motorkøretøjer, hvor udgiften til genopbygning af motorkøretøjet er opgjort til mere end 60 pct. og indtil 70 pct.«

**34.** I § 7 *a*, *stk. 3, 5. pkt.*, ændres »§ 10, stk. 4« til: »§ 10, stk. 3«.

**35.** I § 7 *b*, *stk. 1*, ændres »§§ 4-5 d« til: »§§ 4-5 e«.

**36.** To steder i § 7 *b*, *stk. 2, nr. 5*, ændres »§§ 5 b-5 d« til: »§§ 5 b-5 e«.

**37.** I § 7 *c*, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 10, stk. 3« til: »§ 10, stk. 2«.

**38.** § 8, *stk. 7, 2 pkt.*, ophæves.

**39.** I § 8, *stk. 7, 3. pkt.*, der bliver *stk. 7, 2. pkt.*, udgår », og for nye biler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringssystem (ESC), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.500 kr.«

**40.** I § 8, *stk. 7, 4. pkt.*, der bliver *stk. 7, 3. pkt.*, ændres: »2.000 kr.« til: »8.000 kr.«

**41.** Efter § 9 indsættes som § 9 *a*:

»§ 9 *a*. For nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 *b*, som er omfattet af § 8, *stk. 9*, eller som anvendes til erhvervsmæssig udlejning eller erhvervsmæssigt udlån, 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 i forbindelse med arbejdets udførelse anses ikke for erhvervsmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

*Stk. 2.* Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til den angivne afgiftspligtige værdi efter stk. 1. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. Køretøjet afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor den afgiftspligtige værdi fastsættes på ny efter 1. pkt., dog fradrages den oprindeligt betalte afgift. For leasingkøretøjer, for hvilke der betales afgift efter § 3 b, stk. 2 og 3, efteropkræves der ikke afgift for den del af den kontraktfastsatte afgiftsperiode, som ligger forud for det tidspunkt, hvor den fornyede afgiftsberigtigelse skal foretages.

*Stk. 3.* Fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi efter stk. 2, kan der for leasingkøretøjer samtidig hermed og efter anmodning foretages en opgørelse af afgiftsdifference i medfør af § 3 b, stk. 7, med udgangspunkt i køretøjets afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering og uanset at leasingforholdet ikke ophører på dette tidspunkt. Foretages en sådan opgørelse af afgiftsdifference, medtages perioden, som opgørelsen vedrører, ikke ved senere opgørelser af afgiftsdifference for det samme køretøj.

*Stk. 4.* Ejere af køretøjer omfattet af stk. 1 har pligt til af egen drift at angive den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 og til at fastsætte den afgiftspligtige værdi og afgiftsberigtige køretøjet efter stk. 2.

*Stk. 5.* Dokumentation for angivelse og fastsættelse af den afgiftspligtige værdi skal opbevares i 3 år og stilles til rådighed for told- og skatteforvaltningen efter anmodning.

*Stk. 6.* Undlader en ejer af et køretøj omfattet af stk. 1 at angive eller fastsætte den afgiftspligtige værdi eller at afgiftsberigtige køretøjet i overensstemmelse med stk. 1 og 2, kan told- og skatteforvaltningen fastsætte den afgiftspligtige værdi efter § 10 og beregne og opkræve eventuel yderligere afgift på dette grundlag, jf. stk. 2. Told- og skatteforvaltningen kan i grove eller gentagne tilfælde afmelde køretøjet fra Køretøjsregisteret og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne.«

**42.** § 10, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

**43.** I § 10, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1-4« til: »stk. 1-3«.

**44.** I § 10 a, stk. 2, nr. 2, indsættes efter »afgiftsgrundlag«: », den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen«.

**45.** I § 15, stk. 1, nr. 5, ændres »200.000 kr.« til: »500.000 kr.«

**46.** I § 15 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar efter denne lov, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Told- og skatteforvaltningen kan med en måneds varsel til den første i en måned ændre kravet om sikkerhedsstillelse, hvis virksomhedens forhold har ændret sig væsentligt i forhold til tidspunktet for sikkerhedsstillelsen eller den seneste regulering heraf, eller hvis told- og skatteforvaltningens fastsættelse af sikkerhedens størrelse har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

**47.** I § 16, stk. 1, ændres »§ 15, stk. 4« til: »§ 15, stk. 5«.

**48.** I § 27, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »§ 9, stk. 1 og 2,«: »§ 9 a, stk. 3,«.

**49.** I § 27, stk. 1, nr. 4, ændres »§§ 5 b-5 d« til: »§§ 5 b-5 e«.

## § 2

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1031 af 23. august 2017, som ændret ved § 2 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, foretages følgende ændring:

**1.** § 3, stk. 1, litra A og B, affattes således:

»A. Benzindrevne biler m.v.

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. halvår (kr.)	
	Varebiler	Personbiler m.v.
Mindst 50,0	310	310
Under 50,0 men ikke under 44,4	310	350
Under 44,4 men ikke under 40,0	310	365
Under 40,0 men ikke under 36,4	310	380
Under 36,4 men ikke under 33,3	310	400
Under 33,3 men ikke under 28,6	310	430
Under 28,6 men ikke under 25,0	310	470
Under 25,0 men ikke under 22,2	310	510
Under 22,2 men ikke under 20,0	310	545
Under 20,0 men ikke under 18,2	600	840
Under 18,2 men ikke under 16,7	890	1.120
Under 16,7 men ikke under 15,4	1.190	1.430
Under 15,4 men ikke under 14,3	1.480	1.720
Under 14,3 men ikke under 13,3	1.770	2.005

Under 13,3 men ikke under 12,5	2.060	2.300
Under 12,5 men ikke under 11,8	2.350	2.580
Under 11,8 men ikke under 11,1	2.640	2.880
Under 11,1 men ikke under 10,5	2.930	3.170
Under 10,5 men ikke under 10,0	3.230	3.460
Under 10,0 men ikke under 9,1	3.800	4.030
Under 9,1 men ikke under 8,3	4.400	4.640
Under 8,3 men ikke under 7,7	4.980	5.220
Under 7,7 men ikke under 7,1	5.560	5.800
Under 7,1 men ikke under 6,7	6.140	6.370
Under 6,7 men ikke under 6,3	6.730	6.970
Under 6,3 men ikke under 5,9	7.310	7.550
Under 5,9 men ikke under 5,6	7.890	8.130
Under 5,6 men ikke under 5,3	8.500	8.730
Under 5,3 men ikke under 5,0	9.080	9.310
Under 5,0 men ikke under 4,8	9.650	9.890
Under 4,8 men ikke under 4,5	10.230	10.470
Under 4,5	10.830	11.070

### B. Dieseldrevne biler m.v.

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. halvår (kr.)		Udligningsafgift pr. halvår (kr.)
	Varebiler	Personbiler m.v.	
Mindst 56,3	-	310	120
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	350	120
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	365	120
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	380	120
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	400	120
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	430	120
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	470	580
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	510	1.040
Under 25,0 men ikke under 22,5	310	545	1.130
Under 22,5 men ikke under 20,5	600	840	1.240
Under 20,5 men ikke under 18,8	890	1.120	1.340
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.190	1.430	1.450
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.480	1.720	1.550
Under 16,1 men ikke under 15,0	1.770	2.005	1.670
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.060	2.300	1.790
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.350	2.580	1.910
Under 13,2 men ikke under 12,5	2.640	2.880	2.030
Under 12,5 men ikke under 11,9	2.930	3.170	2.130
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.230	3.460	2.230

Under 11,3 men ikke under 10,2	3.800	4.030	2.470
Under 10,2 men ikke under 9,4	4.400	4.640	2.680
Under 9,4 men ikke under 8,7	4.980	5.220	2.890
Under 8,7 men ikke under 8,1	5.560	5.800	3.140
Under 8,1 men ikke under 7,5	6.140	6.370	3.320
Under 7,5 men ikke under 7,0	6.730	6.970	3.530
Under 7,0 men ikke under 6,6	7.310	7.550	3.790
Under 6,6 men ikke under 6,2	7.890	8.130	3.990
Under 6,2 men ikke under 5,9	8.500	8.730	4.200
Under 5,9 men ikke under 5,6	9.080	9.310	4.450
Under 5,6 men ikke under 5,4	9.650	9.890	4.670
Under 5,4 men ikke under 5,1	10.230	10.470	4.960
Under 5,1	10.830	11.070	5.190

«.

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49, træder i kraft den 1. januar 2018.

*Stk. 3.* § 2 træder i kraft den 1. juli 2018 og har virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere.

*Stk. 4.* § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48, har virkning fra og med den 3. oktober 2017, jf. dog stk. 5 og 6. § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48, har dog ikke virkning for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 2. oktober 2017, og som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 1. april 2018 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen anmodes om afgiftsberigtigelse efter de hidtil gældende regler. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler. Anmeldelse til registrering kan alene ske ved henvendelse til told- og skatteforvaltningen. Dokumentation for, at der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 2. oktober 2017, skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering. § 1, nr. 26 og 29, har ikke virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler.

*Stk. 5.* For køretøjer, for hvilke der den 2. oktober 2017 betales forholdsmæssig registreringsafgift efter en af ordningerne i registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, har § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49, først virkning for det pågældende køretøj fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere.

*Stk. 6.* Told- og skatteforvaltningen offentliggør senest den 1. april 2018 standardformularer til anvendelse ved ansøgning om tilladelse efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1. Told- og skatteforvaltningen meddeler samtidig med offentliggørelsen af disse standardformularer det tidspunkt, hvorefter opnåelse af nye tilladelser efter § 3 b, stk. 1 er betinget af anvendelse af standardformularerne. Dette tidspunkt kan tidligst fastsættes til én kalendermåned efter offentliggørelsestidspunktet og kan senest fastsættes til den 1. maj 2018. Indtil dette tidspunkt gælder for virksomheder hjemmehørende i Danmark de samme krav til ansøgningen om tilladelse



efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, som for virksomheder, som ikke er hjemmehørende i Danmark, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 10. Tilladelser, der eksisterer på det tidspunkt, standardformularer skal anvendes for at opnå tilladelse efter § 3 b, stk. 1, bortfalder ikke automatisk som følge heraf.

*Stk. 7.* Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af eller pligt til at efterbetale det forskelsbeløb, der måtte opstå for køretøjer, som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, men som efter lovens ikrafttræden skal afgiftsberigtiges efter de satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1. Efter lovens ikrafttræden opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen forskelsbeløbet hos eller til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Krav om tilbagebetaling af registreringsafgift kan af en køber af et køretøj, som ikke selv har forestået registreringen af køretøjet, alene rettes 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. 8.* For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, og for hvilke der i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden hos 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 satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1.

*Stk. 9.* For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, og for hvilke der i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er fremsat anmodning om beregning af afgiftsdifferencer efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7, og § 3 b, stk. 7, opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden hos eller til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, for hvilke der er beregnet afgiftsdifference efter de hidtil gældende regler, men hvor der efter lovens ikrafttræden skal beregnes afgiftsdifference efter de satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1.

*Stk. 10.* Efter- og tilbagebetalingskrav som følge af stk. 7-9 forfalder den 1. maj 2018 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1.

*Stk. 11.* Regler fastsat i medfør af § 3 b, stk. 12, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 3 b, stk. 13.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

#### *1. Indledning*

##### *1.1. Lovforslagets formål og baggrund*

- 2. *Lovforslagets indhold*
  - 2.1. *Nedsættelse af registreringsafgift, ændring af sikkerhedsfradrag m.v.*
    - 2.1.1. *Gældende ret*
    - 2.1.2. *Lovforslaget*
  - 2.2. *Ændring af vilkår for leasingkøretøjer m.v.*
    - 2.2.1. *Gældende ret*
    - 2.2.2. *Lovforslaget*
  - 2.3. *Forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift*
    - 2.3.1. *Gældende ret*
    - 2.3.2. *Lovforslaget*
  - 2.4. *Afgift for veterankøretøjer*
    - 2.4.1. *Gældende ret*
    - 2.4.2. *Lovforslaget*
  - 2.5. *Sikkerhedsstillelse for selvanmelder-virksomheder*
    - 2.5.1. *Gældende ret*
    - 2.5.2. *Lovforslaget*
  - 2.6. *Forhøjelse af reparationsgrænsen*
    - 2.6.1. *Gældende ret*
    - 2.6.2. *Lovforslaget*
- 3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
  - 3.1 *Administrative konsekvenser*
  - 3.2 *Skatteudgifter*
- 4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. *Miljømæssige konsekvenser*
- 7. *Forholdet til EU-retten*
- 8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 9. *Sammenfattende skema*

## *1. Indledning*

Lovforslaget har til formål at gennemføre de elementer i aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017, som vedrører bilafgifter.

Det foreslås, at registreringsafgiften sættes ned for de fleste personbiler m.v. og motorcykler. Formålet er at sikre, at danskerne og især familierne får bedre muligheder for at købe sikrere og mere energieffektive biler, som i højere grad afspejler deres behov.

Det foreslås også, at de nuværende fradrag for sikkerhedsudstyr ændres, så der ikke længere gives fradrag for ABS og ESC, som i dag er lovpligtigt udstyr, og i stedet forhøjes fradrag for selealarmer og 5 stjerner på basis af Euro NCAP, som aktivt tilskynder til at vælge biler med gode sikkerhedsegenskaber.

Endvidere foreslås, at fradrag og tillæg i registreringsafgiften for energieffektivitet opdateres, så både grænserne og satserne for god eller dårlig brændstoføkonomi er mere tidssvarende. Ændringen

har til formål at tilskynde til, at danskerne vælger mere energieffektive biler.

Det foreslås, at veteranbiler friholdes fra de foreslåede ændringer vedrørende energieffektivitet. Veteranbiler har ofte en meget lav energieffektivitet sammenlignet med moderne biler. Det er ikke hensigten, at registreringsafgiften skal stige for disse biler som følge af omlægningen.

Der foreslås en række stramninger for leasingkøretøjer m.v., som har til formål at gøre op med, at leasingbiler i nogle tilfælde i praksis kan køre rundt på de danske veje med meget lidt eller endog ingen betalt afgift i en længere periode.

Det foreslås samtidig, at der for leasingkøretøjer indføres en ordning med standardformularer, som skal erstatte den gældende ordning med forhåndsgodkendelse af kontrakter, som er administrativt tung både for virksomhederne og for SKAT.

Herudover foreslås en gradvis forhøjelse af reparationsgrænsen. Formålet er at imødegå værdispild og sikre, at det ikke er afgiftsreglerne, som hindrer, at biler, som det samfundsøkonomisk kan betale sig at reparere, faktisk også bliver repareret i stedet for at blive skrottet.

Endelig foreslås, at brændstofforbrugsafgiften (grøn ejerafgift) forhøjes for nye personbiler, og der indføres nye trin for mere energieffektive personbiler. Formålet er at sikre, at den grønne ejerafgift er tidssvarende og fortsat tilskynder til at vælge mere energieffektive personbiler. Det foreslås i forlængelse heraf, at forhøjelsen af brændstofforbrugsafgiften ikke skal gælde for varebiler, hvilket skal sikre, at den samlede gennemsnitlige afgiftsbelastning for varebiler ikke stiger som følge af de foreslåede omlægninger.

Lovforslaget indeholder ikke forslag, for så vidt angår de elementer i aftalen, som afventer nærmere afklaring. Det drejer sig om vejafgift, automatisk regulering af kilometergrænserne for tillæg og fradrag for brændstoføkonomi og indeksering af de løbende afgifter fra 2021 og frem. Disse elementer vil blive adresseret på et senere tidspunkt.

### *1.1. Lovforslagets formål og baggrund*

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti har den 21. september 2017 indgået en aftale om *Omlægning af bilafgifterne*. Lovforslaget har til formål at gennemføre de aftalte ændringer, som vedrører bilafgifter, dog ikke den aftalte vejafgift og indeksering af de løbende afgifter.

Et dynamisk samfund bygger på, at borgerne let og sikkert kan bevæge sig fra sted til sted. Mobilitet er et samfundsgode. Derfor skal det være billigere at bevæge sig for familier med et stort transportbehov. Afgiftssystemet rammer i dag familiebler uforholdsmæssigt hårdt.

De høje afgifter på nye biler hindrer også en omstilling til sikrere biler, som samtidig anvender den nyeste miljøvenlige og energieffektive teknologi.

I dag er bilerne i Danmark særdeles dyre pga. registreringsafgiften, som trods dens meget høje niveau kun i begrænset omfang afspejler den enkelte bils miljøbelastning.

Afgifterne på biler bidrager til finansiering af den offentlige velfærd. Men i stigende grad opleves, at leasingbiler kan køre rundt i Danmark til en meget lav eller slet ingen afgift.

Lovforslaget har til formål at adressere disse udfordringer.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Nedsættelse af registreringsafgift, ændring af sikkerhedsfradrag m.v.*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Før nye biler må tages i brug på færdselslovens område, skal de registreres i Køretøjsregisteret (DMR), jf. køretøjsregistreringslovens § 2. I forbindelse med registreringen skal der som udgangspunkt betales registreringsafgift af bilen, jf. registreringsafgiftslovens § 1.

Registreringsafgiften beregnes ud fra bilens afgiftspligtige værdi. For nye personbiler udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt bilens almindelige pris ved salg til bruger her i landet, inklusive moms, men eksklusiv registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1.

Afgiften udgør for køretøjer, undtagen motorcykler, 105 pct. af den afgiftspligtige værdi til og med 106.600 kr. (2017 niveau) og 150 pct. af resten.

Der gives fradrag i den afgiftspligtige værdi på 3.750 kr. for blokeringsfri bremses (ABS), 2.500 kr. for elektronisk stabiliseringssystem (ESC), 1.280 for den 3. til den 6. sikkerhedspude (airbag) og 2.000 kr. for mindst 5 stjerner på basis af Euro NCAP.

For biler, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr., og med 3.725 kr., hvis bilen er forsynet med én sikkerhedspude.

Der gives fradrag i afgiften på 200 kr. pr. selealarm op til maksimalt 3 selealarmer. Der gives desuden fradrag i afgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Der gives tillæg på 1.000 kr. i registreringsafgiften for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser for hhv. benzin- og dieseldrevne biler.

Registreringsafgiften skal efter fradrag, bortset fra fradrag for selealarmer, mindst udgøre 20.000 kr.

For brugte køretøjer er hovedreglen efter registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1, at den afgiftspligtige værdi fastsættes til køretøjets almindelige pris inklusive moms, men eksklusiv registreringsafgift, ved salg til en bruger her i landet. Den afgiftspligtige værdi kan desuden ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt.

Fradrag eller tillæg i den afgiftspligtige værdi for sikkerhedspuder, blokeringsfri bremses (ABS), elektronisk stabiliseringssystem (ESC), 5 stjerner på basis af Euro NCAP, fradrag i afgiften for selealarmer og fradrag eller tillæg i afgiften for brændstoføkonomi nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret i forhold til et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt. Det vil sige, at værdien af fradragene nedskrives forholdsmæssigt i forhold til køretøjets værdi sammenholdt med et tilsvarende nyt køretøj.

Registreringsafgiften på motorcykler udgør 0 kr. af den afgiftspligtige værdi under 9.600 kr., 105 pct. af værdien fra og med 9.600 kr. til og med 33.600 kr. og 150 pct. af værdien over 33.600 kr. (2017-niveau).

Der gives et fradrag for blokeringsfri bremses (ABS) på 4.165 kr. i den afgiftspligtige værdi, men ellers gives der ikke fradrag eller tillæg.

For varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t (små varebiler) udgør registreringsafgiften 0 kr. af de første 16.900 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, jf. § 5, stk. 1.

For varebiler med tilladt totalvægt over 2,5 t (store varebiler), 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 dog 0 kr. af de første 34.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten, jf. § 5, stk. 2. For sådanne varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 56.800 kr.

Hvis en varebil omregistreres til personbil eller nedvejes, skal bilen som udgangspunkt afgiftsberigtiges med fuld afgift efter de almindelige regler for personbiler i § 4. For varebiler omfattet af § 5, stk. 1, nedsættes afgiften dog efter reglerne for brugte varebiler med 50 pct. af den del af varebilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 16.900 (2010-niveau). For varebiler omfattet af § 5, stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 34.100 kr. For varebiler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelserne kan ikke overstige den oprindeligt betalte afgift.

For campingbiler er hovedreglen efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, at der for køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse (campingbiler), beregnes samme registreringsafgift som for almindelige personbiler. For campingbiler med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf.

Det betyder, at den afgiftspligtige værdi for disse campingbiler ikke omfatter udgiften til beboelsesindretningen. Afgiften efter fradrag i den afgiftspligtige værdi for beboelsesindretningen skal dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 pct. af resten af køretøjets samlede værdi eksklusive afgift.

Egentlige campingbiler er ofte opbygget på lastbilchassiser, der typisk har en tilladt totalvægt på 3,5 t svarende til grænsen for et "lille" kørekort. Priserne for disse lastbilchassiser er typisk så lave i forhold til prisen for den færdigbyggede campingbil, at registreringsafgiften af chassiset ofte vil være lavere end den gældende minimumssats på 60 pct. af hele campingbilens værdi eksklusive afgift.

For eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer beregnes en reduceret registreringsafgift efter reglerne i registreringsafgiftslovens §§ 5 b-5 d. For disse køretøjer gælder, at den fulde registreringsafgift gradvist indføres frem mod 2022, dog 2025 for brændselscelledrevne køretøjer.

### 2.1.2. Lovforslaget

Det foreslås, at der gennemføres en nedsættelse af registreringsafgiften, omlægning af fradrag for sikkerhedsudstyr og -egenskaber og forhøjelse af både tærsklen og satsen for dårlig brændstoføkonomi. De foreslåede ændringer kan for allerede i dag meget billige biler, som har lav energieffektivitet, og for hvilke der i dag betales en lav registreringsafgift, samlet set føre til en forhøjelse af registreringsafgiften.

Det foreslås, at registreringsafgiften for motorcykler nedsættes, så den lave sats ændres fra 105 pct. til 85 pct., og at skalaknækket forhøjes med 24.800 kr. til 58.400 kr. (2017-niveau).

Det foreslås desuden, at registreringsafgiften for biler nedsættes, så den lave sats ændres fra 105 pct. til 85 pct., og at skalaknækket forhøjes med 78.400 kr. til 185.000 kr. (2017-niveau).

For varebiler foreslås det, at registreringsafgiften nedsættes, så skalaknækket for varebiler omfattet af § 5, stk. 1, (små varebiler) forhøjes med 39.900 kr. til 58.000 kr. (2017-niveau). For varebiler omfattet af § 5, stk. 2, (store varebiler) foreslås skalaknækket forhøjet med 4.100 kr. til 38.200 kr.

For campingbiler foreslås, at den gældende minimumsafgift på 60 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi nedsættes til 45 pct.

Herudover foreslås, at fradragene for ABS og ESC ophæves for biler, at satsen for fradrag for selealarmer forhøjes fra 200 kr. til 1.000 kr. og at fradrag for at have opnået 5 stjerner på basis af Euro NCAP forhøjes fra 2.000 kr. til 8.000 kr. For motorcykler bibeholdes fradraget for ABS.

Endelig foreslås, at tærsklen for fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for energieffektivitet forhøjes fra 16 km/l til 20 km/l for benzindrevne personbiler og varebiler og fra 18 km/l til 22 km/l for dieseldrevne personbiler og varebiler. Samtidig foreslås satsen for tillæg i registreringsafgiften for hver kilometer pr. liter, bilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser, forhøjet fra 1.000 kr. til 6.000 kr.

### **Eksempel A, del 1. Benzindreven personbil med en afgiftspligtig værdi på 225.000 kr. inkl. moms, men eksklusive afgift, og et brændstofforbrug på 22 km/l, der er indregistreret i maj 2017**

	Beregning	Kr.
1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms		180.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	45.000
3. Bilens pris inkl. moms	1. + 2.	225.000
<i>Fradrag i beskattet værdi</i>		

4. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * (-1.280)	-5.120
5. ABS		-3.750
6. ESC (anti-spin)		-2.500
7. 5 NCAP-stjerner		-2.000
8. Beskattet værdi	3. + 4. + 5. + 6. + 7.	211.630
<i>Værdiafgift v. skalaknæk på 106.600 kr.</i>		
9. Registreringsafgift under progressionsknæk på 106.600 kr.	105 pct. * 106.600	111.930
10. Registreringsafgift over progressionsknæk på 106.600 kr.	150 pct. * ((8.) – 106.600)	157.545
11. Registreringsafgift før fradrag i afgiften	9. + 10.	269.475
<i>Fradrag i afgiften</i>		
12. Nedslag for energieffektivitet	-4.000 * (22-16)	-24.000
13. Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-600
14. Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrullet nedslag for selealarmer	11. + 12. + 13.	244.875
15. Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved gældende regler	3. + 14.	469.875

### Eksempel A, del 2. Samme bil indregistreres efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft

	Beregning	Kr.
<i>Fradrag i beskattet værdi ved lovforslag</i>		
16. Airbag (3.-6. airbag, dvs. 4 stk.)	4 * (-1.280)	-5.120
17. ABS		0
18. ESC (anti-spin)		0
19. 5 NCAP-stjerner		-8.000
20. Beskattet værdi	3. + 16. + 17. + 18. + 19.	211.880
<i>Værdiafgift v. skalaknæk på 185.000 kr.</i>		
21. Registreringsafgift under progressionsknæk på 185.000 kr.	85 pct. * 185.000	157.250
22. Registreringsafgift over progressionsknæk på 185.000 kr.	150 pct. * ((20.) – 185.000)	40.320
23. Registreringsafgift før fradrag i afgiften	21. + 22.	197.570
<i>Fradrag i afgiften efter lovforslag</i>		

24. Nedslag for energieffektivitet	-4.000 * (22-20)	-8.000
25. Nedslag for selealarmer (3 stk.)		-3.000
26. Samlet registreringsafgift - dog mindst 20.000 kr. fratrullet nedslag for selealarmer	23. + 24. + 25.	186.570
27. Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 26.	411.570
28. Ændring i samlet pris	27. - 15.	<b>-58.305</b>

De foreslåede ændringer vil også medføre ændringer for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer. For disse køretøjer beregnes afgiften som en nærmere fastsat andel af den fulde afgift efter de almindelige regler for tilsvarende benzin- eller dieseldrevne køretøjer. Når niveauet for den fulde registreringsafgift ændres, vil afgiften, som skal betales for eldrevne køretøjer, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne køretøjer, også ændres forholdsmæssigt.

Formålet med de foreslåede ændringer er både at nedsætte det generelle niveau for registreringsafgiften og i højere grad at tilskynde til, at der vælges sikrere og mere energieffektive biler. De foreslåede ændringer vil især gøre energieffektive og sikre familiebler billigere at anskaffe.

For små varebiler skønnes den foreslåede forhøjelse af skalaknækket i gennemsnit at svare til den forhøjelse af afgiften, som vil opstå som følge af en forhøjelse af både tærsklen og satsen for tillæg i registreringsafgiften baseret på køretøjets energieffektivitet og omlægningen af fradrag for sikkerhedsudstyr.

For de store varebiler skønnes den foreslåede forhøjelse af skalaknækket i gennemsnit at svare til den forhøjelse af afgiften, som vil opstå som følge af omlægningen af fradrag for sikkerhedsudstyr.

For den enkelte varebil må der samlet set forventes at blive tale om enten en stigning eller et fald i registreringsafgiften afhængigt af sikkerhedsudstyr og for de små varebiler især afhængigt af energieffektiviteten for den konkrete model.

Den gældende sats for minimumsafgift på 60 pct. for campingbiler er oprindeligt fastsat som en tredjedel af den dagældende høje sats for personbiler på 180 pct. Ved senere nedsættelser af registreringsafgiften er minimumsafgiften for campingbiler ikke blevet ændret tilsvarende. Den foreslåede ændring har derfor til formål at sikre, at afgiftsniveauet for campingbiler bedre afspejler det foreslåede niveau for registreringsafgiften på biler.

ABS og ESC er i dag lovpligtigt i nye biler og findes i langt størstedelen af bilerne i Danmark. Fradragene har derfor mistet deres oprindelige adfærdsregulerende virkning og foreslås derfor afskaffet. Samtidig forhøjes fradrag for selealarmer og 5 stjerner på baggrund af Euro NCAP, som i højere grad forventes at have den ønskede adfærdsvirkning og medvirke til, at der vælges sikrere biler. Reduktionen af værdiafgiften betyder samtidig, at det for de personbiler, som ligger under det nye skalaknæk, bliver billigere at tilvælge ekstra sikkerhedsudstyr.



## 2.2. *Ændring af vilkår for leasingkøretøjer m.v.*

### 2.2.1. *Gældende ret*

Udenlandske firmakøretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, jf. § 1, stk. 4, leasingkøretøjer, jf. § 3 b, og køretøjer, der tilhører en udlænding, og som benyttes her i landet i forbindelse med et tidsbegrænset ophold, jf. § 3 c, kan anmeldes til registrering under en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Ordningerne udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift.

Reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift skal sikre, at opkrævningen af registreringsafgift for leasingkøretøjer m.v., der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet, er proportional med den periode, hvor køretøjet benyttes her i landet.

Det er en grundlæggende betingelse for at opnå en tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingtager. Der stilles således en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen, der har til formål at sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen får de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen og vurdere realiteten i leasingforholdet.

Oplysningskravene har desuden til formål at sikre, at leasingaftalen indeholder oplysninger, som er nødvendige for SKATs efterfølgende kontrol. Lovens oplysningskrav suppleres af yderligere oplysningskrav i SKATs administrative retningslinjer. De herved krævede oplysninger skal imidlertid ikke indarbejdes i leasingaftalen.

Hvis den af SKAT godkendte leasingaftale ændres eller afbrydes før leasingperiodens udløb, eller hvis det leasede køretøj skifter afgiftsmæssig identitet, anses tilladelsen til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift som udgangspunkt for at være bortfaldet. Ved ændringer i aftalen er udgangspunktet, at tilladelsen bortfalder fra det tidspunkt, hvor ændringen foretages.

Det er dog muligt at foretage de ændringer i aftalen, som er defineret i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6, uden at tilladelsen bortfalder, uden at disse ændringer som udgangspunkt forinden skal godkendes af SKAT. Det omfatter eksempelvis skift af leasingtager eller leasinggiver eller ændring af det maksimale antal kørte kilometer. Det er en forudsætning, at ændringerne ikke medfører genberegning af den betalte afgift, og at leasingaftalen i sin helhed fortsat opfylder betingelserne for at anvende ordningen med forholdsmæssig registreringsafgift.

Som konsekvens af, at tilladelsen bortfalder ved andre end de eksplicit tilladte ændringer i leasingaftalen, skal nummerpladerne indleveres til SKAT eller til en nummerpladeoperatør, og køretøjet skal afmeldes fra Køretøjsregisteret. Hvis ikke der sker rettidig indlevering af nummerpladerne m.v., og hvis der er tale om en forsætlig eller groft uagtsom overtrædelse, kan dette medføre bødestraf. Hvis køretøjet bruges her i landet, efter at tilladelsen er bortfaldet, og der ikke er opnået en ny tilladelse, vil der desuden som udgangspunkt være pligt til betaling af fuld registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler herom, jf. lovens § 1, stk. 1.

Ved leasingperiodens ordinære udløb skal nummerpladerne ligeledes indleveres rettidigt til SKAT eller til en nummerpladeoperatør, og køretøjet skal afmeldes rettidigt fra Køretøjsregisteret. Hvis ikke der sker rettidig indlevering af nummerpladerne m.v., og hvis der er tale om en forsætlig eller groft uagtsom overtrædelse, kan der også i dette tilfælde pålægges bødestraf.

Leasingvirksomheder kan registreres hos SKAT med den virkning, at virksomheden under nærmere betingelser får mulighed for selv at angive forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer uden en forudgående godkendelse af den enkelte leasingaftale hos SKAT. Denne selvanmelderordning omfatter dog alene afgiftsangivelser for leasingkøretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvis vilkår er identiske med en standardaftale, som er forhåndsgodkendt af SKAT.

Anvendelsen af selvanmelder-ordningen forudsætter desuden, at leasingvirksomheden opfylder de administrative krav hertil, herunder indsendelse af månedsregnskaber til SKAT. Disse administrative krav har til formål at sikre et fornødent grundlag for at føre tilstrækkelig kontrol med anvendelsen af ordningen.

Den forholdsmæssige registreringsafgift fastsættes som en andel af den fulde registreringsafgift, der skulle have været betalt, hvis bilen var indregistreret på almindelige vilkår med fuld forudbetaling af afgiften for hele bilens levetid. Denne andel fastsættes ud fra bilens alder, regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, som en gennemsnitsbetragtning om det forventede værditab.

Således beregnes der 2 pct. af den fulde registreringsafgift pr. påbegyndt måned i de første 3 måneder, 1 pct. pr. påbegyndt måned i de efterfølgende 33 måneder og en halv pct. i efterfølgende måneder. Afgiften for hele leasingperioden betales forud. Herudover forrentes den resterende ubetalte afgift af bilen.

Når en leasingaftale ophører ved ordinært udløb eller afbrydes førtidigt, er der intet afgiftsindhold i bilen, idet den forudbetalte afgift er forbrugt i den periode, som leasingaftalen har varet. Hvis leasingaftalen afbrydes førtidigt, kan leasinggiver få refunderet den afgift og rente, der er forudbetalt for den resterende, uudnyttede del af den aftalte leasingperiode.

Leasinggiver har herefter mulighed for at eksportere eller i øvrigt sælge bilen uden afgift, hvorefter bilen kan afgiftsberigtiges på normale vilkår for brugte biler enten i Danmark eller i udlandet.

Leasinggiver har også mulighed for at afgiftsberigtige bilen i Danmark ved betaling af restafgift, som udgør resten af den oprindeligt beregnede afgift, som ikke indgår i den forudbetalte andel vedrørende leasingperioden.

Endelig har leasinggiver mulighed for at anmode SKAT om at foretage en såkaldt værditabsberegning, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 7. Anmodningen skal ske samtidig med eller senest den første arbejdsdag efter leasingperiodens ophør. Den oprindelige beregning af forholdsmæssig registreringsafgift foretages ud fra bilens forventede værditab. Hvis bilens faktiske værditab i leasingperioden har været lavere end det forudsatte ved fastsættelsen af den

forholdsmæssige registreringsafgift, kan leasinggiver få refunderet afgift svarende til forskellen mellem det oprindeligt forudsatte og det faktisk realiserede værditab. Er værditabet større end forudsat, efteropkræves tilsvarende afgift. Idet ordningen er frivillig, anmoder leasinggivere dog i praksis ikke om værditabsberegning i de tilfælde, hvor det ville føre til en efterbetaling af afgift.

Det forventede værditab beregnes på baggrund af bilens afgiftspligtige værdi ved leasingperiodens start, som også danner grundlag for den forudbetalte forholdsmæssige registreringsafgift, typisk leasingvirksomhedens rabatterede indkøbspris. Det realiserede værditab udgøres af forskellen mellem bilens afgiftspligtige værdi ved leasingperiodens start og bilens almindelige pris (markedsværdi eksklusive afgift) på det tidspunkt, hvor bilen udgår af leasingordningen.

Da leasingselskaber i nogle tilfælde kan opnå meget lave indkøbspriser grundet rabatter, og da bilens almindelige pris ved leasingaftalens ophør afhænger af brugtmarkedet, kan det realiserede værditab i nogle tilfælde være meget begrænset eller endog i nogle tilfælde lig nul. Da der kun betales afgift af bilens realiserede værditab, medfører værditabsberegningen i disse tilfælde, at der kun betales en meget lav eller ingen afgift. Den for meget betalte afgift refunderes i forbindelse med værditabsberegningen til leasinggiver.

For et brugt køretøj, som skal afgiftsberigtiges, kan den afgiftspligtige værdi desuden ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2. Det medfører, at biler, som har indgået i en leasingordning med en lav indkøbspris, kan få beregnet en tilsvarende lav registreringsafgift efter endt leasingperiode, selv om bilens almindelige pris på dette tidspunkt er højere end bilens oprindelige pris som ny.

Afgiftsberigtigelse på grundlag af meget lave indkøbspriser grundet rabatter vil også kunne forekomme, når der sker udtagelse til eget brug eller salg til en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med eller udlejer køretøjer, eller salg til en sådan virksomheds nærtstående, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9. Udtagelse af køretøjer til egen brug m.v. efter denne bestemmelse omfatter f.eks. demobiler eller værkstedsbiler. Også biludlejningsvirksomheder (korttidsudleje) vil kunne opnå meget lave indkøbspriser grundet rabatter.

Der er for disse biler ikke mulighed for at anvende en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Hvis disse biler, som kan være afgiftsberigtiget på grundlag af en meget lav indkøbspris, efterfølgende sælges, sker der ikke en ny afgiftsberegning, uanset om salgsprisen overstiger den værdi, der er lagt til grund ved den oprindelige afgiftsberigtigelse i forbindelse med køretøjets indregistrering.

### *2.2.2. Lovforslaget*

Det foreslås, at der indføres et nyt krav om, at den afgiftspligtige værdi for visse nye køretøjer, der erhvervsmæssigt stilles til rådighed for en bruger, skal opgøres igen, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår til en tredjepart, eller senest når køretøjet er fire måneder gammelt regnet fra første registreringstidspunkt.

Forslaget omfatter køretøjer, som indgår i en leasingordning, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, udlejningskøretøjer, værkstedsbiler, demobiler, og biler, der

udlånes erhvervsmæssigt. Forslaget omfatter dog ikke køretøjer, som ejes af en virksomhed, og som stilles til rådighed for virksomhedens egne medarbejdere i forbindelse med arbejdets udførelse, medmindre disse biler samtidig er leasingbiler m.v.

Den foreslåede ordning skal sikre, at køretøjers afgiftspligtige værdi revurderes ved salg eller anden overdragelse eller senest efter fire måneder, og at den afgiftspligtige værdi herefter svarer til niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet, uanset den oprindelige indkøbspris. Er den afgiftspligtige værdi ved revurderingen højere end den oprindeligt fastsatte værdi, vil køretøjet skulle afgiftsberigtiges på ny ud fra den højere værdi, dog således at den oprindeligt betalte afgift fradrages. Der betales således reelt afgift af en eventuel difference mellem den oprindeligt fastsatte afgiftspligtige værdi og den ved revurderingen fastsatte afgiftspligtige værdi.

Det foreslås, at der for køretøjer, hvoraf der betales forholdsmæssig registreringsafgift, ikke foretages efteropkrævning af afgift for den del af leasingperioden, som ligger forud for det tidspunkt, hvor genberegning og eventuel fornyet afgiftsberigtigelse skal foretages. En fornyet afgiftsberigtigelse får således kun virkning for disse køretøjer fremadrettet.

Det foreslås desuden, at muligheden for at betale restafgift for køretøjer, af hvilke der beregnes forholdsmæssig registreringsafgift, ophæves. Det skyldes, at ordningen med betaling af restafgift reelt giver mulighed for, at den i nogle tilfælde meget lave oprindelige afgiftspligtige værdi, som nogle køretøjer har grundet eksempelvis flåderabatter, reelt kan gøres permanent ved anvendelse af denne ordning.

Ved betaling af restafgift opnår disse køretøjer en uhensigtsmæssig permanent konkurrencefordel, som overstiger den fordel, som alene f.eks. en flåderabat medfører. Det skyldes, at registreringsafgiften beregnes på baggrund af den indkøbspris, som f.eks. en leasingvirksomhed betaler for motorkøretøjet, og ikke af køretøjets handelsværdi på det frie marked. Den lave indgangsværdi resulterer derfor også i lavere afgift end for tilsvarende biler, som købes af private.

Det foreslås også, at loftet over den afgiftspligtige værdi for et brugt køretøj, som i dag ikke kan overstige køretøjets afgiftspligtige værdi fra nyt, ophæves. Det er en forudsætning for, at revurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi som foreslået senest efter fire måneder kan overstige den oprindeligt fastsatte afgiftspligtige værdi, og at der således betales afgift efter markedsværdien af et køretøj, uanset den oprindelige indkøbspris.

Det foreslås, at der indføres en ordning, hvor SKAT udarbejder en række standardformularer til anvendelse i forskellige typer af leasingforhold. Anvendelse af disse standardformularer vil, fra det tidspunkt hvor de er offentliggjort, blive obligatoriske for virksomheder hjemmehørende i Danmark, som ønsker at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift. Anvendelse af standardformularer må forventes at lette administrationen for både virksomhederne og for SKAT.

For udenlandske virksomheder foreslås, at ordningen med standardformularer bliver valgfri, så disse virksomheder enten kan bruge de af SKAT udarbejdede standardformularer, eller at de som hidtil selv kan udfærdige en kontrakt, som skal forhåndsgodkendes hos SKAT som i dag.

Det foreslås desuden, at de gældende minimumskrav til indholdet af leasingkontrakter præciseres, så det fremgår, at det eksPLICIT skal fremgå af aftalen, hvilke vilkår der gælder ved leasingaftalens almindelige udløb. Vilkår i forbindelse med udløb kan have betydning for SKATs vurdering i forbindelse med godkendelse af en leasingaftale.

Det foreslås, at det ligeledes præciseres, at oplysninger om vilkår for førtidigt ophør som følge af misligholdelse skal fremgå af den aftale, som ønskes forhåndsgodkendt af SKAT. Vilkår i forbindelse med misligholdelse vil typisk bestå af en beskrivelse af, hvornår leasingtager har misligholdt aftalen, eksempelvis ved manglende betaling eller uberettiget brug af køretøjet, samt en beskrivelse af, hvordan leasinggiver i den situation har ret til at afslutte aftaleforholdet.

Endelig foreslås det, at det fastsættes, at leasingaftaler, hvor der indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager, ikke kan godkendes til afregning af forholdsmæssig registreringsafgift. Der er tale om en stramning. Dette vil også omfatte f.eks. udbetaling af en forsikringssum eller enhver anden deling af en økonomisk fordel, som normalt ville tilfalde leasinggiver alene. Det foreslås også, at det samme gælder for vilkår om deling af den økonomiske risiko ved leasingforholdet eller overflytning af den økonomiske risiko fra leasinggiver til leasingtager.

Hvis der i en leasingaftale indgår vilkår om overskudsdeling ved eksempelvis et efterfølgende salg af køretøjet eller ved udbetaling af en forsikringssum, anses det ikke for et reelt leasingforhold, idet leasinggiver ikke udøver en ejers rådighed over køretøjet. En økonomisk fornuftig ejer af et køretøj vil ikke under normale omstændigheder aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet anses derfor for reelt delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at det er leasinggiver, der formelt ejer køretøjet, og betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift vil derfor ikke være opfyldt. Hvis der ved siden af leasingaftalen indgås en separat aftale om overskudsdeling, anses en sådan aftale også for en del af leasingaftalen.

Formålet med den foreslåede ordning med genberegning af den afgiftspligtige værdi ved salg m.v. eller senest efter fire måneder er at sikre, at der for alle køretøjer på de danske veje betales en registreringsafgift, som står mål med køretøjets anvendelse og værdi i øvrigt.

Den nuværende ordning med forhåndsgodkendelse af kontrakter hos SKAT er administrativt tung for både virksomhederne og for SKAT. Formålet med den foreslåede ordning med standardformularer er at imødegå dette til gavn for alle involverede parter. Det lægges til grund, at SKAT udarbejder en række forskellige standardformularer til forskellige typer af leasingforhold, og at formularerne udarbejdes i samarbejde med branchen, så de afspejler de reelle behov.

**Eksempel. Afgiftsbetaling for en personbil der leases i tre måneder og herefter sælges i Danmark ved de gældende leasingregler og de nye leasingregler (2018-niveau)**

	Beregning	Gældende regler (kr.)	Nye regler (kr.)
1.	Nypris inkl. registreringsafgift	350.000	350.000
2.	Registreringsafgift som ny	150.999	150.999
3.	Pris inkl. moms og ekskl. registreringsafgift	199.001	199.001

<i>Leasingperiode på tre måneder</i>				
4.	Forholdsmæssig afgift	6 pct. af 2.	9.060	9.060
5.	Restafgift	2. - 4.	141.939	141.939
<i>Værditabsberegning ved leasingperiodens udløb efter tre måneder</i>				
6.	Brugtpriis efter tre måneder		410.000	410.000
7.	Registreringsafgift efter tre måneder*		150.999	186.162
8.	Forskel mellem restafgift og registreringsafgift efter tre måneder dog højst den indbetalte forholdsmæssige afgift	5. - 7.	-9.060	-9.060
9.	Tilbagebetaling af afgift		9.060	9.060
10.	Betalt afgift i leasingperioden		0	0
Der er i de anførte beløb under både gældende regler og nye regler i tabellen indregnet de ændringer i registreringsafgift, som fremgår af dette lovforslag. Eksemplet viser derfor alene forskellen i afgiftsberegningsen efter henholdsvis de gældende og de foreslåede leasingregler.				
* Ved gældende regler kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige bilens oprindelige pris som nyt efter registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2. Dette ophæves ved de nye regler.				
Afgiftsbetalingen for leasingperioden er dermed den samme ved de gældende og de nye leasingregler i eksemplet med en leasingperiode på tre måneder.				
Sælges bilen dog umiddelbart efter endt leasingperiode på det danske marked, skal der ved salget betales en registreringsafgift på 186.162 kr. ved de nye leasingregler, svarende til en brugtpriis på 410.000 kr. Dette sker som konsekvens af, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2 ophæves ved de nye leasingregler.				
Ved de gældende regler ville der således ved et salg efter leasingperioden, til gengæld kun skulle betales en registreringsafgift på 150.999 kr., svarende til en nypris på 350.000 kr. som følge af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2.				
I eksemplet er den betalte registreringsafgift for leasingperioden således uændret ved de nye regler, men ophævelsen af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2 vil betyde, at der vil komme et merprovenu på 35.163 kr. (186.162 kr. - 150.999 kr.).				

**Eksempel. Afgiftsbetaling for en personbil der leases i 18 måneder ved de gældende leasingregler og de nye leasingregler (2018-niveau)**

		Beregning	Gældende regler (kr.)	Nye regler (kr.)
1.	Nypris inkl. registreringsafgift		350.000	350.000
2.	Registreringsafgift som ny		150.999	150.999
3.	Pris inkl. moms og ekskl. registreringsafgift		199.001	199.001
<i>Leasingperiode 18 måneder</i>				
4.	Forholdsmæssig afgift	21 pct. af 2.	31.710	31.710
<i>Genberegning af forholdsmæssig afgift for de første fire måneder ved de nye leasingregler</i>				

5.	Betalt forholdsmæssig afgift for de første fire måneder	7. pct. af 150.999	-	10.570
6.	Brugtpriis efter fire måneder		-	400.000
7.	Genberegnet nypris efter fire måneder. Antaget afskrivning på syv pct. af nypris.	1 / 0,93 * 400.000	-	430.108
8.	Residual registreringsafgift efter fire måneder		-	184.351
9.	Tilbagebetaling som følge af værditabsberegning for de første fire måneder		-	10.570
10.	Forholdsmæssig afgift for de sidste 14 måneder	14 pct. af 184.351	-	25.809
11.	Forholdsmæssig afgift, i alt (nye regler)	5. - 9. + 10.	-	25.809
12.	Forholdsmæssig afgift for leasingperioden, i alt		31.710	25.809
13.	Opgjort restafgift (gældende regler)	2. - 12.	119.289	-
14.	Opgjort restafgift efter genberegning af forholdsmæssig afgift for de første fire måneder (nye regler)	8. - 12.	-	158.542
<i>Værditabsberegning ved leasingperiodens udløb efter 18 måneder</i>				
15.	Brugtpriis efter 18 måneder		343.179	343.179
16.	Registreringsafgift efter 18 måneder (gældende regler)*		148.056	-
17.	Registreringsafgift efter 18 måneder (nye regler)*		-	158.163
18.	Forskel mellem opgjort restafgift og registreringsafgift efter 18 måneder (gældende regler)	13. - 15.	-28.767	-
19.	Forskel mellem opgjort restafgift og registreringsafgift efter 18 måneder (nye regler)	14. - 17.	-	378
20.	Tilbagebetaling af afgift	18. og 19.	28.767	-378
21.	Betalt afgift i leasingperioden	12. - 20.	<b>2.943</b>	<b>26.188</b>

Der er i de anførte beløb under både gældende regler og nye regler i tabellen indregnet de ændringer i registreringsafgift, som fremgår af dette lovforslag. Eksemplet viser derfor alene forskellen i afgiftsberegningen efter henholdsvis de gældende og de foreslåede leasingregler.

\* Ved gældende regler bliver den residuale registreringsafgift beregnet ved brug af nyprisen ved starten af leasingperioden, mens den residuale registreringsafgift ved de nye regler beregnes ved brug af den genberegnete nypris efter fire måneder.

**Eksempel. Afgiftsbetaling for en personbil der leases i 36 måneder ved de gældende leasingregler og de nye leasingregler (2018-niveau)**

Leasingregler (2018 -indek)		Beregning	Gældende regler (kr.)	Nye regler (kr.)
1.	Nypris inkl. registreringsafgift		350.000	350.000
2.	Registreringsafgift som ny		150.999	150.999
3.	Pris inkl. moms og ekskl. registreringsafgift		199.001	199.001
<i>Leasingperiode 36 måneder</i>				
4.	Forholdsmæssig afgift	39 pct. af 2.	58.890	58.890

<i>Genberegning af forholdsmæssig afgift for de første fire måneder ved de nye leasingregler</i>			
5.	Betalt forholdsmæssig afgift for de første fire måneder	7. pct. af 150.999	- 10.570
6.	Brugtpriis efter fire måneder		- 400.000
7.	Genberegnet nypris efter fire måneder. Antaget afskrivning på syv pct. af nypris.	1 / 0,93 * 400.000	- 430.108
8.	Residual registreringsafgift efter fire måneder		- 184.351
9.	Tilbagebetaling som følge af værditabsberegning for de første fire måneder		- 10.570
10.	Forholdsmæssig afgift for de sidste 32 måneder	32 pct. af 184.351	- 58.992
11.	Forholdsmæssig afgift, i alt (nye regler)	5. - 9. + 10.	- 58.992
12.	Forholdsmæssig afgift for leasingperioden, i alt		58.890 58.992
13.	Opgjort restafgift (gældende regler)	2. - 12.	92.109 -
14.	Opgjort restafgift efter genberegning af forholdsmæssig afgift for de første fire måneder (nye regler)	8. - 12.	- 125.358
<i>Værditabsberegning ved leasingperiodens udløb efter 36 måneder</i>			
15.	Brugtpriis efter 36 måneder		256.250 256.250
16.	Registreringsafgift efter 36 måneder (gældende regler)*		110.553 -
17.	Registreringsafgift efter 36 måneder (nye regler)*		- 118.100
18.	Forskel mellem opgjort restafgift og registreringsafgift efter 36 måneder (gældende regler)	13. - 15.	-18.443 -
19.	Forskel mellem opgjort restafgift og registreringsafgift efter 36 måneder (nye regler)	14. - 17.	- 7.259
20.	Tilbagebetaling af afgift	18. og 19.	18.443 -7.259
21.	Betalt afgift i leasingperioden	12. - 20.	<b>40.446 66.251</b>

Der er i de anførte beløb under både gældende regler og nye regler i tabellen indregnet de ændringer i registreringsafgift, som fremgår af dette lovforslag. Eksemplet viser derfor alene forskellen i afgiftsberegningen efter henholdsvis de gældende og de foreslåede leasingregler.

\* Ved gældende regler bliver den residuale registreringsafgift beregnet ved brug af nyprisen ved starten af leasingperioden, mens den residuale registreringsafgift ved de nye regler beregnes ved brug af den genberegnete nypris efter fire måneder.

### 2.3. Forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift

#### 2.3.1. Gældende ret

For personbiler indregistreret fra og med den 1. juli 1997 og for varebiler indregistreret fra og med den 18. marts 2009 betales der en periodisk brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift). Afgiften har til formål at medvirke til at begrænse bilers CO<sub>2</sub>-udledning ved at give incitamenter til at anskaffe mere energieffektive biler. Afgiften beregnes på baggrund af bilens brændstofforbrug. For de mest energieffektive dieseldrevne biler, som kører mindst 25 km/l, er afgiften i dag 0 kr., mens den for de mest energieffektive benzindrevne biler, som kører mindst 20 km/l er 330 kr. halvårligt (2018-niveau).



Bilens brændstofforbrug fastsættes 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 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. Afgiftens størrelse opgøres efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, hvorefter afgiften er afhængig af bilens anmeldte brændstofforbrug udtrykt som antal kilometer pr. liter. Afgiften påhviler den, i hvis navn bilen ved afgiftsperiodens begyndelse er registreret.

### *2.3.2. Lovforslaget*

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiften (grøn ejerafgift) forhøjes for nye personbiler, og at der indføres nye trin for mere energieffektive personbiler.

Det foreslås således, at skalaen for brændstofeffektivitet for benzindrevne personbiler udvides, så afgiften fremover differentieres op til et brændstofforbrug på 50 km/l, mod i dag 20 km/l. For dieseldrevne personbiler foreslås skalaen tilsvarende udvidet op til et brændstofforbrug på 56,3 km/l, mod i dag 32,1 km/l.

Samtidig foreslås, at satserne for den halvårslige grønne ejerafgift som udgangspunkt forhøjes med 250 kr. for personbiler. For de foreslåede nye trin samt for trin, hvor der hidtil for meget energieffektive dieseldrevne personbiler har været beregnet en afgift på 0 kr., foreslås en ny graduering af satserne på mellem 330 kr. og 540 kr. halvårligt (2018-niveau). For disse dieselmotorer, som hidtil har haft en afgiftssats på 0 kr., vil forhøjelsen derfor være på mere end 250 kr.

Det foreslås, at ændringerne kun skal gælde for nye personbiler. Det vil sige personbiler, som indregistreres første gang fra det tidspunkt, hvor loven får virkning den 3. oktober 2017. For allerede indregistrerede personbiler foreslås de gældende satser bibeholdt.

Desuden foreslås det, at ændringerne ikke skal gælde for varebiler. Dette skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i registreringsafgiften, jf. afsnit 2.1, og at en stigning i brændstofforbrugsafgiften for varebiler samlet set ville gøre det dyrere at have en varebil end i dag. Dette er ikke hensigten.

Formålet er at sikre, at den grønne ejerafgift er tidssvarende og fortsat tilskynder til at vælge mere energieffektive personbiler. I praksis betales i dag - for en stor andel af bilerne - afgift efter den laveste sats, da bilers energieffektivitet er blevet forbedret markant, siden den gældende satsstruktur blev indført. I 2016 udgjorde andelen af de nyregistrerede personbiler, som blev indplaceret på det laveste trin for grøn ejerafgift, således ca. 73 pct. af de benzindrevne biler og ca. 57 pct. af de dieseldrevne biler.

### *2.4. Registreringsafgift for veterankøretøjer*

#### *2.4.1. Gældende ret*

Ved fastsættelsen af registreringsafgift for køretøjer, som er mere end 35 år gamle (veterankøretøjer), tages der udgangspunkt i køretøjets brugsværdi, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4. Ved § 33 i bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift er det fastsat, at den afgiftspligtige værdi for disse køretøjer fastsættes til 40 pct. af køretøjets nypris, inklusive moms men eksklusive registreringsafgift.

I nogle tilfælde kan den afgiftspligtige værdi af et køretøj opgjort efter reglerne om veterankøretøjer, dvs. som 40 pct. af køretøjets nypris, overstige den afgiftspligtige værdi fastsat efter reglerne om andre brugte køretøjer.

For almindelige brugte biler, som skal indregistreres, dvs. primært ved brugtbilsimport, foretages endvidere en nedskrivning af skalaknækket for betaling af værdiafgiften på 150 pct., ligesom der foretages en nedskrivning af de tekniske elementer i registreringsafgiften eller afgiftsgrundlaget, dvs. fradrag og tillæg afhængig af brændstoføkonomi, sikkerhedsudstyr m.v. Nedskrivningen foretages forholdsmæssigt på baggrund af en vurdering af bilens værdi i forhold til en tilsvarende ny bil. Denne nedskrivning foretages ikke for veterankøretøjer.

For veterankøretøjer betales desuden en nedsat vægtafgift, som er på 25 pct. af den afgift, der betales for andre tilsvarende køretøjer.

#### *2.4.2. Lovforslaget*

Det foreslås, at veterankøretøjer undtages fra den foreslåede ændring af reglerne om tillæg og fradrag for energieffektivitet, som er beskrevet ovenfor i afsnit 2.1.

Veteranbiler har typisk en lav energieffektivitet i forhold til moderne biler. Derfor udgør det foreslåede i praksis en lempelse af registreringsafgiften for veteranbiler i forhold til den foreslåede omlægning. Formålet er at sikre, at registreringsafgiften for veteranbiler ikke stiger som følge af de foreslåede omlægninger af afgiften.

Med udgangspunkt i de foreslåede omlægninger af registreringsafgiften, kan der opstilles følgende eksempel. Der tages udgangspunkt i benzindrevet veteranbil fra 1980 med en nypris på 100.000 kr., inklusive moms men eksklusive registreringsafgift, og et brændstofforbrug på 14 km/l. Denne bil vil efter de gældende regler have en afgiftspligtig værdi på 40.000 kr., svarende til 40 pct. af nyprisen.

Forudsættes det, at bilen hverken har ABS, ESC, airbags, 5 stjerner på basis af Euro NCAP eller selealarmer, vil der efter gældende regler skulle betales en registreringsafgift på 44.000 kr. af bilen. Med de foreslåede omlægninger af registreringsafgiften i dette lovforslag som helhed, men uden friholdelsen fra det foreslåede om ændring er regler om tillæg og fradrag for energieffektivitet, ville der af denne bil skulle betales 70.000 kr. i registreringsafgift.

Med den foreslåede undtagelse fra de nye regler om tillæg og fradrag for brændstofforbrug, vil der som følge af den foreslåede omlægning som helhed skulle betales 36.000 kr. i registreringsafgift for

denne bil. Forskellen mellem afgiften efter de gældende regler og det foreslåede skyldes, at det foreslås, at satsen for registreringsafgift på 105 pct. sættes ned til 85 pct.

## *2.5. Sikkerhedsstillelse for selvanmelder-virksomheder*

### *2.5.1. Gældende ret*

Det er muligt for en virksomhed under nærmere betingelser at blive registreret hos SKAT som såkaldt selvanmelder. Selvanmeldere har mulighed for selv at foretage ekspeditioner, som normalt ville skulle foretages af SKAT, herunder angivelse af afgiften for et køretøj, angivelse af godtgørelse af afgift ved eksport af køretøjet og periodevis betaling af afgiften af køretøjer, som virksomheden har angivet afgiften af.

For at blive registreret som selvanmelder skal virksomheden være etableret i Danmark, et andet EU-land eller i et EØS-land, med hvilket Danmark har en gensidig aftale om bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU. Herudover skal virksomheden erhvervsmæssigt handle med motorkøretøjer, påhængsvogne eller sættevogne til motorkøretøjer eller erhvervsmæssigt udleje sådanne køretøjer. Virksomheden må ikke have gæld til staten eller være under rekonstruktionsbehandling, konkurs eller likvidation. Endelig skal virksomheden stille sikkerhed på mindst 200.000 kr. for betaling af afgifter m.v.

SKAT kan fastsætte krav om en højere sikkerhedsstillelse ud fra en konkret vurdering af risici forbundet med en given virksomheds driftsforhold m.v.

### *2.5.2. Lovforslaget*

Det foreslås, at minimumskravet til sikkerhedsstillelse for selvanmelder-virksomheder forhøjes fra 200.000 kr. til 500.000 kr.

Det fremgår af aftalen om *Omlægning af bilafgifterne*, at aftaleparterne er enige om at forhøje minimumssikkerhedsstillelsen til 500.000 kr., og at der tilføjes et variabelt element, som vil afhænge af selvanmelderens afgiftstilsvær.

Forslaget har til formål at sikre, at sikkerhedsstillelsen for de enkelte virksomheder står mål med størrelsen af det afgiftstilsvær, som de hæfter for. Der kan være tale om større millionbeløb. Dele af leasingbranchen har desuden selv foreslået, at der stilles krav om en højere sikkerhedsstillelse.

## *2.6. Forhøjelse af reparationsgrænsen*

### *2.6.1. Gældende ret*

For køretøjer, som har været genopbygget, efter at være beskadiget ved eksempelvis færdselsuheld, brand, eller eksplosion, og som er omfattet af en skadesforsikring, skal der betales afgift på ny, hvis omkostningerne til udbedring af de skete skader inklusive moms overstiger en bestemt procentdel af køretøjets handelsværdi før skaden. Dette benævnes normalt reparationsgrænsen. Reglerne gælder også for køretøjer, som tilhører virksomheder, der råder over mindst 10 køretøjer, som ikke er omfattet af en kaskoforsikring.

Reparationsgrænsen er for motorcykler 75 pct., for personbiler 65 pct., for varebiler afhængigt af type og vægt 80 eller 90 pct. og for busser og campingbiler 85 pct. Hvis udgiften til skadens udbedring er under 25.000 kr. inklusive moms, beregnes dog ikke afgift uanset de angivne procentuelle grænser. Desuden ses der ved opgørelse af omkostningerne til skadens udbedring bort fra et beløb på 5.120 kr., hvis udbedringen indbefatter reetablering af sikkerhedspuder.

Reparationsgrænsen nedsættes til 55 pct., hvis udgiften til genopbygning af et køretøj er på over 55 pct., men ikke over 65 pct., af køretøjets handelsværdi, og køretøjets ejer ikke tilbydes kontant erstatning af forsikringsselskabet.

### 2.6.2. Lovforslaget

Det foreslås, at reparationsgrænsen for personbiler trinvist forhøjes til 75 pct., og at grænsen for, hvornår reparationsgrænsen nedsættes, hvis ikke der tilbydes kontant erstatning, tilsvarende trinvist forhøjes til 65 pct.

Således foreslås, at reparationsgrænsen med virkning for 2019 forhøjes med 5 procentpoint fra i dag 65 pct. til 70 pct. Fra og med 2020 forhøjes grænsen med yderligere 5 procentpoint fra 70 pct. til 75 pct.

Det foreslås, at grænsen for kontant erstatning forhøjes tilsvarende med 5 procentpoint i 2019 fra 55 pct. i dag til 60 pct. Fra og med 2020 forhøjes grænsen med yderligere 5 procentpoint fra 60 pct. til 65 pct.

Det foreslåede vurderes at tilgodese autoværksteder, reservedelsproducenter og -forhandlere m.fl.

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

De foreslåede ændringer om nedsættelse af registreringsafgiften, modernisering og forhøjelse af ejerafgiften samt ændringen af vilkår for leasingkøretøjer m.v. skønnes samlet set og med betydelig usikkerhed at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 0,6 mia. kr. i 2018 faldende til et mindreprovenu på 0,2 mia. kr. i 2025, jf. tabel 1.

Derudover skønnes den gradvise forhøjelse af reparationsgrænsen fra 2019 med stor usikkerhed at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0,05 mia. kr. i 2019 stigende til ca. 0,1 mia. kr. fra 2020. Nedsættelsen af registreringsafgiften for autocampere skønnes at indebære et årligt mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0,01 mia. kr. fra 2018.

Omlægningen af registreringsafgiften for varebiler skønnes isoleret set at være provenuneutral. Undtagelsen for veteranbiler vedrørende ændringen af tillæg og fradrag for brændstoføkonomi skønnes endvidere at medføre et ikke nævneværdigt mindreprovenu.

**Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved lovforslaget**

Mia. kr. 2018-niveau	Varig virkning											Finanslovs-virkning 2018
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		

<b>Umiddelbart provenu</b>												
Omlægning af bilafgifter (inkl. leasingstram- ninger mv.)	-0,4	-0,7	-1,4	-1,3	-1,2	-1,1	-1,0	-1,0	-0,9	-0,8	-1,4	
Gradvis forhøjelse af reparations- grænsen	-0,1	0	0	-0,05	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0	
Nedsættelse af registrerings- afgift for autocampere	-0,02	0	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	
<b>Provenu efter tilbageløb og adfærd</b>												
Omlægning af bilafgifter (inkl. leasingstram- ninger)	0,1	-0,3	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2	-0,6	
Gradvis forhøjelse af reparations- grænsen	-0,1	0	0	-0,05	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0	
Nedsættelse af registrerings- afgift for autocampere	-0,01	0	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	
<b>Nettofinansie- ring efter tilbageløb og adfærd</b>	-0,01	-0,3	-0,6	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3	-0,6	

Der er ved beregningerne af mindreprovenuet ved omlægning af bilafgifterne taget udgangspunkt i det strukturelle salg af personbiler og motorcykler, svarende til at bestanden af personbiler og motorcykler udskiftes på henholdsvis 15 og 30 år. Mindreprovenuet vedrører helt overvejende personbiler.

Adfærdseffekterne består i, at den lavere registreringsafgift forventes at føre til, at der sælges større og dyrere personbiler. Dette skønnes på kort sigt at reducere mindreprovenuet primært i form af øgede indtægter fra registreringsafgiften og fra moms på salg af biler.

Der er endvidere et mindre tilbageløb af moms og andre afgifter, idet udgifterne til bil samlet set skønnes at blive reduceret. Hermed forøges forbruget af andre varer, hvilket vil øge statens indtægter fra moms og andre afgifter.

Endelig består adfærdseffekterne i en positiv arbejdsudbudseffekt, idet lavere afgift forventes at øge

arbejdsudbuddet.

Efterhånden som forhøjelsen af ejerafgiften slår igennem på bestanden, skønnes mindreprovenuet at blive reduceret. Således skønnes det med betydelig usikkerhed, at den samlede omlægning af registrerings- og ejerafgiften inkl. ændring af vilkårene for leasingkøretøjer medfører et varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 0,1 mia. kr.

Som det fremgår af aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* vil ekstraprovenuet efter 2025 som følger af, at forhøjelserne af ejerafgiften gradvist får virkning for en større og større andel af bilparken, blive tilbageført til bilisterne via afgiftslempelser efter 2025. Jf. også aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* vil aftaleparterne aftale den konkrete model senest i 2025.

De foreslåede stramninger af reglerne for leasing- udlejnings- og demobiler mv. skønnes med betydelig usikkerhed ved gældende regler at indebære et umiddelbart merprovenu på omtrent 1,1 mia. kr. ved et antal nyregistrerede leasing- udlejnings- og demobiler m.v. svarende til i 2016.

Nedsættelserne af registreringsafgiften forventes imidlertid at reducere merprovenuet ved stramningerne i forhold til gældende regler. Bilsalget i 2016 lå endvidere på et meget højt niveau, og når der endvidere korrigeres i forhold til det strukturelle bilsalg, som skønnes at være noget lavere end salget i 2016, og hvor også andelen af leasing-, udlejnings- og demobiler skønnes at være lavere end i 2016, skønnes det umiddelbare merprovenu ved ændringerne af leasingreglerne mv. at udgøre ca. 0,6 mia. kr. årligt, mens merprovenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes at udgøre ca. 0,3 mia. kr.

### 3.1 Administrative konsekvenser

De administrative merudgifter skønnes samlet set at udgøre ca. 45 mio. kr. i perioden 2017-2025. Merudgifterne skønnes at udgøre ca. 1,3 mio. kr. i 2017, ca. 11 mio. kr. i 2018 og ca. 5 mio. kr. årligt i 2019 og frem.

Der er aftalt en ordning, hvor afgiftsberigtigelse af veteranbiler prioriteres, så sagsbehandlingstiderne bliver kortere end i dag. Omkostningerne hertil er indeholdt i ovenstående.

Endvidere vil der være administrative merudgifter på 5 mio. kr. årligt fra 2018 til øget kontrol med bilafgifterne, herunder til leasingområdet.

### 3.2 Skatteudgifter

Forslaget skønnes at medføre en ændring i skatteudgifterne. Afskaffelsen af fradragene i den afgiftspligtige værdi for ABS og ESC for personbiler og varebiler reducerer skatteudgifterne, mens forhøjelsen af fradraget for mindst 5 stjerner på baggrund af Euro NCAP for personbiler og fradraget for selealarmer øger skatteudgifterne. Nedsættelsen af den lave registreringsafgiftssats og forhøjelsen af skalaknækket for betaling af den høje registreringsafgiftssats reducerer imidlertid værdien af skatteudgiften ved fradraget efter gældende regler på 2.000 kr. for 5 stjerner på baggrund af Euro NCAP, der gives i den afgiftspligtige værdi. Herved skønnes afskaffelsen af fradragene for ABS og ESC i forhold til gældende regler at reducere skatteudgifterne med ca. 1,3 mia. kr. i varig virkning, mens forhøjelsen af fradraget for mindst 5 stjerner på baggrund af Euro NCAP og for

selealarmer skønnes at øge skatteudgifterne med ca. 1,0 mia. kr. i varig virkning.

Der er ikke skønnet konkret over øvrige ændringer af skatteudgifterne forbundet med omlægningen, men andre skatteudgifter vil indirekte blive påvirket. Blandt andet vil nedsættelsen af den lave registreringsafgiftssats og forhøjelsen af skalaknækket for personbiler og motorcykler alt andet lige reducere værdien af de øvrige skatteudgifter, der er i registreringsafgiften for personbiler og motorcykler, og som afhænger af værdiafgiften. Det gælder eksempelvis fradrag for øvrigt sikkerhedsudstyr, der gives i den afgiftspligtige værdi, ligesom det eksempelvis gælder skatteudgiften forbundet med indfasningen af elbiler i registreringsafgiften.

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

De foreslåede ændringer af registreringsafgiften for personbiler og motorcykler og forhøjelsen af ejerafgiften for personbiler forventes først og fremmest at berøre private. Under forudsætning af, at 10 pct. af personbilerne benyttes af erhvervene, skønnes ændringerne at medføre en varig umiddelbar lempelse for erhvervene på ca. 0,1 mia. kr.

Brugtbilpriserne afhænger af priserne på nye biler og forventes derfor i gennemsnit at falde som følge af afgiftsnedsættelsen. For de erhverv, som ejer en personbil eller motorcykel af en vis værdi, vil reduktionen derfor som udgangspunkt medføre et kapitaltab, som dog vil være afhængigt af den konkrete personbil eller motorcykel, og der vil for personbiler også kunne være tale om en kapitalgevinst. Allerede indregistrerede personbiler omfattes ikke af forhøjelsen af ejerafgiften, hvilket skønnes at dæmpe prisfaldet på brugte biler og dermed kapitaltabet. For varebiler og for især de mindste og billigste personbiler kan priserne enten stige eller falde som følge af den konkrete bilmodels sikkerhedsegenskaber og energieffektivitet.

Kapitaltabet vil alene blive realiseret ved videresalg. For leasingselskaber, som betaler forholdsmæssig registreringsafgift, forventes kapitaltabet endvidere som udgangspunkt ikke at blive realiseret ved videresalg, da de nye afgiftsregler vil gælde, når den resterende registreringsafgift skal beregnes ved videresalg i Danmark eller ved fornyet leasing.

For så vidt angår varebiler skønnes der i gennemsnit ikke at være tale om et kapitaltab, men for konkrete varebiler vil der både kunne være tale om kapitaltab og -gevinst.

Forslaget om stramning af reglerne for leasing,- udlejnings- og demobiler mv. skønnes at reducere fortjenesten hos leasingselskaber, udlejningsselskaber og forhandlere svarende til det umiddelbare provenu på ca. 0,6 mia. kr. årligt.

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

#### *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 skal have enten tilbagebetalt registreringsafgift efterfølgende 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.

#### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Omlægningen af bilafgifterne forventes at bidrage til et øget salg af større personbiler og en begrænset forskydning mod en større andel dieslbiler, mens det samlede personbilsalg skønnes at være omtrent uændret. Salget af større personbiler må forventes at øge CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransporten.

CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransporten skønnes med betydelig usikkerhed at blive forøget med i størrelsesordenen 0,001 mio. t CO<sub>2</sub> årligt, som følge af nye personbiler. Efterhånden som ændringen slår i gennem på hele bilparken, skønnes CO<sub>2</sub>-effekten af udgøre i størrelsesordenen 0,013 mio. t årligt. I lyset af at den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtransporten i 2015 udgjorde skønnet ca. 11,4 mio. t CO<sub>2</sub>, skønnes forslaget ikke at have nævneværdige effekter på CO<sub>2</sub>-udledningen.

Hertil kommer, at omlægningen for varebiler tilskynder til øget energieffektivisering, og må derigennem forventes at bidrage til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen.

Tilsvarende skønnes forslaget ikke at have nævneværdige konsekvenser for udledningen af skadelige stoffer der bidrager til den lokale luftforurening.

Forslaget skønnes således samlet set ikke at have nævneværdige miljømæssige konsekvenser.

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

EU-Domstolen har i relation til leasing af køretøjer fastslået, at det følger af forbuddet mod restriktioner i tjenesteydelseernes frie bevægelighed, at en medlemsstat ikke må pålægge fuld registreringsafgift på køretøjer, som leasingselskaber i en anden medlemsstat i en tidsbegrænset periode leaser til borgere i den førnævnte medlemsstat.

Det skyldes, at de udenlandske leasingselskaber derved reelt ville være afskåret fra at udbyde deres ydelser over landegrænser i tilfælde, hvor leasingkøretøjerne ikke er bestemt til varig anvendelse i den pågældende anden medlemsstat. Sådanne leasingkøretøjer må derfor kun pålægges en forholdsmæssig afgift, og afgiftsbeløbet skal være proportionalt med varigheden af den midlertidige anvendelse.

Det er på denne baggrund, at der i registreringsafgiftsloven i 2003 blev indført regler om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for udenlandske leasingselskaber.

I 2006 indledte Europa-Kommissionen to traktatkrænkelssager mod Danmark om reglerne for betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for henholdsvis firmabiler og leasingbiler. Europa-Kommissionen gjorde gældende, at den danske ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for udenlandske leasingselskaber på en række punkter stred mod EU-retten. Blandt kritikpunkterne var, at afgiften ikke var proportional med varigheden af den midlertidige anvendelse af leasingkøretøjet i Danmark, fordi afgiften blev beregnet på grundlag af en forudsætning om, at køretøjerne havde en gennemsnitlig levetid på 8 år.



Endvidere anførte Europa-Kommissionen, at den forholdsmæssige registreringsafgift i hvert enkelt tilfælde skulle fastsættes sådan, at der ikke blev pålagt udenlandske leasingselskaber en højere afgift end den, der i leasingperioden blev pålagt biler anvendt af danske leasingselskaber. Derfor var det ifølge Europa-Kommissionen i strid med EU-retten, at udenlandske leasingselskaber ikke kunne få beregnet registreringsafgiften på grundlag af det enkelte køretøjs faktiske værditab i leasingperioden.

På den baggrund blev de danske regler om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i 2008 ændret således, at den forholdsmæssige registreringsafgift skulle beregnes på grundlag af en nedskrivning af den samlede værdi af køretøjet over 12 år. Herudover blev der indført en mulighed for at få genberegnet den forholdsmæssige registreringsafgift baseret på køretøjets faktiske værditab i leasingperioden (værditabsberegning). Endelig blev der indført mulighed for, at danske leasingselskaber også kunne anvende reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift.

Der foreslås en ordning, hvorefter der skal foretages genberegning af den afgiftspligtige værdi af leasingkøretøjer m.v. ved salg eller anden overdragelse eller senest efter fire måneder. Denne regel anvendes for alle køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig udlejning eller erhvervsmæssigt udlån, dog ikke hvor virksomheder har foretaget indkøb af køretøjer med henblik på, at de anvendes af virksomhedens egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse. Herved sikres, at afgiftsberigtigelsen af de pågældende køretøjer fremadrettet foretages på baggrund af en vurdering af køretøjernes reelle handelsværdi på tidspunktet for genberegningen af den afgiftspligtige værdi. Det må forventes, at den afgiftspligtige værdi på denne måde i højere grad kommer til at stemme overens med køretøjets faktiske værdi, end det er tilfældet i dag. Ordningen skal ses i lyset af, at det er konstateret, at virksomheder, der erhvervsmæssigt udlejer eller udlåner køretøjer til almindelige brugere, i praksis har kunnet opnå så store flåderabatter ved indkøb af nye køretøjer, at de selv lang tid efter første indregistrering reelt ikke har været belagt med afgift.

Der er tale om en generel ordning, der anvendes for alle leasingkøretøjer m.v., og som ikke stiller udenlandske leasingvirksomheder anderledes end danske leasingvirksomheder. Leasingvirksomhederne vil fortsat kunne få genberegnet den forholdsmæssige registreringsafgift baseret på køretøjets faktiske værditab i leasingperioden, og denne værditabsberegning vil for perioden, indtil der foretages en genberegning af den afgiftspligtige værdi, blive foretaget på grundlag af den (rabatterede) indkøbspris, der er lagt til grund ved fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi på tidspunktet for første indregistrering.

Det vurderes derfor, at det foreslåede er i overensstemmelse med EU-retten.

Lovforslagets øvrige elementer vurderes ikke at indeholde EU-retlige problemstillinger.

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

Tidspunktet for indgåelse af den politiske aftale om *Omlægning af bilafgifterne* den 21. september 2017 og det forhold, at visse af lovforslagets elementer skal have virkning fra og med fremsættelsestidspunktet den 3. oktober 2017, indebærer en tidsmæssigt presset proces. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i høring med frist den 10. oktober 2017 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Business Danmark, Campingbranchen, Campingrådet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danish Operators, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Lokalsyn, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Lille Forening (CARTA), DI, DI Transport, Eksportrådet, ERFAgruppen-Bilsyn, FDL, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring og Pension, FSR - danske revisorer, Greenpeace Danmark, HORESTA, Håndværksrådet, International Transport Danmark, KL, Kraka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Mineralolie Brancheforeningen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nationalt Center for Miljø og Energi, Partnerskabet for brint og brændselsceller, Rejsearrangører i Danmark, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, Skatteankestyrelsen, SRF Skattefaglig Forening og VisitDenmark.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	De foreslåede ændringer skønnes samlet og med betydelig usikkerhed at indebære et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 0,6 mia. kr. i 2018 faldende til 0,2 mio. kr. i 2025. I varig virkning skønnes forslaget at indebære et mindreprovenu på ca. 0,01 mia. kr. efter tilbageløb og adfærd.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Det skønnes, at de administrative meromkostninger samlet set udgør 45 mio. kr. i perioden 2017-2025.  Endvidere vil der være administrative merudgifter på 5 mio. kr. årligt fra 2018 til øget kontrol.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget skønnes at medføre en varig umiddelbar lempelse for erhvervene på 0,1 mia. kr.	<p>Erhvervene skønnes i gennemsnit at få et kapitaltab på eksisterende personbiler, varebiler, campingbiler og motorcykler, som med betydelig usikkerhed skønnes at udgøre i størrelsesordenen 0,7 mia. kr. Kapitaltabet realiseres alene ved videresalg. For leasingselskaber, som betaler forholdsmæssig registreringsafgift, vil det dog som udgangspunkt ikke blive realiseret.</p> <p>På konkrete køretøjer berørt af omlægningerne kan der være tale om både kapitaltab og -gevinster.</p> <p>Forslaget om stramning af regler for leasing-, udlejnings- og demobiler m.v. skønnes, at reducere fortjenesten hos leasingselskaber, udlejningsselskaber og forhandlere svarende til et umiddelbart provenu på ca. 0,6 mia. kr. årligt.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i høring hos Erhvervsstyrelsens team Effektiv Regulering (TER).	Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i høring hos Erhvervsstyrelsens team Effektiv Regulering (TER).
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

		ikrafttræden.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige miljømæssige konsekvenser.
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EU-retten.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Efter den gældende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 3, stk. 2, kan der for nye biler opnås fradrag i registreringsafgiften på 200 kr. pr. selealarm op til maksimalt 3 selealarmer.

Det foreslås, at satsen for fradraget for selealarmer på 200 kr. forhøjes til 1.000 kr. per selealarm. Der vil fortsat kunne opnås fradrag for maksimalt 3 selealarmer.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede nedsættelse af registreringsafgiften samt fjernelse af fradrag for sikkerhedsudstyr, som i dag er lovpligtigt. Der er således tale om en del af en samlet omlægning af de fradrag, der gives i registreringsafgiften eller i den afgiftspligtige værdi.

Til nr. 2

Af registreringsafgiftslovens § 3, stk. 4, fremgår, at for brugte biler og motorcykler, der registreres første gang her i landet, jf. § 10, stk. 3, nedsættes registreringsafgiften med 60 kr.

Det foreslås, henvisningen til § 10, stk. 3, der bliver stk. 2, rettes, så der også efter den rykning, der vil ske som følge af lovforslagets § 1, nr. 42, fortsat henvises til den samme bestemmelse som i dag. Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 3

Registreringsafgiftslovens § 3 a vedrører motorkøretøjer, som midlertidigt anvendes i Danmark i forbindelse med grænseoverskridende arbejde. For sådanne køretøjer kan der ske kvartalsvis forudbetaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 8, vedrører afgiftsberigtigelse af køretøjer, som har været på

denne ordning med kvartalsvis forudbetaling af registreringsafgift, ved køretøjets overgang til anden anvendelse. Ved overgang til anden anvendelse forstås eksempelvis, at køretøjet sælges og anvendes permanent i Danmark. Ved overgangen til anden anvendelse kan der enten betales restafgift, eller køretøjet kan afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler i lovens §§ 4-5 d.

I nogle tilfælde kan den oprindelige registreringsafgift være beregnet på baggrund af en afgiftspligtig værdi, som ikke afspejler handelsværdien på det pågældende køretøj. Dette medfører en særligt lav registreringsafgift.

Det foreslås, at muligheden for at betale restafgift ophæves, så der fremover altid vil skulle ske afgiftsberigtigelse efter de almindelige regler for det pågældende køretøj. Dette har til formål at sikre, at registreringsafgiften betales på baggrund af køretøjets reelle handelsværdi.

Til nr. 4

Ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev der i registreringsafgiftsloven indsat en ny § 5 e om indfasning af en ny beregningsmetode for afgiften af natur- og biogasdrevne biler. Ved en fejl er henvisningen i lovens § 3 a, stk. 8, ikke samtidig opdateret, så den også omfatter den nye bestemmelse i § 5 e.

Det foreslås derfor, at henvisningen i lovens § 3 a, stk. 8, ændres fra §§ 4-5 d til §§ 4-5 e. Dette sker af lovtekniske grunde ved at genaffatte hele bestemmelsen. Der foreslås ingen indholdsmæssige ændringer ud over rettelsen af henvisningen. Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 5

Efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, kan der for leasingkøretøjer, som skal anvendes tidsbegrænset her i landet, under nærmere betingelser afregnes forholdsmæssig registreringsafgift. Ordningen udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift.

Reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift skal sikre, at opkrævningen af registreringsafgift for leasingkøretøjer m.v. er proportional med den periode, hvor køretøjet benyttes her i landet.

Det er en grundlæggende betingelse for at opnå en tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter lovens § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingtager. Der stilles således en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen, der har til formål at sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen får de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen og vurdere realiteten i leasingforholdet.

Det er f.eks. i forbindelse med ordningen med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift ikke muligt at aftale vilkår om, at leasingtager har køberet eller -pligt til det pågældende køretøj, da dette begrænser leasinggivers handlerum ved aftalens udløb og indikerer, at leasingforholdet giver leasingtager en delvis retlig rådighed over køretøjet. Dette er ikke foreneligt med grundbetingelsen om, at leasinggiver skal være den reelle ejer af køretøjet.

Det er tilsvarende ikke muligt at aftale vilkår om anvisningsret eller -pligt, medmindre en sådan ret eller pligt er begrænset til kun at gælde anvisning til tredjemand, og dermed ikke giver leasingtager hverken ret eller pligt til selv at købe køretøjet, når leasingforholdet ophører.

Det foreslås, at der som nyt § 3 b, stk. 1, 2. pkt., indsættes en ny begrænsning, hvorefter der ikke kan meddeles tilladelse til afregning af forholdsmæssig registreringsafgift, hvis der i leasingaftalen eller en aftale indgået i forbindelse hermed indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager. Bestemmelsens 2. pkt. bliver herefter 3. pkt. Det foreslås desuden, at der i leasingaftalen eller en aftale i forbindelse hermed heller ikke kan indgå vilkår om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.

Ved overskudsdeling forstås ud over hel eller delvis deling af en fortjeneste ved salg f.eks. også hel eller delvis deling af udbetaling af en forsikringssum eller enhver anden deling af en økonomisk fordel, som normalt ville tilfalde leasinggiver alene.

Hvis der i en leasingaftale indgår vilkår om overskudsdeling ved eksempelvis et efterfølgende salg af køretøjet eller ved udbetaling af en forsikringssum, anses leasingforholdet ikke som værende reelt, og leasinggiver anses ikke for at være reel ejer af køretøjet. Leasinggiver udøver ikke en ejers normale rådighed over køretøjet, da en økonomisk fornuftig ejer af et køretøj ikke under normale omstændigheder vil aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet for køretøjet anses derfor i realiteten delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at leasinggiver formelt ejer køretøjet. Betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift er derfor ikke opfyldt.

Der vil heller ikke kunne meddeles tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, hvis der aftales overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager ved en separat aftale, som vedrører det leasede køretøj, men som ikke formelt er en del af leasingaftalen. Vilkår i sådanne aftaler vil skulle sidestilles med vilkår i selve leasingaftalen. For sådanne aftaler anses også aftaler mellem leasinggiver eller leasingtager og enten leasinggivers og leasingtagers nærtstående eller interesseforbundne parter i denne sammenhæng, som efter deres realitet vedrører leasingforholdet. Det væsentlige er, at der ikke faktisk og som følge af leasingforholdet overføres fortjeneste fra leasinggiver til leasingtager, uanset hvordan dette formelt foretages.

Vilkår om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet kan f.eks. være i form af kontrakter, hvor leasingtager hæfter for, at køretøjet efter leasingforholdets ophør kan sælges for en bestemt sum. Opnås denne sum ikke ved et efterfølgende salg, vil leasingtager være forpligtet til at betale restbeløbet til leasinggiver.

Sådanne aftaler flytter den økonomiske risiko ved leasingforholdet og derved det reelle ejerskab til køretøjet helt eller delvist til leasingtager. Ejerskabet for køretøjet anses derfor også for i realiteten delt i dette tilfælde, uanset at leasinggiver formelt ejer køretøjet. Sådanne vilkår er derfor ikke forenelige med grundvilkåret om, at leasinggiver skal være den reelle ejer af køretøjet, for at der kan opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Formålet med den foreslåede ændring er at sikre, at der ved afregning af forholdsmæssig

registreringsafgift er tale om reelle leasingforhold, hvor leasinggiver har det fulde ejerskab til det leasede køretøj. Det er vigtigt, at det fremgår klart, i hvilke tilfælde et leasingforhold må anses for ikke at være reelt og derfor også er uforeneligt med reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i lovens § 3 b.

Til nr. 6

Efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, kan der for leasingkøretøjer, som skal anvendes tidsbegrænset her i landet, under nærmere betingelser afregnes forholdsmæssig registreringsafgift. Ordningen udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift.

Det er en grundlæggende betingelse for at opnå en tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter lovens § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingtager. Der stilles således en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen, der har til formål at sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen får de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen og vurdere realiteten i leasingforholdet.

Det er i medfør af lovens § 3 b, stk. 6, et krav for leasingkøretøjer, at nummerpladerne afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret, hvis leasingaftalen ændres eller afbrydes, eller det leasede køretøj ændrer afgiftsmæssig identitet.

Det er dog muligt at foretage de ændringer, som er defineret i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6, uden at tilladelsen bortfalder, uden at disse ændringer forinden skal godkendes af SKAT. Det omfatter eksempelvis skift af leasingtager eller leasinggiver eller ændring af det maksimale antal kørte kilometer. Det er en forudsætning, at ændringerne ikke medfører genberegning af den betalte afgift, og at leasingaftalen i sin helhed fortsat opfylder betingelserne for at anvende ordningen med forholdsmæssig registreringsafgift.

Efter forslaget til ny § 9 a vil der skulle ske genberegning af registreringsafgiften ved salg eller senest efter fire måneder for leasingkøretøjer. Hvis registreringsafgiften skal genberegnes, kan det medføre, at leasingaftalen også må ændres for at afspejle afgiftsændringen. Som udgangspunkt bør der i kontrakten allerede forud for leasingaftalens indgåelse være taget højde for dette forhold, og vilkår herfor bør være beskrevet.

Det foreslås, at ændringer af en leasingaftale som følge af kravet om genberegning efter § 9 a ikke vil skulle medføre, at nummerpladerne skal afleveres, og at køretøjet skal afmeldes fra Køretøjsregisteret.

Formålet er at sikre, at leasingaftaler ikke utilsigtet må ophøre alene som følge af en ændring af registreringsafgiften i forbindelse den foreslåede ordning med genberegning af registreringsafgiften i medfør af § 9 a.

Til nr. 7-9

Leasingkøretøjer kan anmeldes til registrering under en ordning med betaling af forholdsmæssig

registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b. Ordningen udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift.

Reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift skal sikre, at opkrævningen af registreringsafgift for leasingkøretøjer m.v. er proportional med den periode, hvor køretøjet benyttes her i landet.

Det er en grundlæggende betingelse for at opnå en tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingtager. Der stilles således en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen, der har til formål at sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen får de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen og vurdere realiteten i leasingforholdet.

Oplysningskravene har desuden til formål at sikre, at leasingaftalen indeholder oplysninger, som er nødvendige for SKATs efterfølgende kontrol. Lovens oplysningskrav suppleres af yderligere oplysningskrav i SKATs administrative retningslinjer. De herved krævede oplysninger skal imidlertid ikke indarbejdes i leasingaftalen.

Det er et krav, at SKAT kan forhåndsgodkende en leasingaftale eller at der anvendes en leasingkontrakt, som er identisk med en standardkontrakt, som er forhåndsgodkendt af SKAT.

Leasingvirksomheder kan registreres hos SKAT med den virkning, at virksomheden under nærmere betingelser får mulighed for selv at angive forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer uden en forudgående godkendelse af den enkelte leasingaftale hos SKAT. Denne selvanmelderordning omfatter dog alene afgiftsangivelser for leasingkøretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvis vilkår er identiske med en standardaftale, som er forhåndsgodkendt af SKAT.

Hvis den af SKAT godkendte leasingaftale ændres eller afbrydes før leasingperiodens udløb, eller hvis det leasede køretøj skifter afgiftsmæssig identitet, anses tilladelsen til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift som udgangspunkt for at være bortfaldet. Ved ændringer i aftalen er udgangspunktet, at tilladelsen bortfalder fra det tidspunkt, hvor ændringen foretages.

Det foreslås i nr. 7, at der som nyt § 3 b, stk. 9, indføres en ordning, hvor SKAT udarbejder en række standardformularer til anvendelse i forskellige typer af leasingforhold. § 3 b, stk. 9-12, vil herefter blive § 3 b, stk. 10-13. Det forudsættes, at SKAT udarbejder standardformularerne i samarbejde med branchen, så de afspejler behovene i typiske leasingforhold. Herunder afgør SKAT, hvor mange forskellige standardformularer, der er behov for. Det vil være muligt at udforme sådanne standardformularer med en række til- og fravalg for parterne.

Anvendelse af disse standardformularer vil med en måneds varsel fra det tidspunkt, hvor de er offentliggjort, være obligatorisk for virksomheder hjemmehørende i Danmark, som ønsker at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift. Der vil dog blive fastsat en passende overgangsperiode. Leasingaftaler, som allerede er indgået på dette tidspunkt, hvor de nye standardformularer offentliggøres, vil ikke være omfattet.



Det foreslås desuden i nr. 8, at lovens § 3 b, stk. 9, der bliver stk. 10, ændres, så det fremgår, at virksomheder, som ikke er hjemmehørende i Danmark, fortsat kan anvende egne kontrakter. Disse kontrakter vil fortsat skulle forhåndsgodkendes af SKAT. Det vil dog også være muligt for udenlandske virksomheder at anvende de af SKAT udarbejdede standardkontrakter på frivillig basis.

Endelig foreslås i nr. 9, at det præciseres, at de indholdsmæssige krav, der gælder for leasingaftaler i medfør af lovens § 3 b, stk. 9, nr. 1-10, der bliver stk. 10, nr. 1-10, fortsat skal gælde for alle leasingaftaler, i forbindelse med ansøgning om tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i medfør af lovens § 3 b, stk. 1. De indholdsmæssige krav vil på forhånd være opfyldt ved anvendelse af de af SKAT udarbejdede standardformularer, forudsat de udfyldes korrekt og fyldestgørende.

Den gældende ordning med forhåndsgodkendelse af kontrakter hos SKAT er administrativt tung både for virksomhederne og for SKAT. De foreslåede ændringer har til formål at sikre en smidigere administration for alle involverede parter. Desuden må anvendelse af standardformularer forventes at gøre markedet mere gennemsigtigt til gavn for især leasingtagere.

Til nr. 10 og 11

Leasingkøretøjer kan anmeldes til registrering under en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b. Ordningen udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift.

Reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift skal sikre, at opkrævningen af registreringsafgift for leasingkøretøjer m.v. er proportional med den periode, hvor køretøjet benyttes her i landet.

Det er en grundlæggende betingelse for at opnå en tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter lovens § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingstager. Der stilles således i lovens § 3 b, stk. 9, nr. 1-10, en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen.

Det fremgår blandt andet i stk. 9, nr. 5, at leasingaftalen skal indeholde oplysninger om størrelsen af leasingydelsen, herunder oplysninger om eventuelle andre ydelser, der udveksles imellem leasingstager og leasingvirksomheden. Af nr. 9 fremgår det, at leasingaftalen skal indeholde oplysninger om vilkårene for opsigelse, hvis aftalen kan opsiges gennem leasingperioden, dvs. ved afbrydelse tidligere end aftalens almindelige udløb. Af nr. 10 fremgår det, at leasingaftalen skal indeholde en redegørelse for samtlige aftaler, der er indgået mellem leasingstageren og leasingvirksomheden, i det omfang disse aftaler har betydning for den økonomiske afvikling af leasingaftalen.

Det følger således allerede af gældende ret, at hvis en leasingaftale indeholder oplysninger om vilkår ved aftalens almindelige udløb, som kan påvirke den endelige størrelse af leasingydelsen, eller som i øvrigt har økonomisk betydning for afvikling af aftalen, skal dette være angivet i den

aftale, som skal godkendes af SKAT. Det samme er gældende for vilkår, som er aftalt i tilfælde af, at en af parterne misligholder aftalen, og aftalen af den grund afbrydes før tid.

Det foreslås i nr. 10, at der efter lovens § 3 b, stk. 9, nr. 8, af en leasingaftale skal fremgå oplysninger om vilkår ved leasingaftalens udløb, herunder om en aftalt køberet, købepligt, anvisningsret eller anvisningspligt og betingelserne herfor, hvis en sådan ret eller pligt er aftalt. Herved præciseres, at oplysninger om vilkår ved leasingaftalens almindelige udløb skal være angivet i den aftale, som godkendes af SKAT.

Vilkår i forbindelse med udløb kan f.eks. have betydning for SKATs godkendelse af en leasingaftale, hvis det imellem parterne er aftalt, at leasingtager over for leasinggiver hæfter for, at køretøjet efter endt leasingperiode kan sælges til en bestemt angivet værdi. I sådanne tilfælde vil der ikke være tale om en reel leasingaftale, og der vil derfor ikke kunne opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift efter § 3 b, stk. 1.

Det foreslås i nr. 11, at der efter lovens § 3 b, stk. 9, nr. 9, af en leasingaftale skal fremgå oplysninger om vilkår ved førtidigt ophør af leasingaftalen, herunder vilkår ved misligholdelse og vilkår, hvis leasingaftalen kan opsiges i løbet af leasingperioden. Herved præciseres, at oplysninger om vilkår for førtidigt ophør som følge af misligholdelse skal være angivet i den aftale, som godkendes af SKAT.

Vilkår i forbindelse med misligholdelse vil typisk udgøres af en beskrivelse af, hvornår leasingtager har misligholdt, f.eks. ved manglende betaling eller uberettiget brug af køretøjet, samt en beskrivelse af, hvordan leasinggiver i den situation kan afslutte aftaleforholdet. Der kan f.eks. være aftalt positiv opfyldelsesinteresse, eller at leasingtager i forbindelse med misligholdelse skal dække et nærmere defineret tab hos leasinggiver.

De foreslåede ændringer i nr. 10 og 11 har begge til formål at sikre, at SKAT har et oplyst grundlag at træffe afgørelse om tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift på. SKAT vurderer den samlede økonomi i de leasingaftaler, der forhåndsgodkendes, og det er derfor væsentligt, at der på forhånd er klarhed om særligt de økonomiske vilkår ved ophør eller afbrydelse. Oplysningerne kan samtidig indgå i vurderingen af, om der er tale om et reelt leasingforhold, hvor leasinggiver har det fulde ejerskab til køretøjet.

Til nr. 12

Leasingkøretøjer kan anmeldes til registrering under en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b. Ordningen udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift.

Reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift skal sikre, at opkrævningen af registreringsafgift for leasingkøretøjer, hvis anvendelse i Danmark er tidsbegrænset, er proportional med den periode, hvor køretøjet benyttes.

Når en leasingaftale ophører ved ordinært udløb eller afbrydes førtidigt, er der intet afgiftsindhold i køretøjet, idet den forudbetalte afgift er forbrugt i den periode, som leasingaftalen har varet. Hvis

leasingaftalen afbrydes førtidigt, kan leasinggiver få refunderet den afgift og rente, der er forudbetalt for den resterende, uudnyttede del af den aftalte leasingperiode.

Leasinggiver har herefter mulighed for at eksportere eller i øvrigt sælge køretøjet uden afgift, hvorefter køber afgiftsberigtiger køretøjet på normale vilkår for brugte køretøjer enten i Danmark eller i udlandet.

Leasinggiver har også mulighed for at afgiftsberigtige køretøjet i Danmark ved betaling af restafgift, som udgør resten af den oprindeligt beregnede afgift, som ikke indgår i den forudbetalte andel i forbindelse med leasingperioden, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter de almindelige regler i lovens §§ 4-5 d, jf. § 3 b, stk. 10.

Det foreslås, at muligheden for at betale restafgiften for et leasingkøretøj efter endt eller afbrudt leasingperiode ophæves. Ordningen med betaling af restafgift giver reelt mulighed for, at den i nogle tilfælde meget lave afgiftspligtige værdi, som nogle køretøjer har ved første indregistrering grundet eksempelvis flåderabatter, reelt kan gøres permanent ved anvendelse af denne ordning.

Ved betaling af restafgift opnår disse køretøjer derfor en uhensigtsmæssig permanent konkurrencefordel, som overstiger den fordel, som alene f.eks. en flåderabat medfører. Det skyldes, at registreringsafgiften beregnes på baggrund af den pris, som en producent eller importør betaler for motorkøretøjet, og ikke af køretøjets handelsværdi på det frie marked. Den lave afgiftspligtige værdi resulterer derfor også i lavere afgift end for tilsvarende køretøjer, som købes af almindelige borgere.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med forslaget til en ny § 9 a, hvorefter leasingkøretøjers afgiftspligtige værdi skal genberegnes ved salg eller senest efter fire måneder på baggrund af en vurdering af handelsværdien som brugt køretøj i medfør af § 10. Hvis muligheden for at betale restafgift for et køretøj blev opretholdt, ville det i praksis blive muligt at undgå at foretage den genberegning af afgiften, som vil skulle foretages efter § 9 a.

Formålet med den foreslåede ændring er derfor at sikre, at den nye ordning i den foreslåede § 9 a ikke kan omgås.

Til nr. 13

Ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev der i registreringsafgiftsloven indsat en ny § 5 e om indfasning af en ny beregningsmetode for afgiften af natur- og biogasdrevne biler. Ved en fejl er henvisningen i § 3 b, stk. 8, ikke samtidig opdateret, så den også omfatter den nye bestemmelse i § 5 e.

Det foreslås derfor, at henvisningen i § 3 a, stk. 10, der bliver stk. 11, ændres fra §§ 4-5 d til §§ 4-5 e. Dette sker af lovtekniske grunde ved at genaffatte hele bestemmelsen. Der foreslås ingen indholdsmæssige ændringer ud over rettelsen af henvisningen. Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 14

Registreringsafgiftslovens § 3 c, stk. 4, vedrører afgiftsberigtigelse af køretøjer, som har været

omfattet en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i forbindelse med en udlændings tidsbegrænsede ophold i Danmark, ved køretøjets overgang til anden anvendelse. Ved overgang til anden anvendelse forstås eksempelvis, at køretøjet sælges og anvendes permanent i Danmark. Ved overgangen til anden anvendelse kan der enten betales resten af den oprindeligt beregnede fulde registreringsafgift (restafgift), eller køretøjet kan afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler i lovens §§ 4-5 d.

I nogle tilfælde kan den oprindelige registreringsafgift være beregnet på baggrund af en afgiftspligtig værdi, som ikke afspejler handelsværdien på det pågældende køretøj. Dette medfører en særligt lav registreringsafgift.

Det foreslås, at muligheden for at betale restafgift ophæves, så der fremover altid vil skulle ske afgiftsberigtigelse efter de almindelige regler. Dette har til formål at sikre, at registreringsafgiften betales på baggrund af køretøjets reelle handelsværdi.

Til nr. 15

Før nye motorcykler må tages i brug på færdselslovens område, skal de registreres i Køretøjsregisteret (DMR). I forbindelse med registreringen skal der svares registreringsafgift af motorcyklen, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1. Registreringsafgiften beregnes ud fra motorcyklens afgiftspligtige værdi. For nye motorcykler udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt motorcyklens almindelige pris ved salg til bruger her i landet, inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift.

Registreringsafgiften på motorcykler udgør 0 kr. af den afgiftspligtige værdi under 9.600 kr., 105 pct. af værdien fra og med 9.600 kr. til og med 33.600 kr. og 150 pct. af værdien over 33.600 kr. (2017-niveau), jf. § 4, stk. 1. Værdien på 33.600 kr., som udgør skillelinjen mellem satsen på 105 pct. og satsen på 150 pct., benævnes normalt skalaknækket.

Der gives et fradrag for blokeringsfri bremses (ABS) på 4.165 kr. i den afgiftspligtige værdi, jf. lovens § 8, stk. 7, men ellers gives der ikke fradrag eller tillæg.

Det foreslås, at satsen på 105 pct. nedsættes til 85 pct., og at skalaknækket på 31.400 kr. forhøjes til 54.500 kr. (2010-niveau). Det svarer i 2017-niveau til, at skalaknækket på 33.600 kr. forhøjes med 24.800 kr. til 58.400 kr.

Det foreslåede vil medføre en nedsættelse af registreringsafgiften for de fleste motorcykler.

Til nr. 16

Før nye biler må tages i brug på færdselslovens område, skal de registreres i Køretøjsregisteret (DMR). I forbindelse med registreringen skal der svares registreringsafgift af bilen, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2. Registreringsafgiften beregnes ud fra bilens afgiftspligtige værdi. For nye personbiler udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt bilens almindelige pris ved salg til bruger her i landet, inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift.

Afgiften udgør for personbiler 105 pct. af den afgiftspligtige værdi til og med 106.600 kr. (2017

niveau) og 150 pct. af resten. Værdien på 106.600 kr., som udgør skillelinjen mellem satsen på 105 pct. og satsen på 150 pct., benævnes normalt skalaknækket.

Der gives fradrag i den afgiftspligtige værdi på 3.750 kr. for blokeringsfri bremses (ABS), 2.500 kr. for elektronisk stabiliseringssystem (ESC), 1.280 for den 3. til den 6. sikkerhedspude (airbag) og 2.000 kr. for mindst 5 stjerner på basis af Euro NCAP.

For biler, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr., og med 3.725 kr., hvis bilen er forsynet med én sikkerhedspude.

Der gives fradrag i afgiften på 200 kr. pr. selealarm op til maksimalt 3 selealarmer. Der gives desuden fradrag i afgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Der gives tillæg på 1.000 kr. i registreringsafgiften for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser for hhv. benzin- og dieseldrevne biler.

Registreringsafgiften skal efter fradrag, bortset fra fradrag for selealarmer, mindst udgøre 20.000 kr.

Det foreslås, at satsen på 105 pct. nedsættes til 85 pct., og at skalaknækket på 99.600 kr. forhøjes til 172.900 kr. (2010-niveau). Det svarer i 2017-niveau til, at skalaknækket på 106.600 kr. forhøjes med 78.400 kr. til 185.000 kr.

Det foreslåede vil medføre en nedsættelse af registreringsafgiften for de fleste biler. De foreslåede ændringer vil især medføre lavere registreringsafgift for biler i mellemklassen. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften, som vil skulle betales løbende i bilens levetid og derfor vil udgøre en merudgift i forhold til i dag.

Til nr. 17-19

For nye personbiler gives fradrag i registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2.

Der gives tillæg på 1.000 kr. i registreringsafgiften for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og mindre end 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler, jf. lovens § 4, stk. 3.

For brugte biler nedsættes fradrag eller tillæg i afgiften for brændstoføkonomi med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive moms og afgift er lavere end værdien inklusive moms og afgift af et tilsvarende nyt køretøj.

Det foreslås, at tærsklen for fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for energieffektivitet forhøjes fra 16 km/l til 20 km/l for benzindrevne personbiler og fra 18 km/l til 22 km/l for dieseldrevne personbiler. Samtidig foreslås satsen for tillæg i registreringsafgiften for hver kilometer pr. liter, bilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser, forhøjet fra 1.000 kr. til 6.000 kr.

Formålet med de foreslåede ændringer er at sikre, at reglerne om tillæg eller fradrag i registreringsafgiften baseret på energieffektivitet har den ønskede adfærdsvirkning, så der tilskyndes til, at der vælges mere energieffektive biler. Tillægget for dårlig energieffektivitet vil med de foreslåede ændringer blive forhøjet betydeligt i forhold til i dag, hvilket vil tilskynde til at vælge biler, som har en energieffektivitet, som er mindst på niveau med de foreslåede tærskelværdier.

De gældende tærskelværdier for energieffektivitet og satser for tillæg og fradrag vurderes at være forældede i forhold til moderne bilers energieffektivitet. I 2016 havde de nyregistrerede benzindrevne og dieseldrevne personbiler således i gennemsnit et brændstofforbrug på henholdsvis 21,9 km/l og 26,2 km/l.

Til nr. 20

Ved fastsættelsen af registreringsafgift for køretøjer, som er mere end 35 år gamle, og som fremstår som ved første registrering (veterankøretøjer), tages der udgangspunkt i køretøjets brugsværdi, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4. Ved § 33 i bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift er det fastsat, at den afgiftspligtige værdi for disse køretøjer fastsættes til 40 pct. af nyprisen.

For almindelige brugte køretøjer, som skal indregistreres, dvs. primært ved brugtbilimport, foretages en nedskrivning af skalaknækket for betaling af værdiafgiften på 150 pct., ligesom der foretages en nedskrivning af de tekniske elementer i registreringsafgiften eller afgiftsgrundlaget, dvs. fradrag og tillæg afhængig af energieffektivitet, sikkerhedsudstyr m.v. Nedskrivningen foretages forholdsmæssigt på baggrund af en vurdering af bilens værdi i forhold til en tilsvarende ny bil.

Denne nedskrivning foretages ikke for veteranbiler. Der beregnes således fuldt fradrag eller tillæg for energieffektivitet m.v.

Det foreslås, at veterankøretøjer undtages fra den foreslåede ændring af reglerne om tillæg og fradrag for energieffektivitet for personbiler, jf. bemærkningerne til nr. 17-19. Veterankøretøjer vil således også fremadrettet skulle afgiftsberigtiges ud fra de regler, der gælder i dag om tillæg og fradrag for energieffektivitet.

Det foreslås derfor i nr. 20, at der for personbiler, som er veteranbiler, indsættes en ny bestemmelse i § 4, stk. 12, hvorefter fradrag eller tillæg i registreringsafgiften beregnes efter de regler i § 4, stk. 2-4, som var gældende den 2. oktober 2017.

Den foreslåede opretholdelse af de gældende regler for veteranbiler omfatter personbiler, der er mere end 35 år gamle, og som fremtræder som ved første registrering, jf. lovens § 10, stk. 4, der bliver stk. 3.

Veteranbiler har typisk en lav energieffektivitet i forhold til moderne biler. Derfor udgør det foreslåede i praksis en lempelse af registreringsafgiften for veteranbiler i forhold til den foreslåede omlægning, men en fastholdelse af afgiftsniveauet efter gældende ret. Formålet med det foreslåede

er at sikre, at registreringsafgiften for veteranbiler ikke stiger som følge af de foreslåede omlægninger af afgiften.

Til nr. 21 og 22

For varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t (små varebiler) udgør registreringsafgiften 0 kr. af de første 16.900 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1.

For varebiler med tilladt totalvægt over 2,5 t (store varebiler), 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 dog 0 kr. af de første 34.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten, jf. lovens § 5, stk. 2. For sådanne varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 56.800 kr.

Der gives fradrag i den afgiftspligtige værdi på 3.750 kr. for blokeringsfri bremses (ABS), 2.500 kr. for elektronisk stabiliseringssystem (ESC) og 1.280 for den 3. til den 6. sikkerhedspude (airbag).

For små varebiler, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr., og med 3.725 kr., hvis bilen er forsynet med én sikkerhedspude.

Der gives fradrag i afgiften på 200 kr. pr. selealarm op til maksimalt 3 selealarmer. Der gives desuden for de små varebiler fradrag i afgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler. Der gives tillæg på 1.000 kr. i registreringsafgiften for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser for hhv. benzin- og dieseldrevne biler.

Det foreslås i nr. 21, at registreringsafgiften for varebiler nedsættes ved, at skalaknækket for varebiler omfattet af § 5, stk. 1, (små varebiler) forhøjes med 39.900 kr. til 58.000 kr. (2017-niveau). For varebiler omfattet af § 5, stk. 2, (store varebiler) foreslås i nr. 22, at skalaknækket forhøjes med 4.100 kr. til 38.200 kr.

Den foreslåede ændring skal ses i lyset af, at der i lovforslaget indgår et forslag om forhøjelse af tærsklen for tillæg eller fradrag for energieffektivitet samt satsen for tillæg i registreringsafgiften, jf. lovforslagets § 1, nr. 23-25, og bemærkningerne hertil. Det må forventes, at registreringsafgiften for varebiler i gennemsnit vil stige som følge af de foreslåede ændringer af reglerne om energieffektivitet og fradrag for sikkerhedsudstyr.

De foreslåede ændringer af skalaknækket har derfor til formål at imødegå en sådan stigning. Det er hensigten, at de foreslåede forhøjelser af skalaknækket gennemsnitligt skal modsvare den forhøjelse, som vil opstå som følge af en forhøjelse af både tærsklen og satsen for tillæg i registreringsafgiften baseret på køretøjets energieffektivitet samt ændringerne af fradrag for sikkerhedsudstyr. Der kan dog for den enkelte varebil samlet set være tale om enten en stigning eller et fald i registreringsafgiften afhængigt af sikkerhedsudstyr og for de små varebiler især afhængigt af energieffektiviteten for den konkrete model.

Til nr. 23-25

For nye varebiler gives fradrag i registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og ud over 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4.

Der gives tillæg på 1.000 kr. i registreringsafgiften for hver kilometer bilen, tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof for benzindrevne biler og mindre end 18 km pr. liter brændstof for dieseldrevne biler, jf. lovens § 5, stk. 4.

For brugte biler nedsættes fradrag eller tillæg i afgiften for brændstoføkonomi med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret i forhold til et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt.

Det foreslås, at tærsklen for fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for energieffektivitet forhøjes fra 16 km/l til 20 km/l for benzindrevne personbiler og fra 18 km/l til 22 km/l for dieseldrevne varebiler. Samtidig foreslås satsen for tillæg i registreringsafgiften for hver kilometer pr. liter, bilen tilbagelægger mindre end de nævnte grænser, forhøjet fra 1.000 kr. til 6.000 kr.

Formålet med de foreslåede ændringer er både at sikre, at reglerne for varebiler er parallelle med reglerne for personbiler, og at reglerne om tillæg eller fradrag i registreringsafgiften baseret på energieffektivitet har den ønskede adfærdsvirkning. Det er hensigten, at reglerne skal tilskynde til, at der vælges mere energieffektive biler. Tillægget for dårlig energieffektivitet vil med de foreslåede ændringer blive forhøjet betydeligt i forhold til i dag, hvilket vil tilskynde til at vælge biler, som har en energieffektivitet, som er mindst på niveau med de foreslåede tærskelværdier, hvis det er muligt.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede forhøjelse af skalaknækket for varebiler, jf. også bemærkningerne til nr. 21 og 22. Det er hensigten, at varebiler samlet set og ud fra en gennemsnitsbetragtning ikke skal blive dyrere som følge af de foreslåede omlægninger af registreringsafgiften. Der kan dog for den enkelte varebil samlet set være tale om enten en stigning eller et fald i registreringsafgiften afhængigt af energieffektiviteten for den konkrete model.

Den foreslåede ændring svarer til den, som foreslås for personbiler, jf. lovforslagets § 1, nr. 17-19.

Til nr. 26

For varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 t (små varebiler) udgør registreringsafgiften 0 kr. af de første 16.900 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1.

For varebiler med tilladt totalvægt over 2,5 t (store varebiler), 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 dog 0 kr. af de første 34.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten, jf. lovens § 5, stk. 2. For sådanne varebiler med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften højst udgøre 56.800 kr.



Hvis en varebil omregistreres til personbil eller nedvejes, skal bilen som udgangspunkt afgiftsberigtiges med fuld afgift efter de almindelige regler for personbiler i lovens § 4 om personbiler, jf. lovens § 5, stk. 12.

For varebiler omfattet af § 5, stk. 1, (små varebiler) nedsættes afgiften dog efter reglerne for brugte varebiler med 50 pct. af den del af varebilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 16.900 (2010-niveau).

For varebiler omfattet af § 5, stk. 2, (store varebiler) nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 34.100 kr. For varebiler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelserne kan ikke overstige den oprindeligt betalte afgift.

I lovforslagets § 1, nr. 21 og 22, foreslås, at skalaknækket for varebiler omfattet af § 5, stk. 1, (små varebiler) forhøjes med 39.900 kr. til 58.000 kr. (2017-niveau), og at skalaknækket for varebiler omfattet af § 5, stk. 2, (store varebiler) forhøjes med 4.100 kr. til 38.200 kr.

Det er derfor nødvendigt tilsvarende at tilpasse beregningen af den afgift, som efter lovens § 5, stk. 12, kan modregnes ved en fornyet afgiftsberigtigelse efter lovens § 4 af en tidligere varebil.

Det foreslås derfor, at de værdier, som afgiften til modregning opgøres efter i medfør af § 5, stk. 12, ændres svarende til de foreslåede ændringer af skalaknækket i lovforslagets § 1, nr. 21 og 22. Det vil sige, at 16.900 kr. (2010-niveau) foreslås ændret til 54.200 kr. (2010-niveau), og 34.100 kr. foreslås ændret til 38.200.

De foreslåede ændringer har til formål at sikre, at modregningen af afgift ved ombygning og omregistrering til personbil eller nedvejning beregnes svarende til det afgiftsniveau, som var gældende ved varebilens indregistrering. Det er derfor også hensigten, at den foreslåede ændring kun skal have virkning for varebiler, som registreres første gang i Køretøjsregisteret den 3. oktober 2017 eller senere.

Til nr. 27

Ved fastsættelsen af registreringsafgift for køretøjer, som er mere end 35 år gamle, og som fremstår som ved første registrering (veterankøretøjer), tages der udgangspunkt i køretøjets brugsværdi, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4. Ved § 33 i bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift er det fastsat, at den afgiftspligtige værdi for disse køretøjer fastsættes til 40 pct. af nyprisen.

For almindelige brugte køretøjer, som skal indregistreres, dvs. primært ved brugtbilimport, foretages en nedskrivning af skalaknækket for betaling af værdiafgiften på 150 pct., ligesom der foretages en nedskrivning af de tekniske elementer i registreringsafgiften eller afgiftsgrundlaget, dvs. fradrag og tillæg afhængig af energieffektivitet, sikkerhedsudstyr m.v. Nedskrivningen foretages forholdsmæssigt på baggrund af en vurdering af bilens værdi i forhold til en tilsvarende ny bil.

Denne nedskrivning foretages ikke for veteranbiler. Der beregnes således fuldt fradrag eller tillæg for energieffektivitet m.v.

Det foreslås, at veterankøretøjer undtages fra den foreslåede ændring af reglerne om tillæg og fradrag for energieffektivitet for varebiler, jf. bemærkningerne til nr. 23-25. Veterankøretøjer vil således også fremadrettet skulle afgiftsberigtiges ud fra de regler, der gælder i dag om tillæg og fradrag for energieffektivitet.

Det foreslås i nr. 27, at der for varebiler, som er veteranbiler, indsættes en ny bestemmelse i § 5, stk. 12, hvorefter fradrag eller tillæg i registreringsafgiften beregnes efter de regler i § 5, stk. 4-6, som var gældende den 2. oktober 2017.

Den foreslåede opretholdelse af de gældende regler for veteranbiler omfatter varebiler, der er mere end 35 år gamle, og som fremtræder som ved første registrering, jf. lovens § 10, stk. 4, der bliver stk. 3.

Veteranbiler har typisk en lav energieffektivitet i forhold til moderne biler. Derfor udgør det foreslåede i praksis en lempelse af registreringsafgiften for veteranbiler i forhold til den foreslåede omlægning, men en fastholdelse af afgiftsniveauet efter gældende ret. Formålet med det foreslåede er at sikre, at registreringsafgiften for veteranbiler ikke stiger som følge af de foreslåede omlægnings af afgiften.

Til nr. 28

For campingbiler er hovedreglen efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, at der for køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse (campingbiler), beregnes samme registreringsafgift som for almindelige personbiler. For campingbiler med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf.

Det betyder, at den afgiftspligtige værdi for disse campingbiler ikke omfatter udgiften til beboelsesindretningen. Afgiften efter fradrag i den afgiftspligtige værdi for beboelsesindretningen skal dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 pct. af resten af køretøjets samlede værdi eksklusive afgift.

Egentlige campingbiler er ofte opbygget på lastbilchassiser, der typisk har en tilladt totalvægt på 3,5 t svarende til grænsen for et "lille" kørekort. Priserne for disse lastbilchassiser er typisk så lave i forhold til prisen for den færdigbyggede campingbil, at registreringsafgiften af chassiset ofte vil være lavere end den gældende minimumssats på 60 pct. af hele campingbilens værdi eksklusive afgift.

Det foreslås, at den gældende minimumsafgift på 60 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi nedsættes til 45 pct.

Den gældende sats for minimumsafgift på 60 pct. for campingbiler er oprindeligt fastsat som en

tredjedel af den dagældende høje sats for personbiler på 180 pct. ud fra en betragtning om, at bildelen af campingbil udgjorde cirka en tredjedel af værdien af køretøjet, mens beboelsesdelen udgjorde ca. to tredjedele af værdien.

Ved senere nedsættelser af registreringsafgiften er afgiften for campingbiler ikke blevet ændret tilsvarende. Den foreslåede ændring har derfor til formål at sikre, at afgiftsniveauet for campingbiler bedre afspejler det foreslåede niveau for registreringsafgiften på biler.

Ændringen har desuden til formål at imødegå, at campingbiler i nogle tilfælde blot registreres og opbevares i Sverige eller Tyskland, hvor afgiftsniveauet er lavere, for at undgå at betale den danske registreringsafgift.

Til nr. 29

For busser, det vil sige køretøjer, som utvivlsomt er konstrueret til befordring af mere end 9 personer, føreren indbefattet, har et til køretøjet svarende antal passagersæder og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring, udgør registreringsafgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af resten, jf. registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1.

For campingbiler er hovedreglen efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, at der for køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse (campingbiler), beregnes samme registreringsafgift som for almindelige personbiler. For campingbiler med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf.

Det betyder, at den afgiftspligtige værdi for disse campingbiler ikke omfatter udgiften til beboelsesindretningen. Afgiften efter fradrag i den afgiftspligtige værdi for beboelsesindretningen skal dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 pct. af resten af køretøjets samlede værdi eksklusive afgift.

Registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 4, vedrører den situation, at en bus eller en campingbil ikke længere opfylder betingelserne for den oprindelige afgiftsberigtigelse og derfor skal afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler om afgiftsberigtigelse af personbiler i lovens § 4. Den efter lovens § 4 beregnede afgift kan dog, jf. § 5 a, stk. 4, nedsættes med 60 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, som overstiger 12.100 kr. Nedsættelsen kan ikke overstige den oprindeligt betalte afgift efter lovens § 5 a, stk. 1 eller 2.

Beregningen af det beløb, hvormed afgiften efter § 4 kan nedsættes, svarer til selve beregningen af afgiften for busser eller campingbiler efter lovens henholdsvis § 5 a, stk. 1 eller 2.

I lovforslagets § 1, nr. 28, foreslås imidlertid, at afgiftssatsen for campingbiler nedsættes fra 60 pct. til 45 pct., mens afgiftssatsen for busser er uændret.

Det foreslås derfor, at fastsættelsen af det beløb, som for campingbiler i medfør af § 5, stk. 4, kan modregnes i afgiften efter § 4, nedsættes tilsvarende fra 60 pct. til 45 pct. af den del af den

afgiftspligtige værdi, som overstiger 12.100 kr.

Formålet med den foreslåede ændring er at sikre, at der fortsat er symmetri mellem afgiftsberegningen for campingbiler og den del af afgiften, der modregnes ved en senere afgiftsberigtigelse som personbil m.v.

Til nr. 30 og 32

For køretøjer, som har været genopbygget efter at være beskadiget ved eksempelvis færdselsuheld, brand eller eksplosion, og som er omfattet af en skadesforsikring, skal der betales afgift på ny, hvis omkostningerne til udbedring af de skete skader inklusive moms overstiger en bestemt procentdel af køretøjets handelsværdi før skaden, jf. registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 1. Dette benævnes normalt reparationsgrænsen. Reglerne gælder også for køretøjer, som tilhører virksomheder, der råder over mindst 10 køretøjer, som ikke er omfattet af en kaskoforsikring.

Reparationsgrænsen er for motorcykler 75 pct., for personbiler 65 pct., for varebiler afhængigt af type og vægt 80 eller 90 pct. og for busser og campingbiler 85 pct. Hvis udgiften til skadens udbedring er under 25.000 kr. inklusive moms, beregnes dog ikke afgift uanset de angivne procentuelle grænser. Desuden ses der ved opgørelse af omkostningerne til skadens udbedring bort fra et beløb på 5.120 kr., hvis udbedringen indbefatter reetablering af sikkerhedspuder.

Det foreslås, at reparationsgrænsen for personbiler trinvist forhøjes til 75 pct.

I nr. 30 foreslås, henvisningen til § 10, stk. 4, der bliver stk. 3, rettes, så der også efter den rykning, der vil ske som følge af lovforslagets § 1, nr. 42, fortsat henvises til den samme bestemmelse som i dag. Der er tale om en konsekvensændring. Herudover foreslås, at satsen for reparationsgrænsen for personbiler i lovens § 7, stk. 1, sættes op fra 65 pct. til 75 pct. Dette vil være den nye hovedregel.

Samtidig foreslås der dog i nr. 32 fastsat en bestemmelse om indfasning i lovens § 7, stk. 7, så forhøjelsen af reparationsgrænsen sker gradvist. Reparationsgrænsen foreslås fastholdt uændret på 65 pct. i 2017 og 2018, hvorefter den i 2019 forhøjes med 5 procentpoint til 70 pct., og i 2020 forhøjes grænsen igen med 5 procentpoint til 75 pct. Fra 2020 vil den foreslåede bestemmelse i § 7, stk. 7, være uden selvstændigt indhold, og hovedreglen som foreslået i nr. 30 vil finde anvendelse. Fra 2020 og frem vil reparationsgrænsen være på 75 pct.

Formålet med de foreslåede ændringer er at imødegå værdispild og sikre, at det ikke er afgiftsreglerne, som er til hinder for, at biler, som det samfundsøkonomisk kan betale sig at reparere, faktisk også bliver repareret i stedet for at blive skrottet. Samtidig vurderes de foreslåede ændringer at tilgodese autoværksteder, reservedelsproducenter og -forhandlere m.fl.

Til nr. 31 og 33

Reparationsgrænsen i registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, nedsættes til 55 pct., hvis udgiften til genopbygning af et køretøj er på over 55 pct., men ikke over 65 pct., af køretøjets handelsværdi og køretøjets ejer ikke tilbydes kontant erstatning af forsikringsselskabet, jf. lovens § 7, stk. 5. I praksis betyder det, at køretøjets ejer normalt skal tilbydes kontant erstatning af forsikringsselskabet, hvis den pågældende personbil er beskadiget svarende til mere end 55 pct. af dens handelsværdi.

Det foreslås i nr. 31, at grænsen for kontant erstatning på 55 pct. forhøjes til 65 pct. svarende til den foreslåede forhøjelse af reparationsgrænsen i nr. 30 og 32. Der foreslås en tilsvarende indfasning, så grænsen for kontant erstatning i alle tilfælde er 10 procentpoint lavere end reparationsgrænsen, jf. også bemærkningerne til nr. 30 og 32.

Det foreslås derfor i nr. 33, at der fastsættes en bestemmelse om indfasning i lovens § 7, stk. 8, hvorefter grænsen for kontant erstatning i 2017 og 2018 fastholdes på de nuværende 55 pct., i 2019 forhøjes grænsen med 5 procentpoint til 60 pct. og i 2020 forhøjes grænsen igen med 5 procentpoint til 65 pct. Fra 2020 vil grænsen for kontant erstatning være på 65 pct., og den foreslåede bestemmelse i § 7, stk. 8, vil være uden selvstændigt indhold.

Det foreslåede vurderes at tilgodese autoværksteder, reservedelsproducenter og -forhandlere m.fl. Desuden har det foreslåede til formål at sikre, at det indbyrdes forhold mellem reparationsgrænsen og grænsen for kontant erstatning ikke forskubbes indbyrdes som følge af den foreslåede forhøjelse af reparationsgrænsen.

Til nr. 34

I registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 3, fastsættes nærmere kriterier for, hvornår der skal betales registreringsafgift på ny af et repareret eller genopbygget køretøj.

Det foreslås, henvisningen til § 10, stk. 4, der bliver stk. 3, rettes, så der også efter den rykning, der vil ske som følge af lovforslagets § 1, nr. 42, fortsat henvises til den samme bestemmelse som i dag. Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 35 og 36

Registreringsafgiftslovens § 7 b vedrører muligheden for at få godtgjort registreringsafgift ved afmeldelse af et køretøj fra Køretøjsregisteret og udførsel af landet (eksportgodtgørelse).

Ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev der i registreringsafgiftsloven indsat en ny § 5 e om indfasning af en ny beregningsmetode for afgiften af natur- og biogasdrevne biler på baggrund af disse bilers energieffektivitet. Ved en fejl er henvisningerne i lovens § 7 b, stk. 1 og 2, ikke samtidig opdateret, så de også omfatter den nye bestemmelse i lovens § 5 e.

Det foreslås derfor, at henvisningen i lovens § 7 b, stk. 1, ændres fra §§ 4-5 d til §§ 4-5 e, og at henvisningerne i lovens § 7 b, stk. 2, nr. 5, ændres fra §§ 5 b-5 d til §§ 5 b-5 e.

Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 37

I registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 1, 1. pkt., fastsættes krav om, at der ved anmodning om godtgørelse af afgift efter § 7 b for et køretøjet, der er mere end 10 år gammelt, skal afleveres en synsrapport om køretøjets stand, jf. § 10, stk. 3.

Det foreslås, henvisningen til § 10, stk. 3, der bliver stk. 2, rettes, så der også efter den rykning, der

vil ske som følge af lovforslagets § 1, nr. 42, fortsat henvises til den samme bestemmelse som i dag. Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 38-40

Registreringsafgiften beregnes ud fra en bils afgiftspligtige værdi. For nye person- og varebiler udgør den afgiftspligtige værdi som udgangspunkt bilens almindelige pris ved salg til bruger her i landet, inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift.

Der gives fradrag i den afgiftspligtige værdi på 3.750 kr. for blokeringsfri bremses (ABS), 2.500 kr. for elektronisk stabiliseringssystem (ESC), 1.280 for den 3. til den 6. sikkerhedspude (airbag) og 2.000 kr. for mindst 5 stjerner efter Trafikstyrelsens retningslinjer for vurdering af bilers sikkerhed på basis af Euro NCAP, jf. registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7.

For biler, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr., og med 3.725 kr., hvis bilen er forsynet med én sikkerhedspude. Dette gælder dog ikke for store varebiler.

For motorcykler gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi for blokeringsfri bremses (ABS) på 4.165 kr.

Det foreslås i nr. 38, at fradrag i den afgiftspligtige værdi for ABS i biler ophæves. Det foreslås i nr. 39, at fradrag i den afgiftspligtige værdi for ESC ophæves. Det foreslås i nr. 40, at fradrag i den afgiftspligtige værdi for mindst 5 stjerner efter Trafikstyrelsens retningslinjer for vurdering af bilers sikkerhed på basis af Euro NCAP forhøjes fra 2.000 kr. til 8.000 kr.

For så vidt angår fradraget for 5 stjerner på basis af Euro NCAP er det alene værdien af fradraget, der foreslås ændret. Proceduren i forhold til vurdering af bilernes sikkerhed efter Trafikstyrelsens retningslinjer og administrative procedurer i øvrigt forudsættes uændrede. Det gældende fradrag for ABS for motorcykler i lovens § 8, stk. 7, 1. pkt., foreslås ikke ændret.

ABS og ESC er i dag lovpligtige i alle nye biler. Fradragene for dette udstyr har derfor mistet deres adfærdsregulerende virkning. Formålet med det foreslåede er at sikre, at de sikkerhedsfradrag, som gives, også har en reel tilskyndelseeffekt i forhold til at vælge sikrere biler.

Til nr. 41

Udenlandske firmakøretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, jf. § 1, stk. 4, leasingkøretøjer, jf. § 3 b, og køretøjer, der tilhører en udlænding, og som benyttes her i landet i forbindelse med et tidsbegrænset ophold, jf. § 3 c, kan anmeldes til registrering under en ordning med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Ordningerne udgør en undtagelse til hovedreglen i lovens § 1, stk. 1, om betaling af fuld registreringsafgift. Herudover kan virksomheder udtage køretøjer til egen brug m.v., herunder som demobiler eller værkstedsbiler, jf. § 8, stk. 9.

Leasingvirksomheder kan registreres hos SKAT med den virkning, at virksomheden under nærmere betingelser får mulighed for selv at angive forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer uden en forudgående godkendelse af den enkelte leasingaftale hos SKAT. Denne selvanmelder-

ordning omfatter dog alene afgiftsangivelser for leasingkøretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvis vilkår er identiske med en standardaftale, som er forhåndsgodkendt af SKAT.

Den forholdsmæssige registreringsafgift fastsættes som en andel af den fulde registreringsafgift, der skulle have været betalt, hvis bilen var indregistreret på almindelige vilkår med fuld forudbetaling af afgiften for hele bilens levetid. Denne andel fastsættes ud fra bilens alder, regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, som en gennemsnitsbetragtning om det forventede værditab.

Således beregnes der 2 pct. af den fulde registreringsafgift pr. påbegyndt måned i de første 3 måneder, 1 pct. pr. påbegyndt måned i de efterfølgende 33 måneder og en halv pct. i efterfølgende måneder. Afgiften for hele leasingperioden betales forud. Herudover forrentes den resterende ubetalte afgift af bilen.

Leasingselskaber kan i nogle tilfælde opnå meget lave indkøbspriser grundet rabatter, og da afgiften af bilen som udgangspunkt beregnes på baggrund heraf, kan der i disse tilfælde være tale om en meget lav afgift for de pågældende biler i forhold til, hvad en almindelig forbruger ville skulle betale i afgift for en tilsvarende bil.

Leasinggiver har efter endt leasingperiode desuden mulighed for at anmode SKAT om at foretage en såkaldt værditabsberegning. Anmodningen skal ske samtidig med eller senest den første arbejdsdag efter leasingperiodens ophør. Den oprindelige beregning af forholdsmæssig registreringsafgift foretages ud fra bilens forventede værditab. Hvis bilens realiserede værditab har været lavere i leasingperioden end det forudsatte ved fastsættelsen af den forholdsmæssige registreringsafgift, kan leasinggiver få refunderet afgift svarende til forskellen mellem det oprindeligt forudsatte og det realiserede værditab. Er værditabet større end forudsat, efteropkræves tilsvarende afgift. Idet ordningen er frivillig, anmoder leasinggivere dog i praksis ikke om værditabsberegning i de tilfælde, hvor det ville føre til en efterbetaling af afgift.

Da leasingselskaber i nogle tilfælde kan opnå meget lave indkøbspriser grundet rabatter, og da bilens almindelige pris ved leasingaftalens ophør afhænger af brugtmarkedet, kan det realiserede værditab i nogle tilfælde være meget begrænset eller endog i nogle tilfælde lig nul. Da der kun betales afgift af bilens realiserede værditab, medfører værditabsberegningen i disse tilfælde, at der kun betales en meget lav eller ingen afgift. Den for meget betalte afgift refunderes i forbindelse med værditabsberegningen til leasinggiver.

For et brugt køretøj, som skal afgiftsberigtiges, kan den afgiftspligtige værdi efter de gældende regler desuden ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Det medfører, at biler, som har indgået i en leasingordning med en lav indkøbspris, kan få beregnet en tilsvarende lav registreringsafgift efter endt leasingperiode, særligt hvis der er tale om korte leasingperioder, og værditabet derfor er lavt eller endog nul i leasingperioden.

Det foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse i registreringsafgiftsloven som § 9 a om genberegning af afgiftspligtig værdi, afgift m.v. under nærmere forudsætninger.

I medfør af den foreslåede § 9 a, stk. 1, vil den afgiftspligtige værdi for visse nye køretøjer skulle opgøres og angives igen til SKAT, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår til en tredjepart, eller senest når køretøjet er blevet fire måneder gammelt regnet fra tidspunktet for den første registrering i Køretøjsregisteret. Det er ejeren af køretøjet, der er forpligtet til at foretage fornyet angivelse af køretøjets afgiftspligtige værdi, jf. også forslaget til § 9 a, stk. 3.

Forslaget omfatter køretøjer, som indgår i en leasingordning, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, udlejningskøretøjer, værkstedsbiler, demobiler, og biler, der udlånes erhvervsmæssigt. Forslaget omfatter kun de køretøjer, hvor leasing, udlån, udlejning m.v. foregår som led i erhvervsmæssige aktiviteter. Ved demobiler, værkstedsbiler, m.v. forstås de biler, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9.

Forslaget omfatter dog ikke køretøjer, som ejes af en virksomhed, som ikke erhvervsmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning m.v. af biler, og som stilles til rådighed for virksomhedens egne medarbejdere i forbindelse med arbejdets udførelse, medmindre disse biler samtidig er leasingbiler m.v., eller de anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Hensigten er at sikre, at virksomheder, som har flåder af køretøjer til medarbejdernes brug, men som ikke i øvrigt har en erhvervsmæssig tilknytning til bilmarkedet, ikke vil blive omfattet af den foreslåede ordning, idet der normalt ikke er tale om indkøb og brug af køretøjer med henblik på videresalg. Det lægges til grund, at køretøjer, som anskaffes eller anvendes af f.eks. en bilforhandler, som udgangspunkt anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Forslaget omfatter ikke brugte køretøjer, da den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer allerede i dag skal fastsættes til køretøjets almindelige pris uden afgift, men med moms, ved salg til bruger her i landet, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1. I lovforslagets § 1, nr. 42, foreslås, at loftet over et brugt køretøjs afgiftspligtige værdi, jf. lovens § 10, stk. 2, som i dag er den oprindelige nypris, ophæves. Herefter vil brugte køretøjer skulle afgiftsberigtiges uden hensyn til den oprindelige nypris, og der er derfor ikke noget behov for særlige regler om genberegning for disse køretøjer.

Den afgiftspligtige værdi for de omfattede køretøjer vil skulle angives som for et brugt køretøj efter lovens § 10, når det sælges eller på anden måde overdrages, eller når det er fire måneder gammelt regnet fra første registreringstidspunkt. Ved anden overdragelse forstås eksempelvis bytte, bortgivelse eller uigenkaldeligt og tidsubegrænset udlån m.v. Ved første registreringstidspunkt forstås det tidspunkt, hvor køretøjet første gang er registreret i Køretøjsregisteret. For køretøjer, som tidligere har været registreret i udlandet, er der ikke tale om nye køretøjer, og disse vil derfor skulle afgiftsberigtiges efter de almindelige regler om brugte køretøjer.

Det foreslås, at det i § 9 a, stk. 2, fastsættes, at hvis den afgiftspligtige værdi ved angivelsen efter stk. 1, som følge af enten salg eller at køretøjet af blevet fire måneder gammelt, overstiger den afgiftspligtige værdi, hvoraf der oprindeligt er betalt afgift, så skal køretøjet afgiftsberigtiges på ny. Det vil skulle ske ved, at afgiften beregnes ud fra den nye, højere afgiftspligtige værdi, og herefter fratrækkes den oprindeligt betalte afgift. Der betales således den difference mellem afgiften beregnet efter henholdsvis den oprindelige og den på ny fastsatte afgiftspligtige værdi.



Er den afgiftspligtige værdi den samme eller lavere ved angivelsen efter § 9 a, stk. 1, end ved den oprindelige afgiftsberigtigelse af køretøjet, foretages ikke yderligere. Dette vil forventeligt være resultatet i de tilfælde, hvor afgiftspligtige værdi for køretøjet som nyt har været angivet i overensstemmelse med de offentligt tilgængelige markedspriser. Her vil en lavere afgiftspligtig værdi ved angivelsen efter § 9 a, stk. 1, være udtryk for et naturligt og forventeligt værditab, idet bilen i den mellemliggende periode er brugt.

For køretøjer, som er omfattet af en leasingaftale med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, jf. lovens § 3 b, stk. 2 og 3, vil der ikke skulle efteropkræves afgift for den del af leasingperioden, som ligger forud tidspunktet for en eventuel genberegning af registreringsafgiften efter den foreslåede § 9 a, stk. 2. I disse tilfælde vil genberegningen typisk blive foretaget fire måneder efter køretøjets første registrering, og for disse fire måneder efteropkræves ikke registreringsafgift, selv hvis afgiften efter den på ny fastsatte afgiftspligtige værdi skulle være højere end den oprindelige afgiftspligtige værdi. I disse tilfælde vil der derfor alene skulle betales yderligere afgift for den del af leasingperioden, som ligger efter tidspunktet for genberegningen.

Den foreslåede ordning skal sikre, at køretøjers afgiftspligtige værdi revurderes ved salg eller anden overdragelse eller senest efter fire måneder, og at den afgiftspligtige værdi herefter svarer til niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet, uanset den oprindelige indkøbspris. Er den afgiftspligtige værdi ved revurderingen højere end den oprindeligt fastsatte værdi, vil køretøjet skulle afgiftsberigtiges på ny ud fra den højere værdi, dog således at den oprindeligt betalte afgift fradrages. Der betales således reelt afgift af en eventuel difference mellem den oprindeligt fastsatte afgiftspligtige værdi og den ved revurderingen fastsatte afgiftspligtige værdi.

Det foreslås, at det i § 9 a, stk. 3, fastsættes, at hvis køretøjets afgiftspligtige værdi fastsættes efter stk. 2, kan der for leasingkøretøjer samtidig hermed og efter anmodning foretages en opgørelse af afgiftsdifference i medfør af § 3 b, stk. 7, med udgangspunkt i køretøjets afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering og uanset at leasingforholdet ikke ophører på dette tidspunkt. Foretages en sådan opgørelse af afgiftsdifference, medtages perioden, som opgørelsen vedrører, ikke ved senere opgørelser af afgiftsdifference for det samme køretøj.

Det foreslås, at det i § 9 a, stk. 4, fastsættes, at det er ejeren af køretøjet, der har pligt til af egen drift at angive den afgiftspligtige værdi til SKAT i medfør af stk. 1 og til at fastsætte den afgiftspligtige værdi og afgiftsberigtige køretøjet i medfør af stk. 2. Ved ejeren af køretøjet forstås den i Køretøjsregisteret registrerede ejer af køretøjet. I leasingforhold vil dette være leasinggiveren og ved salg af køretøjet vil det være sælgeren.

I praksis er langt de fleste af de virksomheder, som vil skulle angive registreringsafgift efter den foreslåede nye bestemmelse i § 9 a omfattet af reglerne i lovens §§ 14 og 15 og registreret hos SKAT som såkaldte selvanmeldere. Selvanmelder-virksomheder har mulighed for selv at angive afgiften af et køretøj og periodevis betale afgiften af de køretøjer, som de har angivet afgiften af. Den foreslåede angivelse af den afgiftspligtige værdi samt eventuel fornyet afgiftsberigtigelse som følge heraf vil således indgå i en administrativ proces, som allerede eksisterer i de fleste af de omfattede virksomheder. For de virksomheder, som ikke er registreret som selvanmeldere, vil de

nødvendige processer skulle håndteres manuelt.

Af den foreslåede § 9 a, stk. 5, fremgår, at dokumentation for angivelse og fastsættelse af den afgiftspligtige værdi skal opbevares i 3 år og stilles til rådighed for SKAT efter anmodning.

Det, der skal dokumenteres, er den proces, som virksomheden har fulgt, og det resultat, som virksomheden har nået. Det er i praksis ikke muligt at fastsætte én objektivt korrekt pris for et givent køretøj, idet en markedspris altid vil ligge inden for et vist spænd. Det væsentlige er derfor, at virksomheden dokumenterer de oplysninger, som er lagt til grund ved vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi. Det kan eksempelvis være et repræsentativt udsnit af salgsannoncer for tilsvarende køretøjer. Der bør i et sådant tilfælde selvsagt anvendes salgsannoncer, som virksomheden ikke selv har oprettet, og som ikke er oprettet med henblik på at påvirke vurderingen af handelsværdien af køretøjer.

Det lægges til grund, at selve vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi følger de samme principper, som vurderingen af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer efter § 10 gør i dag. Der lægges således ikke med de foreslåede dokumentationskrav op til, at selve vurderingsmetoden vil skulle ændres. Den afgiftspligtige værdi vil, ligesom i dag, så vidt muligt skulle fastsættes ud fra en forventet handelsværdi på det frie marked.

Det foreslås i § 9 a, stk. 6, at hvis ejeren af et køretøj i strid med forpligtelserne i § 9 a, stk. 1 og 2, undlader at angive eller fastsætte og eventuelt afgiftsberigtige køretøjet på ny, kan SKAT fastsætte den afgiftspligtige værdi i medfør af § 10 og opkræve eventuel yderligere afgift af ejeren på dette grundlag. Ved ejer forstås den i Køretøjsregisteret registrerede ejer. I leasingforhold vil dette være leasinggiveren og ved salg af køretøjet vil det være sælgeren.

Det foreslås desuden, at SKAT i grove eller gentagne tilfælde kan anmode politiet om af inddrage nummerpladerne og lade køretøjet afmelde fra Køretøjsregisteret. Efter omstændighederne vil en virksomheds registrering som selvanmelder efter lovens §§ 14 og 15, desuden i sådanne tilfælde kunne bringes til ophør efter de gældende regler i lovens § 16, stk. 3.

Formålet er at sikre, at de foreslåede regler efterleves af de virksomheder, som ejer køretøjer omfattet af § 9 a, og at SKAT har de fornødne midler til at sikre, at der afregnes korrekt registreringsafgift, og til at stoppe misbrug m.v.

Til nr. 42 og 43

Registreringsafgiftslovens § 10 vedrører fastsættelse af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer. I medfør af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Hvis ikke nyprisen kendes, fastsættes den skønsmæssigt. § 10, stk. 2, fastsætter således et permanent loft over den afgiftspligtige værdi af et køretøj, som er baseret på den oprindelige indkøbspris.

I lovforslagets § 1, nr. 41, foreslås en ordning i en ny § 9 a, hvor den afgiftspligtige værdi af leasingkøretøjer m.v. skal genberegnes ved salg eller anden overdragelse og senest efter fire måneder fra den første registrering i Køretøjsregisteret. Formålet med ordningen er at sikre, at de

omfattede køretøjer afgiftsberigtiges ud fra deres almindelige pris ved salg til bruger her i landet, det vil sige den reelle handelsværdi. Det er imidlertid i mange tilfælde muligt, at den oprindelige afgiftspligtige værdi, som er fastsat ud fra indkøbsprisen på køretøjet, er lavere end den afgiftspligtige værdi vurderet ud fra handelsværdien.

Det foreslås i nr. 42, at § 10, stk. 2, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en forudsætning for, at revurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi som foreslået senest efter fire måneder, jf. den foreslåede § 9 a, kan overstige den oprindeligt fastsatte afgiftspligtige værdi, og at der således betales afgift efter markedsværdien af et køretøj, uanset den oprindelige indkøbspris.

I lovens § 10, stk. 5, som herefter bliver stk. 4, henvises til stk. 1-4. Denne henvisning vil ikke længere være korrekt, hvis § 10, stk. 2, som foreslået ophæves.

Det foreslås derfor i nr. 43, at henvisningen til stk. 1-4 ændres til stk. 1-3. Der er tale om en konsekvensændring.

Formålet med de foreslåede ændringer er at sikre, at køretøjer kan afgiftsberigtiges ud fra deres reelle værdi, og at afgiftsfordelen ved at angive en lav indkøbspris på et køretøj minimeres.

Til nr. 44

SKAT offentliggør en række oplysninger på internettet om køretøjer ved deres afgiftsberigtigelse, jf. registreringsafgiftslovens § 10 a. De offentliggjorte oplysninger omfatter, jf. lovens § 10 a, stk. 2, de oplysninger om køretøjet, der anmeldes til SKAT til brug for opgørelse af registreringsafgiften af køretøjet, det af SKAT opgjorte afgiftsgrundlag samt eventuelle ændringer af afgiftsgrundlaget i forhold til det anmeldte afgiftsgrundlag.

Det foreslås, at SKAT ud over de anførte oplysninger også skal offentliggøre den beregnede afgift, den betalte afgift og det hjemmelsgrundlag, som er anvendt ved beregningen af afgiften.

For en ny personbil købt af en privatperson ved en forhandler vil det betyde, at SKAT ud over at offentliggøre den afgiftspligtige værdi af bilen som i dag også skal offentliggøre den beregnede afgift i kroner, samt at afgiften er beregnet i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2, som vedrører afgift af personbiler. For leasingbiler, hvoraf der betales forholdsmæssig registreringsafgift, vil der desuden blive umiddelbar adgang til information om den betalte afgift, samt at der er tale om et køretøj, som er afgiftsberigtiget efter lovens § 3 b.

Det er principielt i nogle tilfælde muligt for den enkelte selv at beregne afgiften ud fra den afgiftspligtige værdi, hvis det vides, om der er tale om en personbil, en varebil, en campingbil osv. Afgiftsreglerne er dog komplekse, og det vil ikke i alle tilfælde, eksempelvis ved betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, være muligt selv at beregne afgiften uden betydelig usikkerhed.

Der er desuden tale om oplysninger, som allerede findes i Køretøjsregisteret, men som ikke er offentligt tilgængelige. Det vurderes derfor, at offentliggørelsen kan ske uden større

udviklingsbehov eller administrative omkostninger.

Formålet med det foreslåede er at bidrage til større gennemsigtighed i markedet. Større gennemsigtighed omkring afgiften forventes også at medføre bedre gennemsigtighed omkring prisdannelsen generelt, hvilket vurderes at være til gavn for konkurrencen. Det må desuden forventes i et vist omfang at minimere incitamentet til at forsøge at få fastsat så lav en afgift som muligt på baggrund af faktura-priser m.v., da det en lav afgift også må forventes at afspejles i den pris, som vil kunne opnås ved salg af den pågældende bil.

Offentliggørelse af de foreslåede oplysninger vil desuden kunne medvirke til at hindre, at købere i god tro køber køretøjer ud fra en forventning om, at der er betalt fuld afgift af køretøjet, men hvor der i virkeligheden er betalt enten forholdsmæssig eller slet ingen registreringsafgift.

Til nr. 45-47

Efter registreringsafgiftslovens § 14 kan en virksomhed under nærmere betingelser registreres hos SKAT som såkaldte selvanmeldere. Det medfører, at virksomheden selv kan udføre en række ekspeditioner, som normalt ville skulle foretages af SKAT. Selvanmeldere kan angive afgiften af et køretøj, angive godtgørelsen af afgift ved eksport af køretøjet og periodevis betale afgiften af køretøjer, som virksomheden har angivet afgiften af.

De nærmere betingelser for registrering fremgår af lovens § 15. For at blive registreret som selvanmelder skal virksomheden være etableret i Danmark, et andet EU-land eller i et EØS-land, med hvilket Danmark har en gensidig aftale om bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU. Herudover skal virksomheden erhvervsmæssigt handle med motorkøretøjer, påhængsvogne eller sættevogne til motorkøretøjer eller erhvervsmæssigt udleje sådanne køretøjer. Virksomheden må ikke have gæld til staten eller være under rekonstruktionsbehandling, konkurs eller likvidation. Endelig skal virksomheden stille sikkerhed på mindst 200.000 kr. for betaling af afgifter m.v.

Idet der er tale om et minimum for sikkerhedsstillelsen på 200.000 kr., har SKAT mulighed for at fastsætte højere krav om en højere sikkerhedsstillelse. Der er imidlertid ikke fastsat nærmere kriterier herfor.

Det foreslås i nr. 45, at minimumskravet til sikkerhedsstillelse for selvanmelder-virksomheder forhøjes fra 200.000 kr. til 500.000 kr. Når loven er trådt i kraft, vil det nye minimumskrav gælde for registrerede virksomheder, uanset om de er registreret før eller efter ikrafttræden.

I nr. 46 foreslås, at der indføres en eksplicit hjemmel til, at SKAT kan fastsætte en højere sikkerhedsstillelse end minimumssikkerhedsstillelsen. Samtidig foreslås de kriterier, som SKAT skal lægge til grund ved fastsættelsen af størrelsen af sikkerhedsstillelsen, præciseret direkte i loven ved indsættelse af en ny § 15, stk. 2. Herefter bliver stk. 2-4 til stk. 3-5.

Det er lægges op til, at SKAT skal vurdere behovet for sikkerhedsstillelse ud fra virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvær, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Øvrige risikofaktorer kan eksempelvis være manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsværet, tidligere betalingsproblemer eller tilsvarende faktorer,

som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje.

Det lægges til grund, at SKAT udarbejder offentligt tilgængelige retningslinjer for sikkerhedsstillelsen som udgangspunkt ud fra virksomhedens afgiftstilsvare. Det forventes, at der tages udgangspunkt i en trappemodel, hvor afgiftstilsvaret inden for et bestemt spænd medfører sikkerhedsstillelse af en bestemt størrelse. De øvrige angivne faktorer kan ud fra en konkret vurdering medføre, at en sådan trappemodel fraviges.

Hvis der ikke er tilstrækkelige oplysninger om historisk afgiftstilsvare, kan der tages udgangspunkt i et forventet afgiftstilsvare. Det samme gælder, hvis der er grund til at antage, at virksomhedens afgiftstilsvare vil ændre sig i væsentligt omfang, uanset om det er i opad- eller nedadgående retning.

Det foreslås, at SKAT skal have mulighed for at ændre kravet om sikkerhedsstillelse på månedsbasis, det vil sige med en måneds varsel til den første dag i en måned. Hensigten er at sikre, at virksomheden til enhver tid har rimelig tid til at sikre, at sikkerhedsstillelsen kan tilvejebringes. Da der desuden typisk er omkostninger forbundet med at ændre sikkerhedsstillelsen, er det ikke hensigten, at det skal kunne ske oftere end på månedsbasis.

Det vil være op til SKAT at vurdere, hvornår virksomhedens forhold har ændret sig i en så væsentlig grad, at der er behov for en ændring af sikkerhedsstillelsen. Det er dog hensigten, at de valgte intervaller for afgiftstilsvaret skal være så robuste, at der ikke er behov for ændringer i sikkerhedsstillelsen for en virksomhed i almindelig drift, medmindre dens forretningsomfang ændres markant.

Endelig foreslås det, at SKAT skal kunne ændre kravet til sikkerhedsstillelsen, hvis SKATs tidligere vurdering af behovet for sikkerhed har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger, uanset om disse oplysninger vedrører afgiftstilsvare, forretningsomfang, betalingsrisiko eller andre risikofaktorer. Hvis en virksomhed har medvirket til at tilvejebringe et ukorrekt beslutningsgrundlag, kan virksomhedens registrering bringes til ophør efter gældende regler, hvis forholdet vurderes at være tilstrækkeligt groft, jf. § 15, stk. 3, der bliver stk. 4.

I registreringsafgiftslovens § 16, stk. 1, henvises til § 15, stk. 4. Ved den foreslåede indsættelse af en ny § 15, stk. 2, bliver stk. 4 til stk. 5. Det foreslås derfor i nr. 47, at henvisningen opdateres, så der i § 16, stk. 1, henvises korrekt til § 15, stk. 5.

Det fremgår af aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017, at aftaleparterne er enige om at forhøje minimumssikkerhedsstillelsen til 500.000 kr. og at der tilføjes et variabelt element, som vil afhænge af selvanmelderens afgiftstilsvare. Som det fremgår, lægges op til, at det variable element fastsættes administrativt ud fra de retningslinjer, som fremgår af den foreslåede § 15, stk. 2.

Forslaget har til formål at sikre, at sikkerhedsstillelsen for de enkelte virksomheder står mål med størrelsen af det afgiftstilsvare, som de hæfter for, og samtidig at sikkerhedsstillelsen kan justeres løbende efter aktiviteten i virksomheden m.v. Der kan være tale om større millionbeløb i afgiftstilsvare, og en sikkerhedsstillelse på 500.000 kr. vurderes i sådanne tilfælde at være

utilstrækkelig.

Dele af leasingbranchen har desuden foreslået, at der stilles krav om en højere sikkerhedsstillelse, så sikkerhedsstillelsen svarer bedre til den enkelte virksomheds forretningsomfang.

Til nr. 48

I medfør af registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 2, kan den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder en række af lovens administrative bestemmelser om eksempelvis aflevering af nummerplader for køretøjer, som skal afregistreres fra Køretøjsregisteret, om angivelse af afgift, om betaling af afgift forud for registrering og om udarbejdelse, indhold og opbevaring af skriftlige kontrakter i forbindelse med salg af køretøjer straffes med bøde.

I lovforslagets § 1, nr. 41, foreslås, at der i loven indsættes en ny § 9 a, hvorefter der er pligt til under nærmere angivne betingelser at beregne og angive den afgiftspligtige værdi af leasingkøretøjer m.v. til SKAT. Efter den foreslåede § 9 a, stk. 3, har en ejer af et af leasingkøretøj m.v. pligt til af egen drift af angive den afgiftspligtige værdi af et køretøj og til at fastsætte den afgiftspligtige værdi og afgiftsberigtige køretøjet, såfremt kriterierne herfor er opfyldt. Der henvises til bemærkningerne til nr. 36 for en nærmere beskrivelse af ordningen.

Det foreslås, at det også skal være muligt for ejeren af køretøjet at ifalde bødestraf ved forsætlig eller groft uagtsom overtrædelse af § 9 a, stk. 3, og at en henvisning til bestemmelsen derfor indsættes i lovens § 27, stk. 1, nr. 2.

Formålet med det foreslåede er at sikre, at den foreslåede ordning i § 9 a efterleves af de virksomheder, som er omfattet af den, og at der er en passende sanktionsmulighed i tilfælde, hvor der er tale om misbrug eller i øvrigt manglende efterlevelse.

Til nr. 49

I medfør af registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 4, kan der pålægges bødestraf, hvis et køretøj, som er afgiftspligtigt efter bestemmelserne i § 5, § 5 a, stk. 1 og 2, eller §§ 5 b-5 d, forsætligt eller groft uagtsomt anvendes i strid med de betingelser, der gælder for afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse.

Ved lov nr. 687 af 8. juni 2017 blev der i registreringsafgiftsloven indsat en ny § 5 e om indfasning af en ny beregningsmetode for afgiften af natur- og biogasdrevne biler. Ved en fejl er henvisningen i § 27, stk. 1, nr. 4, ikke samtidig opdateret, så den også omfatter den nye bestemmelse i § 5 e.

Det foreslås derfor, at den sidste del af henvisningen i lovens § 27, stk. 1, nr. 4, ændres fra §§ 5 b-5 d til §§ 5 b-5 e. Der er tale om en konsekvensrettelse.

## *Til § 2*

For personbiler indregistreret fra og med den 1. juli 1997 og for varebiler indregistreret fra og med den 18. marts 2009 betales der en periodisk brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift). 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 25 km/l, er afgiften i dag 0 kr., mens den for de mest energieffektive benzindrevne biler, som kører mindst 20 km/l, er 330 kr. halvårligt (2018-niveau).

De gældende satser fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 1, litra A og B.

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 1, at brændstofforbrugsafgiften forhøjes for nye køretøjer, og at der indføres nye trin for mere energieffektive køretøjer.

Det foreslås således, at skalaen for brændstofeffektivitet for benzindrevne køretøjer udvides, så afgiften fremover differentieres op til et brændstofforbrug på 50 km/l mod i dag 20 km/l. For dieselmotorer foreslås skalaen tilsvarende udvidet op til et brændstofforbrug på 56,3 km/l mod i dag 32,1 km/l.

Samtidig foreslås, at satserne for den halvårslige grønne ejeravgift forhøjes med 250 kr. for køretøjer, hvoraf der betales afgift efter gældende regler. For de foreslåede nye trin samt for trin, hvor der hidtil har været beregnet en afgift på 0 kr., foreslås en ny graduering af satserne på mellem 330 kr. og 540 kr. halvårligt (2018-niveau).

Det foreslås, at ændringerne kun skal gælde for nye køretøjer, jf. lovforslagets § 3, stk. 3. Det vil sige køretøjer, som indregistreres første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere. For køretøjer, som er indregistreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017 skal der svares afgift efter de gældende satser.

Desuden foreslås det, at ændringerne ikke skal gælde for varebiler. Det foreslås derfor, at der i sats-tabellerne i § 3, stk. 1, litra A og B, tilføjes en ny kolonne for varebiler, hvor de i dag gældende satser bibeholdes uændret. For andre køretøjer, som er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, vil der skulle betales afgift efter de satser og trin, som fremgår af den nye kolonne for ”personbiler m.v.”

Både de foreslåede satser for varebiler og for personbiler m.v. vil skulle reguleres eller indekseres efter de bestemmelser herom, som allerede findes i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 12-14. Den foreslåede tilføjelse af en ny kolonne i tabellerne har ingen indflydelse herpå.

Formålet med de foreslåede ændringer er at sikre, at den grønne ejeravgift er tidssvarende og fortsat tilskynder til at vælge mere energieffektive køretøjer. I praksis betales i dag for en stor andel af køretøjerne afgift efter den laveste sats, da køretøjers energieffektivitet er blevet forbedret markant, siden den gældende sats struktur blev indført. I 2016 udgjorde andelen af de nyregistrerede personbiler, som blev indplaceret på det laveste trin for grøn ejeravgift, således ca. 73 pct. af de benzindrevne biler og ca. 57 pct. af de dieseldrevne biler.

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog *stk. 2* og *3*. Formålet er at sikre, at perioden mellem fremsættelse af lovforslaget og lovens ikrafttræden er så kort som muligt. Det er væsentligt at begrænse denne periode mest muligt, da det foreslåede indebærer, at der for køretøjer, som er afgiftsberigtiget i denne periode, vil være behov for at foretage efterregulering af afgiftstilsvaret, hvilket vil være administrativt tungt for både virksomhederne og SKAT og bidrage til øget usikkerhed i markedet.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49, træder i kraft den 1. januar 2018. De nævnte ændringer vedrører opdatering af en henvisning til registreringsafgiftslovens § 5 e om indfasning af en ny beregningsmetode for afgiften af natur- og biogasdrevne biler, som er indsat ved lov nr. 687 af 8. juni 2017. Lovens § 5 e har virkning fra og med den 1. januar 2018, og de foreslåede ændringer af henvisninger bør derfor træde i kraft på samme tidspunkt. Der er tale om konsekvensrettelser.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 2 træder i kraft den 1. juli 2018 og har virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere.

Lovforslagets § 2 vedrører en generel forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften (grøn ejerafgift) og en udvidelse af skalaen for beregning af afgiften. I lovforslagets § 1 foreslås en række nedsættelser af registreringsafgiften, og det er hensigten, at det kun er de køretøjer, som har gavn af de nye lempeligere regler om registreringsafgift, som også skal pålægges den nye højere brændstofforbrugsafgift. Det er derfor nødvendigt at fastsætte, at forhøjelserne af brændstofforbrugsafgiften ikke har virkning for køretøjer, som er registreret i Køretøjsregisteret før lovforslagets fremsættelse den 3. oktober. For brugte køretøjer, som har været registreret i et andet land, og som først importeres til og registreres første gang i Danmark den 3. oktober eller senere, vil både lempelserne af registreringsafgiften og forhøjelsen af brændstofforbrugsafgiften have virkning. Hvis et køretøj før den 3. oktober 2017 har været registreret i Danmark, herefter er eksporteret og senere importeres til Danmark igen, vil køretøjet ikke være omfattet af de nye regler om brændstofforbrugsafgift.

Fra og med den 1. juli 2018 opkræves den forhøjede afgift for de køretøjer, som er omfattet af ændringen, dvs. køretøjer, som er indregistreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere. Der efteropkræves ikke beløb for perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 30. juni 2018 som følge af forhøjelsen af afgiften.

For de enkelte køretøjer vil forhøjelsen af afgiften have virkning fra den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 1. juli 2018 eller senere. Brændstofforbrugsafgiften betales halvårligt forud. Hvis den halvårlige forbrugsafgift for et køretøj f.eks. opkræves pr. 1. april 2018, vil den forhøjede forbrugsafgift for dette køretøj gælde fra den opkrævning, som vil finde sted til den 1. oktober 2018.

Det foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, at lovens § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48 har virkning fra lovforslagets fremsættelse, dvs. fra og med den 3. oktober 2017, jf. dog *stk. 5* og *6*. Det skyldes, at der i disse bestemmelser indgår ændringer, som kan medføre større ændringer i afgiftsniveauet for



en række bilmodeller. Hvis ikke loven får virkning tilbage fra fremsættelsestidspunktet, er der risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå frem til lovens ikrafttræden. Formålet med det foreslåede er at undgå en sådan periode med opbremsning af bilsalget.

Det foreslås, at køretøjer, som er anmeldt til registrering i henhold til reglerne i registreringsafgiftsloven den 3. oktober 2017 eller senere, skal være omfattet af forslagens § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48. Det betyder, at for disse køretøjer, som efter gældende regler afgiftsberigtiges på baggrund af de hidtidige afgiftssatser, tillæg, fradrag, m.v., fra lovforslagets fremsættelse skal afgiftsberigtiges på baggrund af de nye regler herfor. Det vil afhænge af det konkrete køretøj og dets sikkerhedsegenskaber og energieffektivitet, om dette er til gunst eller ugunst for de afgiftspligtige, dog forventes det at være til gunst for hovedparten af de afgiftspligtige.

Da loven først træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, vil der for køretøjer, der er omfattet af de foreslåede ændringer, og som anmeldes til registrering i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før ikrafttrædelsen, ske afgiftsberigtigelse efter de gældende regler, dvs. efter de regler og afgiftssatser, som fremgår af registreringsafgiftsloven, lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved lov nr. 687 af 8. juni 2017. SKATs sagsbehandling i forhold til de omhandlede køretøjer fortsætter dermed uændret til og med dagen før ikrafttrædelsen.

Efter lovens ikrafttræden vil registreringsafgiften herefter blive genberegnet med udgangspunkt i de vedtagne ændringer af satser, tillæg, fradrag m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48. For køretøjer, for hvilke der er betalt afgift efter de gældende regler, genberegnes afgiften således efter de nye regler, og en eventuel difference enten udbetales eller efteropkræves, jf. lovforslagets § 3, stk. 7.

Genberegningen foretages med udgangspunkt i køretøjets reelle handelspris, dvs. den pris, som er grundlag for bilens faktiske afgiftsberigtigelse i perioden fra lovforslagets fremsættelse og til lovens ikrafttræden. Der tages således ikke i forbindelse med genberegningen hensyn til, at køretøjets handelspris måske ville have været en anden, hvis handlen først var foretaget efter lovens ikrafttræden.

Ovenstående er også gældende for udenlandske firmakøretøjer, leasingkøretøjer og køretøjer, der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse i Danmark, hvoraf der betales forholdsmæssig registreringsafgift efter §§ 3 a-3 c. For leasingkøretøjer vil det være et anliggende mellem parterne, hvorvidt regulering af registreringsafgiften efterfølgende skal afspejles i en ændret leasingydelse.

Det foreslås i *stk. 4, 2.-5. pkt.*, at § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48, ikke har virkning for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 2. oktober 2017, og som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 1. april 2018 anmeldes til registrering. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler. Anmeldelse til registrering kan alene ske ved henvendelse til told- og skatteforvaltningen. Dokumentation for, at der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 2. oktober 2017, skal indsendes til told- og skatteforvaltningen 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. Det foreslås, at det for de omfattede biler bliver valgfrit, om der ønskes afgiftsberigtige efter de hidtil gældende regler. Det sker ved, at der ved indregistreringen vil skulle anmodes om afgiftsberigtigelse efter de hidtil gældende regler. Det medfører, at for køretøjer, hvor afgiften vil blive lavere efter de foreslåede omlægninger, tvinges køberne af disse køretøjer ikke til at anvende de hidtil gældende regler. Hvis der ikke fremsættes anmodning om afgiftsberigtigelse efter de hidtil gældende regler ved registrering, vil køretøjet automatisk blive afgiftsberigtiget efter de foreslåede nye regler. Ved bindende aftale forstås blandt andet, at ingen af parterne ensidigt kan træde tilbage fra aftalen.

Det foreslås i *stk. 4, 6. og 7. pkt.*, at § 1, nr. 26 og 29 ikke har virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler.

Lovforslagets § 1, nr. 26 og 29, vedrører modregning af registreringsafgift, hvis henholdsvis en varebil eller en campingbil ikke længere opfylder betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse og derfor skal afgiftsberigtiges som personbiler efter lovens § 4. I disse tilfælde kan en del af eller hele den oprindeligt betalte afgift modregnes i den nye afgift, som skal betales efter lovens § 4.

Der foreslås en nedsættelse af afgiftssatsen for campingbiler og en forhøjelse af skalaknækket for varebiler. For at sikre, at der er parallelitet mellem den oprindeligt betalte afgift og den afgift, som kan modregnes ved omregistrering, er det det nødvendigt, at de foreslåede ændringer i reglerne om modregning, som svarer til afgiftsnedsættelserne i øvrigt, kun gælder for køretøjer, som også er afgiftsberigtiget efter de nye regler.

Det foreslås i *stk. 5*, at for leasingkøretøjer, udlejningsbiler, demobiler, værkstedsbiler m.v., som er omfattet af de foreslåede ændringer i § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49, har disse ændringer først virkning fra påbegyndelsen af den førstkommande efterfølgende afgiftsperiode for det pågældende køretøj. Det vil sige, at de foreslåede ændringer af reglerne om forholdsmæssig afgift, herunder leasing, genberegning, kontraktindhold m.v. først har virkning fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere. Forlængelse af en leasingaftale omfattet af lovens § 3 b anses i denne sammenhæng for en ny afgiftsperiode, hvorfor de nævnte bestemmelser vil få virkning for køretøjet fra det tidspunkt, hvor den periode, som forlængelsen vedrører, påbegyndes.

Eksisterende leasingaftaler vil derfor kunne afsluttes som efter de gældende regler, herunder vil der kunne betales restafgift ved leasingperiodens ophør, selv om denne mulighed efter de nye regler vil bortfalde. Aftales og påbegyndes der derimod en ny leasingperiode for det pågældende køretøj den 3. oktober 2017 eller senere, vil køretøjet være omfattet af de nye regler, og der vil derfor ikke kunne betales restafgift. I stedet vil køretøjet skulle afgiftsberigtiges efter de almindelige regler for brugte biler i lovens § 10, hvis køretøjet eksempelvis ved efterfølgende salg skal sælges til en almindelig forbruger med fuld afgift. Tilsvarende vil den afgiftspligtige værdi ved indgåelse af en ny leasingaftale for et brugt køretøj den 3. oktober eller senere skulle fastsættes efter de nye regler herom, hvor køretøjets nypris ikke vil udgøre et loft over den afgiftspligtige værdi.

Det foreslås i *stk. 6*, at SKAT senest den 1. april 2018 offentliggør de standardformularer, som foreslås indført i medfør af § 1, nr. 5. Det er hensigten, at SKAT skal udarbejde disse standardformularer i samarbejde med branchen, så formularerne kommer til at afspejle typiske behov i kontrakter. Det må forventes, at denne proces ikke kan være afsluttet ved lovens ikrafttræden, og det er af væsentlig betydning, at standardformularerne er gennemarbejdede og anvendelige for både virksomhederne og SKAT.

Det foreslås i § 1, nr. 7, at ordningen med standardformularer skal være obligatorisk for virksomheder, som er hjemmehørende her i landet, hvis de ønsker af anvende reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift i lovens § 3 b. Standardformularerne vil imidlertid ikke kunne være klar ved lovens ikrafttræden, hvorfor der nødvendigvis bliver en overgangsperiode, hvor det foreslås, at virksomhederne kan fortsætte med at indgive ansøgninger efter lovens § 3 b, stk. 1, vedlagt leasingkontrakter, som virksomhederne selv har udarbejdet. Disse kontrakter vil fortsat skulle forudgodkendes hos SKAT, medmindre der anvendes en allerede godkendt standardkontrakt, præcis som i dag.

De præciseringer m.v. til leasingkontrakter, som foreslås i dette lovforslag, vil dog gælde allerede fra og med den 3. oktober 2017. Virksomheder, som ikke er hjemmehørende i Danmark, foreslås at have valgfrihed mellem anvendelse af standardformularer og virksomhedens egne udarbejdede leasingkontrakter.

Det foreslås, at SKAT samtidig med offentliggørelsen af standardformularer fastsætter det endelige tidspunkt, hvor anvendelse af standardformularerne ved ansøgning om tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift efter lovens § 3 b bliver obligatorisk. Tidspunktet vil mindst skulle ligge én kalendermåned efter offentliggørelsen af standardformularerne og senest den 1. maj 2018.

Formålet er at sikre, at hvis standardformularerne skulle være klar tidligere end den 1. april 2018, og SKAT således eksempelvis offentliggør formularerne den 1. januar 2018, så kan de også kræves anvendt med et rimeligt varsel – i eksemplet fra og med den 1. februar 2018. Et varsel på mindst én måned vurderes i denne sammenhæng at være rimeligt. Det vil i dette eksempel ikke være muligt at opnå tilladelse efter § 3 b, stk. 1, medmindre der ved ansøgning den 1. februar 2018 eller senere anvendes en standardformular.

Eksisterende tilladelser på det tidspunkt, hvor anvendelse af standardformularer bliver obligatorisk, vil dog ikke skulle bortfalde automatisk som følge heraf. Det vil ved anvendelse af ovenstående eksempel sige, at leasingaftaler, som allerede er etableret og godkendt forud for den 1. februar 2018, vil kunne fortsætte uændret indtil aftalens planlagte ophør.

Det foreslås i *stk. 7*, at efterregulering af afgiftsbeløb, både tilbagebetaling og efterbetaling, sker hos den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Indtil loven træder i kraft, vil SKAT skulle beregne registreringsafgift af køretøjer efter de gældende regler. Efter lovens ikrafttræden vil der skulle ske efterregulering af afgiftsbeløb for perioden fra og med den 3. oktober 2017, hvorfra loven får virkning, til og med dagen for bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det foreslås, at disse efterreguleringer sker 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 efterbetaling af en merafgift, eller som vil få refunderet afgift i de tilfælde, hvor afgiften af bilen efter de nye regler måtte være enten højere eller lavere end efter de gældende regler. Regulering af købesummen i anledning af ændringen i afgiften vil være et anliggende mellem køber og sælger af bilen, uanset om afgiften stiger eller falder som følge af de nye regler. Hverken køber eller sælger vil derfor kunne rette et krav mod SKAT, som vedrører selve købesummen som følge af ændringen af afgift.

SKAT tilbagebetaler eller efteropkræver efter lovens ikrafttræden forskelsbeløbet til eller hos den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler.

Det foreslås i *stk. 8*, at for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, og for hvilke der i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før ikrafttræden, jf. *stk. 1*, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, opkræver eller tilbagebetaler SKAT 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 satser og med de fradrag og tillæg, som følger af lovforslagets § 1.

SKATs sagsbehandling i forhold til de omhandlede køretøjer fortsætter således uændret i perioden fra lovforslagets fremsættelse den 3. oktober og til og med den dag, hvor loven bekendtgøres i Lovtidende. Efter lovens ikrafttræden, som sker dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, opkræver eller tilbagebetaler SKAT det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer omfattet af lovens §§ 4, 5 eller 5 a, hvor der er beregnet eksportgodtgørelse på grundlag af de hidtidige regler, og hvor der herefter i stedet skal beregnes eksportgodtgørelse på baggrund af ændringerne i lovforslagets § 1. 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 loven er trådt i kraft, jf. *stk. 10*.

At loven får virkning fra fremsættelsen, jf. *stk. 2*, kan både være til gunst eller ugunst for dem, som afmelder et køretøj med henblik på eksportgodtgørelse i perioden fra lovforslagets fremsættelse og til lovens ikrafttræden. Det skyldes, at registreringsafgiften på et konkret køretøj enten kan blive forhøjet eller blive nedsat som følge af de foreslåede ændringer. Derfor kan godtgørelsen ved eksport for et konkret køretøj også enten blive højere eller lavere efter de nye regler end efter de gældende regler afhængig af køretøjets nærmere egenskaber for især energieffektivitet og sikkerhed.

Det foreslås i *stk. 9*, at, for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, og for hvilke der i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før

lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er fremsat anmodning om beregning af afgiftsdifferencer efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7, og § 3 b, stk. 7, opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden hos eller til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, for hvilke der er beregnet afgiftsdifference efter de hidtil gældende regler, men hvor der efter lovens ikrafttræden skal beregnes afgiftsdifference efter de satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1.

SKATs sagsbehandling i forhold til de omhandlede køretøjer fortsætter uændret i perioden fra lovforslagets fremsættelse den 3. oktober og til og med den dag, hvor loven bekendtgøres i Lovtidende. Efter lovens ikrafttræden, dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, opkræver eller tilbagebetaler SKAT det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer omfattet af lovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, hvor der er beregnet afgiftsdifference på grundlag af de hidtidige regler, og hvor der herefter i stedet skal beregnes afgiftsdifference på baggrund af ændringerne i lovforslagets § 1. Efteropkrævning eller tilbagebetaling vil skulle ske hos eller til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Beløbet opkræves eller tilbagebetales, efter loven er trådt i kraft, jf. stk. 10.

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

Ejeren kan vælge at betale restafgiften, jf. § 3 a, stk. 8, § 3 b, stk. 10, og § 3 c, stk. 4. Der vil i denne situation skulle betales afgift på baggrund af den oprindeligt beregnede afgift. Det betyder, at køretøjer, som senest den 2. oktober 2017 er anmeldt til registrering under en ordning med forholdsmæssig betaling af registreringsafgift, ved udgang af ordningen skal betale den oprindeligt beregnede restafgift, dvs. på baggrund af de hidtidige regler om satser, tillæg og fradrag m.v. ved beregning af registreringsafgift, også selv om udgangen af ordningen først sker den 3. oktober 2017 eller senere.

Ejeren kan endvidere vælge alene at afregne afgift for den periode, dvs. det antal måneder, som køretøjet har kørt under ordningen. Ved efterfølgende videresalg skal der herefter ske afgiftsberigtigelse på ny, jf. § 3 a, stk. 8, § 3 b, stk. 10, og § 3 c, stk. 4. Det vil sige, at enten skal restafgiften af køretøjet betales, eller også skal køretøjet afgiftsberigtiges på ny som et brugt køretøj efter de almindelige regler for den pågældende type af køretøj.

Hvis der ikke betales restafgift, vil der ved f.eks. videresalg af en forhenværende leasingpersonbil skulle ske afgiftsberigtigelse efter samme regler, som er gældende for en almindelig, brugt, importeret personbil. Den efterfølgende afgiftsberigtigelse skal ske på baggrund af de nye regler om satser, tillæg og fradrag m.v. ved beregningen af registreringsafgift, hvis det brugte køretøj anmeldes til registrering den 3. oktober 2017 eller senere. Køretøjets almindelige pris, jf. lovens § 10, stk. 1, på tidspunktet for afgiftsberigtigelsen lægges til grund. Efter de gældende regler kan den almindelige pris ikke overstige køretøjets pris som nyt, jf. § 10, stk. 2, men denne bestemmelse

foreslås ophævet. Ved afgiftsberigtigelse som et brugt køretøj den 3. oktober 2017 eller senere vil køretøjets almindelige pris derfor godt kunne overstige køretøjets nypris.

Endelig kan ejeren vælge at få vurderet værdien af køretøjet på ny (værditabsberegning), jf. § 3 a, stk. 7, og § 3 b, stk. 7. Denne mulighed eksisterer ikke, for så vidt angår køretøjer omfattet af § 3 c. Ved en værditabsberegning vurderes køretøjets aktuelle afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 10. Ud fra denne værdi beregnes registreringsafgiften på ny.

Beregningen af afgiftsdifferencer i henhold til § 3 a, stk. 7, og § 3 b, stk. 7, sker på baggrund af lovforslagets § 1, dvs. på baggrund af de nye regler om satser, fradrag, tillæg m.v. ved beregningen af registreringsafgift, når anmodningen herom er fremsat den 3. oktober 2017 eller senere. Indtil loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. lovforslagets § 3, stk. 1, administrerer SKAT efter gældende regler. Det vil sige, at der i ovennævnte periode for de omfattede køretøjer beregnes afgiftsdifferencer på baggrund af de hidtil gældende regler om satser, fradrag, tillæg m.v. ved beregningen af registreringsafgift. SKAT vil efter lovens ikrafttræden genberegne afgiftsdifferencerne på baggrund af de nye regler om satser, fradrag, tillæg m.v. ved beregningen af registreringsafgift efteropkræve eller tilbagebetale forskelsbeløbet.

For en leasingpersonbil, hvoraf der er betalt en forholdsmæssig del af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, ved indgåelse af en leasingkontrakt senest den 2. oktober 2017, kan der således ved kontraktens ophør den 3. oktober 2017 eller senere ske en genberegning af den forholdsmæssige registreringsafgift i leasingperioden, jf. § 3 b, stk. 7. Beregningen foretages på baggrund af de nye regler om satser, fradrag, tillæg m.v. ved beregningen af registreringsafgift og modregnes herefter i den oprindeligt beregnede afgift, som er betalt ved kontraktindgåelse. Konsekvensen heraf vil dog også være, at de nye, strammere regler om leasing, jf. lovforslagets § 1, vil finde anvendelse for køretøjet ved indgåelse af en eventuel efterfølgende leasingperiode.

**Eksempel. Genberegning af registreringsafgift efter endt leasingperiode for en personbil der nyregistreres i 2015 og leases i 36 måneder**

	Beregning	Gældende regler (kr.)	Nye regler (kr.)
1.	Nypris inkl. registreringsafgift	350.000	350.000
2.	Registreringsafgift som ny	186.521	186.521
3.	Pris inkl. moms og ekskl. registreringsafgift	163.479	163.479
<i>Leasingperiode 36 måneder</i>			
4.	Forholdsmæssig afgift	72.743	72.743
5.	Restafgift	113.778	113.778
<i>Værditabsberegning ved leasingperiodens udløb efter 36 måneder</i>			
7.	Brugtprijs efter 36 måneder	256.250	256.250
8.	Registreringsafgift efter 36 måneder	127.479	110.553
9.	Forskel mellem restafgift og registreringsafgift efter 36 måneder (gældende og nye regler)	5. - 8. -13.701	3.225

10.	Tilbagebetaling af afgift	13.701	-3.225
11.	Betalt afgift	<b>59.042</b>	<b>75.968</b>

Ved den foreslåede omlægning af registreringsafgiften falder afgiftsindholdet i de brugte biler. Det betyder, at forbruget af registreringsafgift i biler, som indgår i allerede indgåede leasingaftaler, bliver større end ved uændrede regler. Dette får kun betydning, hvis leasingselskabet ved leasingperiodens udløb ønsker at få foretaget en værditabsberegning.

Det foreslås i *stk. 10*, at efter- og tilbagebetalingskrav som følge af reglerne i *stk. 7-9* forfalder den 1. maj 2017. Beløbet forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1, dvs. til en årlig rente, der svarer til den fastsatte referencesats med et tillæg på 8 procentpoint. 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.

Det foreslås i *stk. 11*, at regler fastsat i medfør af § 3 b, stk. 12, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 3 b, stk. 13. Dette skal sikre, at de gældende regler fastsat ved bekendtgørelse ikke automatisk bortfalder ved rykning af hjemmelsbestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 12, til stk. 13.

**Bilag 1****Lovforslaget sammenholdt med gældende lov***Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, foretages følgende ændringer:

**§ 3. ---**

*Stk. 2.* For nye biler, der er forsynet med selealarmer, nedsættes afgiften med 200 kr. pr. selealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for 3 alarmer.

*Stk. 3. ---*

*Stk. 4.* For brugte biler og motorcykler, der registreres 1. gang her i landet, jf. § 10, stk. 3, nedsættes afgiften med 60 kr.

**1.** I § 3, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »200 kr.« til: »1.000 kr.«

**2.** I § 3, *stk. 4*, ændres »§ 10, stk. 3« til: »§ 10, stk. 2«.

**§ 3 a. ---***Stk. 2-7. ---*

*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, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter §§ 4-5 d.

*Stk. 9-11. ---*

**3.** I § 3 a, *stk. 8*, ændres »forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4-5 d« til: »berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 d«.

**4.** § 3 a, *stk. 8*, affattes således:  
»*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«.

**§ 3 b.** Told- og skatteforvaltningen kan efter ansøgning meddele tilladelse til, at afgiften af registreringspligtige



leasingkøretøjer, der registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet, betales efter stk. 2 og 3, når køretøjet tilhører en virksomhed eller et fast driftssted, der er beliggende her i landet eller i udlandet, og når køretøjet i en tidsbegrænset periode i henhold til en skriftlig aftale leases til en fysisk eller juridisk person, der er bosiddende her i landet. Ansøgningen skal indgives af leasingvirksomheden.

*Stk. 2-5. ---*

*Stk. 6.* Hvis leasingaftalen ændres eller afbrydes eller det leasede køretøj ændrer afgiftsmæssig identitet, skal nummerpladerne afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret. Afbrydes en leasingaftale som nævnt i 1. pkt., tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen den afgift og rente, der eventuelt er betalt for meget for afgiftsperioden, jf. stk. 2 og 3. 1. pkt. finder ikke anvendelse for følgende ændringer af leasingaftalen, forudsat at ændringen ikke fører til omberegning af den betalte afgift efter stk. 2 og 3, og at de øvrige betingelser for betaling af afgift efter stk. 2 og 3 fortsat er opfyldt:

1)-6) ---

*Stk. 7.---*

*Stk. 8.* Ved afgiftsperiodens udløb skal køretøjets nummerplader afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret. Hvis køretøjets nummerplader ved afgiftsperiodens udløb ikke afleveres rettidigt, skal køretøjets nummerplader efter anmodning fra told- og skatteforvaltningen snarest inddrages ved politiets foranstaltning. I tilfælde heraf skal der efterfølgende betales afgift og rente for den periode, der forløber fra afgiftsperiodens udløb til køretøjets nummerplader indleveres eller fjernes. Afgift og rente opkræves pr. påbegyndt måned, som fristen overskrides med, jf. stk. 2 og 3. 3. og 4. pkt. finder alene anvendelse i det tilfælde og i den periode, hvor leasingvirksomheden på grund af leasingtagers forhold ikke kan

**5. I § 3 b, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:**

»Der kan ikke meddeles tilladelse efter 1. pkt., hvis der i leasingaftalen eller i en aftale i forbindelse hermed indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.«

**6. I § 3 b, stk. 6, 1. pkt., indsættes efter**

»ændres«: », og dette ikke er en følge af kravet om genberegning af afgiftsgrundlaget efter § 9 a,«.

**7. I § 3 b indsættes efter stk. 8 som nyt stykke:**

»Stk. 9. Told- og skatteforvaltningen offentliggør standardformularer til indgåelse af leasingaftaler. For virksomheder, som er hjemmehørende her i landet, er opnåelse af tilladelse efter stk. 1 betinget af, at disse standardformularer anvendes ved indgåelse af leasingaftaler.«

Stk. 9-12 bliver herefter stk. 10-13.

skaffe sig fysisk rådighed over køretøjets nummerplader ved afgiftsperiodens udløb. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 9.* Leasingaftalen skal forelægges told- og skatteforvaltningen ved ansøgningen om tilladelse efter stk. 1. Leasingaftalen skal indeholde følgende oplysninger:

1)-7) ---

8) Oplysninger om en aftalt køberet, købepligt, anvisningsret eller anvisningspligt og betingelserne herfor, hvis en sådan ret eller pligt er aftalt.

9) Oplysning om vilkår for opsigelse af leasingaftalen, hvis leasingaftalen kan opsiges i løbet af leasingperioden.

10) ---

*Stk. 10.* Overgår et køretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4-5 d.

*Stk. 11-12.* ---

### § 3 c. ---

*Stk. 2-3.* ---

*Stk. 4.* Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse eller i forbindelse med, at ejeren af et køretøj omfattet af stk. 1 tager varigt ophold her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4.

**8.** I § 3 b, *stk. 9, 1. pkt.*, der bliver *stk. 10, 1. pkt.*, ændres »Leasingaftalen« til:

»Leasingaftaler, som indgås af virksomheder, som ikke er hjemmehørende her i landet, og som ikke anvender de standardformularer, der er nævnt i *stk. 9,«.*

**9.** I § 3 b, *stk. 9, 2. pkt.*, der bliver *stk. 10, 2. pkt.*, ændres »Leasingaftalen« til:

»Leasingaftaler omfattet af *stk. 1«.*

**10.** I § 3 b, *stk. 9, nr. 8*, der bliver *stk. 10, nr. 8*, indsættes efter »Oplysninger om«: »vilkår ved leasingaftalens udløb, herunder«.

**11.** I § 3 b, *stk. 9, nr. 9*, der bliver *stk. 10, nr. 9*, ændres »opsigelse af leasingaftalen« til:

»førtidigt ophør af leasingaftalen, herunder vilkår ved misligholdelse og vilkår«.

**12.** I § 3 b, *stk. 10*, der bliver *stk. 11*, ændres »forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af køretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i §§ 4-5 d« til: »berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 d«.

**13.** § 3 b, *stk. 10*, der bliver *stk. 11*, affattes således:

»*Stk. 11.* Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse, berigtiges afgiften af køretøjet efter reglerne i §§ 4-5 e«.

**14.** I § 3 c, *stk. 4*, ændres »forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges« til: »berigtiges afgiften af køretøjet«.

*Stk. 5. ---*

**§ 4.** Afgiften beregnes for nye køretøjer og for genopbyggede køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, af køretøjets afgiftspligtige værdi med følgende satser:

1) Motorcykler: 105 pct. af 8.900-31.400 kr. (2010-niveau) og 150 pct. af resten.

2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5-6 a: 105 pct. af 99.600 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 16 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne personbiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger ud over 18 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.

*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 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne personbiler udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 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

**15.** I § 4, *stk. 1, nr. 1*, ændres »105 pct.« til: »85 pct.«, og »31.400 kr.« ændres til: »54.500 kr.«

**16.** I § 4, *stk. 1, nr. 2*, ændres »105 pct.« til: »85 pct.«, og »99.600 kr.« ændres til: »172.900 kr.«

**17.** I § 4, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »16 km pr. liter« til: »20 km pr. liter«, og i *3. pkt.* ændres »18 km pr. liter« til: »22 km pr. liter«.

**18.** I § 4, *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »16 km pr. liter« ændres til: »20 km pr. liter«.

**19.** I § 4, *stk. 3, 3. pkt.*, ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »18 km pr. liter« ændres til: »22 km pr. liter«.

personbiler, hvis det beregnede brændstofforbrug, jf. stk. 4, 3. og 4. pkt., opgøres i liter diesel pr. kilometer.

*Stk. 4-11. ---*

**§ 5.** For nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør afgiften 0 kr. af de første 16.900 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis 1)-2) ---

*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 34.100 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 16 km pr. liter brændstof. Fradraget for dieseldrevne varebiler udgør 4.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger ud over 18 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

**20.** I § 4 indsættes som *stk. 12*:

»*Stk. 12.* For benzindrevne og dieseldrevne biler, som er omfattet af § 10, stk. 3, gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften efter de regler i § 4, stk. 2-4, som var gældende den 2. oktober 2017, jf. registreringsafgiftsloven som affattet ved lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.«

**21.** I § 5, *stk. 1*, ændres »16.900 kr.« til: »54.200 kr.«

**22.** I § 5, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »34.100 kr.« til: »38.200 kr.«

**23.** I § 5, *stk. 4, 2. pkt.*, ændres »16 km pr. liter« til: »20 km pr. liter«, og i 3. *pkt.* ændres »18 km pr. liter« til: »22 km pr. liter«.

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 1.000 kr. for hver kilometer, som varebilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. Tillægget for dieseldrevne varebiler udgør 1.000 kr. for hver kilometer, som bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof. For øvrige varebiler fastsættes tillægget 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. 6-11.* ---

*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 16.900 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 34.100 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.* ---

**24.** I § 5, *stk. 5, 2. pkt.*, ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »16 km pr. liter« ændres til: »20 km pr. liter«.

**25.** I § 5, *stk. 5, 3. pkt.*, ændres »1.000 kr.« til: »6.000 kr.«, og »18 km pr. liter« ændres til: »22 km pr. liter«.

**26.** I § 5, *stk. 12, 2. pkt.*, ændres »16.900 kr.« til: »54.200 kr.«, og i 3. *pkt.* ændres »34.100 kr.« ændres til: »38.200 kr.«

**27.** I § 5 indsættes som *stk. 14*:

»*Stk. 14.* For benzindrevne og dieseldrevne varebiler, som er omfattet af § 10, stk. 3,

gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften efter de regler i § 5, stk. 4-6, som var gældende den 2. oktober 2017, jf. registreringsafgiftsloven som affattet ved lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017.«

### § 5 a. ---

*Stk. 2.* Køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf. Afgiften beregnet efter 2. pkt. skal for køretøjets samlede værdi eksklusive afgift dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 60 pct. af resten.

### *Stk. 3.* ---

*Stk. 4.* Et køretøj, som er berigtiget med afgift efter stk. 1 og 2, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. Afgiften nedsættes dog med 60 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. Nedsættelserne efter 2. pkt. kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.

**§ 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, 65 pct. for køretøjer

**28.** I § 5 a, stk. 2, 3. pkt., ændres »60 pct.« til: »45 pct.«

**29.** I § 5 a, stk. 4, 2. pkt., indsættes efter »12.100 kr.«: »for køretøjer omfattet af stk. 1, og med 45 pct. af den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr. for køretøjer omfattet af stk. 2.«

**30.** I § 7, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 10, stk. 4« til: »§ 10, stk. 3«, og »65 pct.« ændres til: »75 pct.«

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. 2-4. ---*

*Stk. 5.* Den i stk. 1 nævnte grænse for afgiftspligt på 65 pct. af handelsværdien for udgiften til genopbygning af køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4 nedsættes til 55 pct., såfremt køretøjets ejer eller en ellers berettiget ikke tilbydes den efter stk. 2 fastsatte handelsværdi, når skaden er opgjort til mere end 55 pct. af handelsværdien.

*Stk. 6. ---*

*Stk. 7.* I årene 2014 og 2015 forhøjes den i stk. 1 fastsatte grænse for afgiftsfri genopbygning af motorkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, fra 65 pct. til 75 pct.

*Stk. 8.* I årene 2014 og 2015 omfatter reglen i stk. 5 motorkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, hvor udgiften til genopbygning af motorkøretøjet er opgjort til mere end 65 pct. og indtil 75 pct. af den efter stk. 2 fastsatte handelsværdi.

*Stk. 9. ---*

**31.** I § 7, *stk. 5*, ændres »65 pct.« til: »75 pct.«, og »55 pct.« ændres to steder til: »65 pct.«

**32.** I § 7, *stk. 7*, ændres »2014 og 2015 forhøjes« til: »2017 og 2018 nedsættes«, og »fra 65 pct. til 75 pct.« ændres til: »fra 75 pct. til 65 pct., og i 2019 nedsættes den fastsatte grænse fra 75 pct. til 70 pct.«

**33.** I § 7, *stk. 8*, ændres »2014 og 2015« til: »2017 og 2018«, og »65 pct. og indtil 75 pct.« ændres til: »55 pct. og indtil 65 pct. af den handelsværdi, der er fastsat efter stk. 2, og i 2019 omfatter reglen i stk. 5 disse motorkøretøjer, hvor udgiften til genopbygning af motorkøretøjet er opgjort til mere end 60 pct. og indtil 70 pct.«

**§ 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 vedligehold 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 d, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet.

*Stk. 2.* Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

1)-4) ---

5) For køretøjer afgiftsberigtiget efter §§ 5 b-5 d som afgiften efter §§ 5 b-5 d.

*Stk. 3-7. ---*

**§ 7 c.** Sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b for et køretøj, der, regnet fra anmodningens indgivelse, første gang er registreret for mere end 10 år siden, skal der afleveres en synsrapport om køretøjets stand, jf. § 10, stk. 3. Det skal af synsrapporten endvidere fremgå, at køretøjet er i køreklar stand. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger, regnet fra anmodningens indgivelse. Told- og skatteforvaltningen kan i øvrigt bestemme, at der skal indhentes en sådan synsrapport vedrørende et køretøj, der ikke er omfattet af 1. pkt., før godtgørelse udbetales. Afgiften godtgøres af told- og

**34.** I § 7 a, stk. 3, 5. pkt., ændres »§ 10, stk. 4« til: »§ 10, stk. 3«.

**35.** I § 7 b, stk. 1, ændres »§§ 4-5 d« til: »§§ 4-5 e«.

**36.** To steder i § 7 b, stk. 2, nr. 5, ændres »§§ 5 b-5 d« til: »§§ 5 b-5 e«.

**37.** I § 7 c, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 10, stk. 3« til: »§ 10, stk. 2«.



skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået og told- og skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel her fra landet.

*Stk. 2-5. ---*

**§ 8.** ---

*Stk. 2-6. ---*

*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 blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.750 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, og for nye biler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringssystem (ESC), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.500 kr. 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 2.000 kr.

*Stk. 8-10. ---*

**§ 9.** ---

**38.** § 8, *stk. 7, 2 pkt.*, ophæves.

**39.** I § 8, *stk. 7, 3. pkt.*, der bliver *stk. 7, 2. pkt.*, udgår », og for nye biler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringssystem (ESC), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.500 kr«.

**40.** I § 8, *stk. 7, 4. pkt.*, der bliver *stk. 7, 3. pkt.*, ændres: »2.000 kr.« til: »8.000 kr.«

**41.** Efter § 9 indsættes som § 9 a:

»§ 9 a. For nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af § 8, *stk. 9*, eller som anvendes til erhvervsmæssig udlejning eller erhvervsmæssigt udlån, 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 i forbindelse med arbejdets udførelse anses ikke for erhvervsmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med

henblik på videresalg.

*Stk. 2.* Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til den angivne afgiftspligtige værdi efter stk. 1. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. Køretøjet afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor den afgiftspligtige værdi fastsættes på ny efter 1. pkt., dog fradrages den oprindeligt betalte afgift. For leasingkøretøjer, for hvilke der betales afgift efter § 3 b, stk. 2 og 3, efteropkræves der ikke afgift for den del af den kontraktfastsatte afgiftsperiode, som ligger forud for det tidspunkt, hvor den fornyede afgiftsberigtigelse skal foretages.

*Stk. 3.* Fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi efter stk. 2, kan der for leasingkøretøjer samtidig hermed og efter anmodning foretages en opgørelse af afgiftsdifference i medfør af § 3 b, stk. 7, med udgangspunkt i køretøjets afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering og uanset at leasingforholdet ikke ophører på dette tidspunkt. Foretages en sådan opgørelse af afgiftsdifference, medtages perioden, som opgørelsen vedrører, ikke ved senere opgørelser af afgiftsdifference for det samme køretøj.

*Stk. 4.* Ejere af køretøjer omfattet af stk. 1 har pligt til af egen drift at angive den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 og til at fastsætte den afgiftspligtige værdi og afgiftsberigtige køretøjet efter stk. 2. *Stk. 5.* Dokumentation for angivelse og fastsættelse af den afgiftspligtige værdi skal opbevares i 3 år og stilles til rådighed for told- og skatteforvaltningen efter anmodning.

*Stk. 6.* Undlader en ejer af et køretøj omfattet af stk. 1 at angive eller fastsætte den afgiftspligtige værdi eller at afgiftsberigtige køretøjet i overensstemmelse med stk. 1 og

2, kan told- og skatteforvaltningen fastsætte den afgiftspligtige værdi efter § 10 og beregne og opkræve eventuel yderligere afgift på dette grundlag, jf. stk. 2. Told- og skatteforvaltningen kan i grove eller gentagne tilfælde afmelde køretøjet fra Køretøjsregisteret og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne.«

### **§ 10. ---**

*Stk. 2.* Den afgiftspligtige værdi kan ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.

*Stk. 3-4. ---*

*Stk. 5.* Skatteministeren kan fastsætte regler for opgørelse af den afgiftspligtige værdi efter stk. 1-4.

### **§ 10 a. ---**

*Stk. 2.* For hvert køretøj offentliggøres:

- 1) ---
- 2) Det af told- og skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag.

*Stk. 3. ---*

**42.** § 10, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

**43.** I § 10, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1-4« til: »stk. 1-3«.

**44.** I § 10 a, stk. 2, nr. 2, indsættes efter »afgiftsgrundlag«: », den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegnen«.

**§ 15.** En virksomhed, der opfylder følgende betingelser, kan registreres:

- 1)-4) ---
- 5) Virksomheden skal stille sikkerhed på mindst 200.000 kr. for betaling af afgifter efter denne lov, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser.

*Stk. 2-4. ---*

**45.** I § 15, stk. 1, nr. 5, ændres »200.000 kr.« til: »500.000 kr.«

**46.** I § 15 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:  
»Stk. 2. Told- og skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar efter denne lov, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer.

Told- og skatteforvaltningen kan med en måneds varsel til den første i en måned ændre kravet om sikkerhedsstillelse, hvis virksomhedens forhold har ændret sig væsentligt i forhold til tidspunktet for sikkerhedsstillelsen eller den seneste regulering heraf, eller hvis told- og skatteforvaltningens fastsættelse af sikkerhedens størrelse har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger.«  
Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

**§ 16.** En registreret virksomhed skal til told- og skatteforvaltningen angive afgiften af de køretøjer, som virksomheden anmelder til registrering i Køretøjsregisteret mod forevisning af bevis for virksomhedens registrering, jf. § 15, stk. 4.

*Stk. 2-3. ---*

**§ 27.** Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt

1) ---

2) overtræder § 3 b, stk. 6, 1. pkt., og stk. 8, 1. pkt., § 9, stk. 1 og 2, § 16, stk. 1 og 2, § 19, stk. 1, § 20, § 21, stk. 1 og 2, § 24, § 25, stk. 1, 3 og 5,

3) ---

4) 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 d, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

5)-6) ---

*Stk. 2-5. ---*

**47.** I § 16, *stk. 1*, ændres »§ 15, stk. 4« til: »§ 15, stk. 5«.

**48.** I § 27, *stk. 1, nr. 2*, indsættes efter »§ 9, stk. 1 og 2,«: »§ 9 a, stk. 3,«.

**49.** I § 27, *stk. 1, nr. 4*, ændres »§§ 5 b-5 d« til: »§§ 5 b-5 e«.

## § 2

**§ 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 med henblik

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1031 af 23. august 2017, som ændret ved § 2 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, foretages følgende ændring:

på første registrering i Danmark. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb: (se tabel 2)

*Stk. 2-14. ---*

**1. § 3, stk. 1, litra A og B, affattes således:**  
(se tabel 1)

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49, træder i kraft den 1. januar 2018.

*Stk. 3.* § 2 træder i kraft den 1. juli 2018 og har virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere.

*Stk. 4.* § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48, har virkning fra og med den 3. oktober 2017, jf. dog stk. 5 og 6. § 1, nr. 1-3, 5-12, 14-34 og 37-48, har dog ikke virkning for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 2. oktober 2017, og som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 1. april 2018 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen anmodes om afgiftsberigtigelse efter de hidtil gældende regler. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler. Anmeldelse til registrering kan alene ske ved henvendelse til told- og skatteforvaltningen. Dokumentation for, at der er underskrevet en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 2. oktober 2017, skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering. § 1, nr. 26 og 29, har ikke virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark senest den 2. oktober 2017. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler.

*Stk. 5.* For køretøjer, for hvilke der den 2. oktober 2017 betales forholdsmæssig registreringsafgift efter en af ordningerne i registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, har § 1,

nr. 4, 13, 35, 36 og 49, først virkning for det pågældende køretøj fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere.

*Stk. 6.* Told- og skatteforvaltningen offentliggør senest den 1. april 2018 standardformularer til anvendelse ved ansøgning om tilladelse efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1. Told- og skatteforvaltningen meddeler samtidig med offentliggørelsen af disse standardformularer det tidspunkt, hvorefter opnåelse af nye tilladelser efter § 3 b, stk. 1 er betinget af anvendelse af standardformularerne. Dette tidspunkt kan tidligst fastsættes til én kalendermåned efter offentliggørelsestidspunktet og kan senest fastsættes til den 1. maj 2018. Indtil dette tidspunkt gælder for virksomheder hjemmehørende i Danmark de samme krav til ansøgningen om tilladelse efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, som for virksomheder, som ikke er hjemmehørende i Danmark, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 10. Tilladelser, der eksisterer på det tidspunkt, standardformularer skal anvendes for at opnå tilladelse efter § 3 b, stk. 1, bortfalder ikke automatisk som følge heraf.

*Stk. 7.* Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af eller pligt til at efterbetale det forskelsbeløb, der måtte opstå for køretøjer, som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er afgiftsberigtiget efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, men som efter lovens ikrafttræden skal afgiftsberigtiges efter de satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1. Efter lovens ikrafttræden opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen forskelsbeløbet hos eller til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens

almindelige regler. Krav om tilbagebetaling af registreringsafgift kan af en køber af et køretøj, som ikke selv har forestået registreringen af køretøjet, alene rettes 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. 8.* For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, og for hvilke der i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er fremsat anmodning om eksportgodtgørelse efter registreringsafgiftslovens §§ 7 b-7 d, opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden hos 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 satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1.

*Stk. 9.* For køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 4, 5 eller 5 a, stk. 2, og for hvilke der i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med dagen før lovens ikrafttræden, jf. stk. 1, er fremsat anmodning om beregning af afgiftsdifferencer efter registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7, og § 3 b, stk. 7, opkræver eller tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen efter lovens ikrafttræden hos eller til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, det forskelsbeløb, der opstår for køretøjer, for hvilke der er beregnet afgiftsdifference efter de hidtil gældende regler, men hvor der efter lovens ikrafttræden skal beregnes afgiftsdifference

efter de satser og med de fradrag og tillæg, som følger af § 1.

*Stk. 10.* Efter- og tilbagebetalingskrav som følge af stk. 7-9 forfalder den 1. maj 2018 og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1.

*Stk. 11.* Regler fastsat i medfør af § 3 b, stk. 12, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 3 b, stk. 13.

**Tabel 1**

»A. Benzindrevne biler m.v.

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. halvår (kr.)	
	Varebiler	Personbiler m.v.
Mindst 50,0	310	310
Under 50,0 men ikke under 44,4	310	350
Under 44,4 men ikke under 40,0	310	365
Under 40,0 men ikke under 36,4	310	380
Under 36,4 men ikke under 33,3	310	400
Under 33,3 men ikke under 28,6	310	430
Under 28,6 men ikke under 25,0	310	470
Under 25,0 men ikke under 22,2	310	510
Under 22,2 men ikke under 20,0	310	545
Under 20,0 men ikke under 18,2	600	840
Under 18,2 men ikke under 16,7	890	1.120
Under 16,7 men ikke under 15,4	1.190	1.430
Under 15,4 men ikke under 14,3	1.480	1.720
Under 14,3 men ikke under 13,3	1.770	2.005
Under 13,3 men ikke under 12,5	2.060	2.300
Under 12,5 men ikke under 11,8	2.350	2.580
Under 11,8 men ikke under 11,1	2.640	2.880
Under 11,1 men ikke under 10,5	2.930	3.170
Under 10,5 men ikke under 10,0	3.230	3.460
Under 10,0 men ikke under 9,1	3.800	4.030
Under 9,1 men ikke under 8,3	4.400	4.640
Under 8,3 men ikke under 7,7	4.980	5.220
Under 7,7 men ikke under 7,1	5.560	5.800
Under 7,1 men ikke under 6,7	6.140	6.370



Under 6,7 men ikke under 6,3	6.730	6.970
Under 6,3 men ikke under 5,9	7.310	7.550
Under 5,9 men ikke under 5,6	7.890	8.130
Under 5,6 men ikke under 5,3	8.500	8.730
Under 5,3 men ikke under 5,0	9.080	9.310
Under 5,0 men ikke under 4,8	9.650	9.890
Under 4,8 men ikke under 4,5	10.230	10.470
Under 4,5	10.830	11.070

*B. Dieseldrevne biler m.v.*

Brændstofforbrug (Kilometer pr. liter)	Forbrugsafgift pr. halvår (kr.)		Udligningsafgift pr. halvår (kr.)
	Varebiler	Personbiler m.v.	
Mindst 56,3	-	310	120
Under 56,3 men ikke under 50,0	-	350	120
Under 50,0 men ikke under 45,0	-	365	120
Under 45,0 men ikke under 41,0	-	380	120
Under 41,0 men ikke under 37,6	-	400	120
Under 37,6 men ikke under 32,1	-	430	120
Under 32,1 men ikke under 28,1	-	470	580
Under 28,1 men ikke under 25,0	-	510	1.040
Under 25,0 men ikke under 22,5	310	545	1.130
Under 22,5 men ikke under 20,5	600	840	1.240
Under 20,5 men ikke under 18,8	890	1.120	1.340
Under 18,8 men ikke under 17,3	1.190	1.430	1.450
Under 17,3 men ikke under 16,1	1.480	1.720	1.550
Under 16,1 men ikke under 15,0	1.770	2.005	1.670
Under 15,0 men ikke under 14,1	2.060	2.300	1.790
Under 14,1 men ikke under 13,2	2.350	2.580	1.910
Under 13,2 men ikke under 12,5	2.640	2.880	2.030
Under 12,5 men ikke under 11,9	2.930	3.170	2.130
Under 11,9 men ikke under 11,3	3.230	3.460	2.230
Under 11,3 men ikke under 10,2	3.800	4.030	2.470
Under 10,2 men ikke under 9,4	4.400	4.640	2.680
Under 9,4 men ikke under 8,7	4.980	5.220	2.890
Under 8,7 men ikke under 8,1	5.560	5.800	3.140
Under 8,1 men ikke under 7,5	6.140	6.370	3.320
Under 7,5 men ikke under 7,0	6.730	6.970	3.530
Under 7,0 men ikke under 6,6	7.310	7.550	3.790
Under 6,6 men ikke under 6,2	7.890	8.130	3.990
Under 6,2 men ikke under 5,9	8.500	8.730	4.200

Under 5,9 men ikke under 5,6	9.080	9.310	4.450
Under 5,6 men ikke under 5,4	9.650	9.890	4.670
Under 5,4 men ikke under 5,1	10.230	10.470	4.960
Under 5,1	10.830	11.070	5.190

«.

**Tabel 2***A. Benzindrevne biler m.v.*

			Kr. pr. halvår pr. bil	
			Forbrugsafgift	
Kilometer pr. liter mindst			20,0	310
Under	20,0	men ikke under	18,2	600
Under	18,2	men ikke under	16,7	890
Under	16,7	men ikke under	15,4	1.190
Under	15,4	men ikke under	14,3	1.480
Under	14,3	men ikke under	13,3	1.770
Under	13,3	men ikke under	12,5	2.060
Under	12,5	men ikke under	11,8	2.350
Under	11,8	men ikke under	11,1	2.640
Under	11,1	men ikke under	10,5	2.930
Under	10,5	men ikke under	10,0	3.230
Under	10,0	men ikke under	9,1	3.800
Under	9,1	men ikke under	8,3	4.400
Under	8,3	men ikke under	7,7	4.980
Under	7,7	men ikke under	7,1	5.560
Under	7,1	men ikke under	6,7	6.140
Under	6,7	men ikke under	6,3	6.730
Under	6,3	men ikke under	5,9	7.310
Under	5,9	men ikke under	5,6	7.890
Under	5,6	men ikke under	5,3	8.500
Under	5,3	men ikke under	5,0	9.080
Under	5,0	men ikke under	4,8	9.650
Under	4,8	men ikke under	4,5	10.230
Under	4,5			10.830

*B. Dieseldrevne personbiler m.v.*

		Kr. pr. halvår pr. bil	
		Forbrugsafgift	Udligningsafgift
Kilometer pr. liter mindst	32,1	-	120

Under	32,1	men ikke under	28,1	-	580
Under	28,1	men ikke under	25,0	-	1.040
Under	25,0	men ikke under	22,5	310	1.130
Under	22,5	men ikke under	20,5	600	1.240
Under	20,5	men ikke under	18,8	890	1.340
Under	18,8	men ikke under	17,3	1.190	1.450
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.480	1.550
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.770	1.670
Under	15,0	men ikke under	14,1	2.060	1.790
Under	14,1	men ikke under	13,2	2.350	1.910
Under	13,2	men ikke under	12,5	2.640	2.030
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.930	2.130
Under	11,9	men ikke under	11,3	3.230	2.230
Under	11,3	men ikke under	10,2	3.800	2.470
Under	10,2	men ikke under	9,4	4.400	2.680
Under	9,4	men ikke under	8,7	4.980	2.890
Under	8,7	men ikke under	8,1	5.560	3.140
Under	8,1	men ikke under	7,5	6.140	3.320
Under	7,5	men ikke under	7,0	6.730	3.530
Under	7,0	men ikke under	6,6	7.310	3.790
Under	6,6	men ikke under	6,2	8.890	3.990
Under	6,2	men ikke under	5,9	8.500	4.200
Under	5,9	men ikke under	5,6	9.080	4.450
Under	5,6	men ikke under	5,4	9.650	4.670
Under	5,4	men ikke under	5,1	10.230	4.960
Under	5,1			10.830	5.190