

A) Ændring af afgiftsstruktur for almindelige biler og varebiler

1: Download satsark for personbiler og varebiler

- Bilag 1 - Satsark personbiler
- Bilag 2 - Satsark varebiler

2: Afgiftsreformen i hovedtræk

Personbiler

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

Der indføres en ny lav sats på den værdibaserede del af afgiften for personbiler på 25 pct., hvorefter den nugældende lave sats på 85 pct. bliver en mellemsats. Den høje sats på 150 pct. fortsætter uændret.

Skalaknækket mellem den lave og den mellemste sats fastsættes til 65.000 kr. Skalaknækket mellem den mellemste og den høje sats fastsættes til 202.200 kr.

For nye personbiler vil registreringsafgiften derfor komme til at udgøre:

- 25 pct. af den afgiftspligtige værdi af de første 65.000 kr.
- 85 pct. af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 65.000 kr. og op til 202.200 kr.
- 150 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, som overstiger 202.200 kr.

Varebiler

Der indføres nyt skalaknæk for den værdibaserede del af afgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 1 (**Små varebiler**), så skalaknækket på 63.400 kr. (2021-niveau) fremover ændres til 75.000 kr.

Der ændres ikke på satsen på 50 pct. for den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger det nye skalaknæk på 75.000 kr.

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

Den værdibaserede del af registreringsafgiften for varebiler omfattet af § 5, stk. 2 (**Store varebiler** som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side) ændres også, så satsen på 30 pct. ændres til 50 pct., og skalaknækket på 38.200 kr. ændres til 75.000 kr. (2021-niveau).

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

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

3: Bundfradrag og mindstebeskatning

Der indføres et bundfradrag på 21.700 kr. i registreringsafgiften for nye og genopbyggede personbiler.

For varebiler udgør fradraget 30.000 kr. i registreringsafgiften.

Fradragsbeløbende er i 2021-niveau og reguleres årligt.

Bundfradragene i registreringsafgiften for brugte person- og varebiler skal beregnes på samme måde som for nye. Bundfradraget vil blive nedsat med samme procentdel, som bilens værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med en tilsvarende bil, der er afgiftsberigtiget som ny.

4: Tillæg og fradrag for energieffektivitet og indførsel af ny Co2 baseret afgift

Tidligere fradrag og tillæg for energieffektivitet for person- og varebiler ophæves. I stedet indføres et CO2-tillæg i registreringsafgiften for person- og varebiler udformet som et tillæg baseret på bilens udledning af CO2 pr. kilometer.

Der vil derfor fremover skulle betales et beløb for det antal gram CO2 pr. kilometer, en bil udleder. Der fastholdes en progressiv satsstruktur, hvorefter der for de biler, der udleder mest CO2, skal betales et tillæg efter en højere sats.

For personbiler foreslås det at tillægget skal udgøre

- 250 kr. (2021-niveau) pr. gram af de første 125 g CO2 pr. kilometer,
- 500 kr. (2021-niveau) pr. gram af de næste 35 g CO2 pr. kilometer, og
- 950 kr. (2021-niveau) pr. gram CO2 pr. kilometer af resten.

For varebiler foreslås det, at tillægget skal udgøre 250 kr. pr. gram CO2 pr. kilometer.

Særligt om Co2 tallet

Person- og varebilers CO2-udledning skal fastsættes efter den lovpligtige prøvningsprocedure til måling af CO2-udledninger og brændstofforbrug for lette erhvervskøretøjer (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)). En bils CO2-udledning vil fremgå af bilens CoC-dokument (Certificate of Conformity), som er et certifikat, som fabrikken udsteder, når en bil bliver produceret. Den angivne CO2-udledning er målt efter WLTP-metoden.

Såfremt der ikke foreligger opgørelse af CO2-udledning i gram pr. kilometer målt efter WLTP-målemetoden, skal CO2-udledning fastsættes som målt ved New European Driving Cycle (NEDC) målemetoden og multipliceres med 1,21. NEDC er den tidligere anvendte målemetode.

For person- og varebiler, for hvilke der hverken er målt CO2-udledning efter WLTP- eller NEDC-målemetoderne, skal der beregnes en anslået CO2-udledning. Dette sker ved først at omregne køretøjets egenvægt til et brændstofforbrug og herefter at omregne dette brændstofforbrug til CO2-udledning.

Metoden er beskrevet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, hvorefter det beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km multipliceres med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. Det vil dog som udgangspunkt kun være nye benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO2-udledning.

Færdselsstyrelsen har i nyhedsbrev kort før jul oplyst, at der skal ske central registrering af brændstofforbrug efter WLTP metoden, at hensyn til den nye afgiftsreform.

Dansk Bilbrancheråd er opmærksom på, at der kan være en særlig problematik for brugte biler, som endnu ikke har været forbi en synshal, hvilket vil indgå i vores kommende høringssvar.

5: Fjernelse af div. sikkerhedstillæg og -fradrag samt indførsel af mindstebeskatning

Alle tillæg og fradrag for sikkerhedsudstyr for person- og varebiler, herunder fradrag for selealarmer, fradrag for fem stjerner på basis af Euro NCAP, fradrag for integrerede sæder og tillæg og fradrag for sikkerhedspuder afskaffes.

Mindsteafgiften på 20.000 kr. for Personbiler ophæves. Der vil således ikke længere være en grænse for, hvad der mindst kan betales i registreringsafgift for en personbil.

6: Brugte biler

Afgiften for brugte biler beregnes på samme måde som for nye. Princippet med værdifaldsberegningen fra det gamle system videreføres, og tilpasses de nye bundfradrag, skalaknæk og Co2 afgiften.

7: Beregningseksempler

- Bilag 3 – Beregningseksempel ny benzindrevet personbil
- Bilag 4 – Beregningseksempel ny dieseldrevet varebil

B) Særligt om nul- og lavemissionsbiler

1: Indledning

De gældende indfasningsprofiler for nul- og lavemissionsbiler ophæves og erstattes af nye indfasningsprofiler for biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer (**nulemission**), og el- og brændselscelledrevne motorcykler og for biler, der udleder mere end 0 g CO₂, men under 50 g CO₂ pr. kilometer (**Lavemissionbiler**).

Det foreslås dog, at batterifradraget fastholdes i 2021 for biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer, og for biler, der udleder mere end 0 g CO₂, men under 50 g CO₂ pr. kilometer

2: Nulemissionsbiler

Registreringsafgiften af biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer indføres fra og med den 18. december 2020.

Fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2025 vil afgiften udgøre 40 pct. af den beregnede afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler for fuldt afgiftspålagte biler og motorcykler.

Herefter foreslås indfasningsprocenten at stige med 8 procentpoint årligt til og med 2030, hvor afgiften vil udgøre 80 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler og motorcykler. Fra og med 2031 foreslås indfasningsprocenten at stige med 4 procentpoint årligt til og med 2035, hvor afgiften vil udgøre 100 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler.

Bundfradrag

Der vil herudover blive indført et yderligere fradrag, et såkaldt bundfradrag, i registreringsafgiften for person- og varebiler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer. Dette bundfradrag ydes i tillæg til bundfradraget i

registreringsafgiften for alle person- og varebiler på 21.700 kr. (2021-niveau) for personbiler og 30.000 kr. (2021-niveau) for varebiler.

For nye nulemission personbiler udgør det ekstra bundfradrag kr. 170.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021.

Herefter nedsættes bundfradraget med 2.500 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 160.000 kr. Fra 2026 nedsættes bundfradraget med 4.600 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 137.000 kr.

For nulemission varebiler udgør det ekstra bundfradrag 80.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021. Herefter nedsættes fradraget med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 75.000 kr. Fra 2026 nedsættes bundfradraget med 2.000 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 65.000 kr.

Batterifradrag

Det eksisterende batterifradrag på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, der gælder for årene 2017-2022, fastholdes i 2021. Batterifradraget vil gælde for eldrevne biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer.

Batterifradraget ikke vil gælde for el- og brændselscelledrevne motorcykler.

I årene 2022-2024 nedsættes fradraget med 400 kr. årligt, og med 500 kr. i 2025.

Batterifradraget vil således udgøre 1.300 kr. i 2022, 900 kr. i 2023 og 500 kr. i 2024 og 0 kr. i 2025.

Herudover ydes der et fradrag i den afgiftspligtige værdi, for brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer på

- 58.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2022,
- 40.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2023 og
- 22.500 kr. ved bilens anmeldelse til registrering i 2024.

Brændselscelledrevne biler har ikke en batterikapacitet på samme måde som f.eks. eldrevne biler, men er fortsat en dyr teknologi, og det foreslås derfor, at brændselscelledrevne biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer, skal have det maximale fradrag, som elbiler kan få i årene 2022-2024. Fra og med 2025 gives der ikke fradrag, ligesom der ikke gives batterifradrag for eldrevne biler, der udleder 0 g CO₂ pr. kilometer.

3: Lavemissionsbiler

Registreringsafgiften for lavemissionsbiler indføres gradvist fra og med den 18. december 2020.

Fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021 foreslås afgiften at udgøre 45 pct. af den beregnede afgift for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler.

Herefter vil indfasningsprocenten stige med 5 procentpoint årligt til og med 2025, hvor afgiften vil udgøre 65 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler.

Fra og med 2026 vil indfasningsprocenten stige med 3 procentpoint årligt til og med 2030, hvor afgiften vil udgøre 80 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler.

Fra og med 2031 vil indfasningsprocenten stige med 4 procentpoint årligt til og med 2035, hvor afgiften vil udgøre 100 pct. af afgiften for tilsvarende fuldt afgiftspålagte biler.

Bundfradrag

Som med nulemissionsbiler indføres der et yderligere bundfradrag for person- og varebiler, som udleder mere end 0 g Co₂ med under 50 g Co₂ pr. kilometer.

For person og varebiler vil dette bundfradrag ydes i tillæg til det almindelige bundfradrag i registreringsafgiften for alle person- og varebiler på 21.700 kr. (2021-niveau) for personbiler og 30.000 kr. (2021-niveau) for varebiler.

Dette yderligere bundfradrag udgør 50.000 kr. fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021.

Herefter nedsættes fradraget med 1.250 kr. årligt i årene 2022-2025, så bundfradraget i 2025 vil udgøre 45.000 kr.

Fra 2026 nedsættes fradraget med 2.000 kr. årligt i årene 2026-2030, så bundfradraget i 2030 vil udgøre 35.000 kr.

Batterifradrag

Det gældende batterifradrag på 1.700 kr. 25 pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, der gælder for årene 2017-2022, fastholdes i 2021.

Batterifradraget vil gælde for biler, der udleder mere end 0 g CO₂, men under 50 g CO₂ pr. kilometer

Herefter nedsættes batterifradraget med 400 kr. årligt i årene 2022-2024 og med 500 kr. i 2025. Batterifradrag vil således udgøre 1.300 kr. i 2022, 900 kr. i 2023 og 500 kr. i 2024 og 0 kr. i 2025.

4: Beregningseksempler

- Bilag 5 – Beregningseksempel nye nulemissionsbiler
- Bilag 6 – Beregningseksempel nye lavemissionsbiler

C) Veteranbiler

1: Generelt om veteranbiler

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

Det indebærer, at alle køretøjer, der er mere end 35 år gamle, vil kunne afgiftsberigtiges efter de lempelige registreringsafgiftsregler for veterankøretøjer, uanset om de fremstår som ved første registrering eller ej.

Denne ændring vil også gælde vil også gælde for køretøjer, som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens før lovens ikrafttrædelse, og originalitetskravet vil således bortfalde for alle køretøjer. Det medfører, at køretøjer, der er mere end 35 år gamle, herefter skal behandles som alle andre køretøjer i forhold til reglerne om identitetstab.

Løftet på 40 pct. over beregningsgrundlaget for registreringsafgiften for veteranbiler ændres til 75 pct.

Afgiften af veteranbiler vil derfor ikke kunne overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris inklusive moms men uden afgift efter registreringsafgiftsloven (bilens oprindelige afgiftspligtige værdi).

Der foreslås ingen ændringer af de gældende regler om identitetstab og betaling af ny registreringsafgift i forbindelse med reparation, ombygning m.v. af biler. Reglerne indebærer bl.a., at der skal betales registreringsafgift på ny, hvis en motorudskiftning indebærer en effektførogelse på over 20 pct. i forhold til køretøjets originale motoreffekt.

Den fornyede betaling af registreringsafgift skal herefter ske efter samme regler, som for andre køretøjer, der er mere end 35 år gamle.

Fremover ophæves tillægget for brændstofforbrug for veteranbiler m.v. på 1.000 kr. pr. kilometer, som en bil tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter benzin eller 18 km pr. liter diesel. De nye regler vedrørende CO₂-tillæg for person- og varebiler, vil ikke være gældende for veteranbiler. Veteranbiler vil således være friholdt for både tillæg og fradrag for brændstofforbrug og tillæg for CO₂-udledning.

2: Beregningseksempel

- Bilag 7 - Beregningseksempel veteranbil

D) Forhøjelse løbende afgifter og omlægning til Co₂-baeret afgift

1: Udligningsafgift

Udligningsafgiften forhøjes for årene 2021 til og med 2030 ved én forhøjelse i 2021, svarende til en årlig indeksering med 1,9 pct.

Udligningsafgiften vil derfor blive forhøjet med i alt ca. 21 pct. i 2021 for årene 2021-2030. Forhøjelsen vil gælde for udligningsafgiften efter både brændstofforbrugsafgiftsloven og efter vægtafgiftsloven.

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

2: Vægtafgift

Der betales vægtafgift for personbiler indregistreret før 1997 og for varebiler indregistreret før den 18. marts 2009.

Vægtafgiften reguleres ved fem forhøjelser i årene 2022-2026.

I 2022 forhøjes afgiften med 3 pct. Fra og med 2023 forhøjes afgiften årligt med 6,5 pct. og i 2026 forhøjes afgiften med 10 pct.

3: Omlægning af Brændstofforbrugsafgift til Co₂ baseret afgift (1. indregistrering 1/7-2021)

Der betales en brændstofforbrugsafgift (grøn ejeravgift) for personbiler, der er indregistreret første gang den 1. juli 1997 eller senere, og som er indrettet til befordring af højst 9 personer inklusive føreren, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er indregistreret første gang den 18. marts 2009 eller senere.

Fremover omlægge brændstofforbrugsafgiften og udligningsafgiften fra en afgift, der differentieres efter, hvor langt en bil kan køre på henholdsvis en liter benzin og en liter diesel til en afgift, der differentieres efter, hvor mange gram CO₂ en bil udleder pr. kilometer

Ændringen gælder for alle biler, der indregistreres første gang den 1. juli 2021 eller senere uanset om dette sker her i landet eller i udlandet. Det vil sige, at hvis en bil f.eks. er indregistreret første gang i Tyskland i 2019 og herefter importeres og indregistreres i Danmark den 1. januar 2022, vil det være datoen for indregistrering i Tyskland, der finder anvendelse i forbindelse med, om der af bilen skal betales brændstofforbrugsafgift eller CO₂-baseret afgift.

Der vil som udgangspunkt ikke ske nævneværdige ændringer af brændstofforbrugsafgiftens størrelse, da der foretages en omregning af den gældende afgift til en CO₂-baseret afgift. Niveauet af den CO₂-baserede afgift vil derfor være omtrent det samme som for den gældende brændstofforbrugsafgift

Både brændstofforbrugsafgiften og den CO₂-baserede afgift vil blive reguleret ved fem forhøjelser i årene 2022-2026.

I 2022 forhøjes afgiften med 3 pct. Herefter sker der en årlig forhøjelse med 6,5 pct. fra og med 2023 til og med 2025, hvorefter afgiften endeligt forhøjes med 10% i 2026.

E) Fri bil beskatning (1/7-2021)

1: Generelt

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

Med de gældende skematiske regler for beskatning af fri bil vægtes anskaffelsesprisen imidlertid højt i beskatningsgrundlaget, mens udgifterne til brændstof kun indgår indirekte og med lav vægt.

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

Miljøtillægget forhøjes derfor fra og med den 1. juli 2021 til:

- 250 pct. i 2021,
- 350 pct. i 2022,
- 450 pct. i 2023,
- 600 pct. i 2024 og
- 700 pct. fra og med 2025.

Efter de hidtidige regler beskattes bilen med en årlig procentsats på 25% af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 % af resten.

Satsen på 25% reduceres fremover med et ½ procentpoint årligt fra og med den 1. juli 2021, af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr.

Satsen på 20 % af den del, der overstiger 300.000 kr. forhøjes med et ½ procentpoint årligt fra og med den 1. juli 2021. Det medfører, at der fra og med 2025 anvendes én sats på 22,5 % af bilens samlede værdi, hvilket medfører at grænsebeløbet på 300.000 kr. udgår.

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

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

2: Ladestander

Værdien af arbejdsgiverbetalt installation af ladestander ved bopælen i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil skattefritages, forudsat fri-bil ordningen har haft en varighed på mindst 6 måneder.

hvis perioden med fri elbil/pluginhybridbil til rådighed er kortere end 6 måneder, skal der betales skat af markedsværdien af ladestander og installation ved periodens ophør, hvis installationen ikke nedtages, men overgår til privat brug.

Skattefritagelse skal ses som en yderligere tilskyndelse til at vælge elbiler eller pluginhybridbiler som fri bil.

F) Overgangsordning, vigtige datoer mv.

1: Generelt

I forbindelse med regeringens fremsættelse af forslag til ny afgiftsreform, skal man være særligt opmærksom på følgende datoer:

17. december 2020 - Frist for bindende købsaftaler

18. december 2020 - Lovforslag fremsættes

15. februar 2021 - Nye satser for løbende afgifter

1. juni 2021 - Afgiftsreformen træder i kraft

1. juli 2021- Omlægning af grøn ejerafgift

Selvom loven først forventes at træde i kraft den 1. juni næste år, så gælder reglerne med tilbagevirkende kraft fra den 18. december 2020, når loven forventeligt vedtages.

Det betyder, at den mellemliggende periode fra 18. december til 1. juni 2021, bliver en overgangsperiode. I denne periode vil biler fortsat skulle afgiftsberigtiges efter de gældende regler, hvorefter der vil ske efterregulering af køretøjer, der er afgiftsberigtiget tilbage fra den 18. december 2020 og til 1. juni 2021. En eventuel tilbagebetaling eller efteropkrævning vil ske til den, der har pligt til at afregne afgiften, typisk en bilforhandler eller en leasingvirksomhed.

Den årlige regulering af afgiftsbeløb og satser pr. 1. januar 2021 vil ligeledes (som udgangspunkt) ske efter de hidtil gældende regler, herunder forhøjelse af satserne for elbiler og plug-in-hybridbiler.

Det er vigtigt, at der for aftaler indgået i denne periode, er taget stilling til spørgsmål om eventuelle forbehold og depositum.

2: Forbehold til slutseddel:

Dansk Bilbrancheråd anbefaler, at der benyttes et af de følgende forbehold på slutsedler der indgås frem til 1. juni 2020.

- *Aftale indgået senest 18/12 2020, gammel afgift model anvendt:* Køber er indforstået med, at der ved aftalen er beregnet afgift efter de før 18. december 2020 gældende regler. Afgiften vil derfor skulle genberegnes efter de nye afgiftsregler og det vil medføre at du enten skal have tilbagebetalt afgift eller betale ekstra i afgift, når loven endelig træder i kraft 1. juni 2021. Tilbagebetalingen eller efteropkrævningen foretages af os på i overensstemmelse med Motorstyrelsens beregning.
- *Aftale indgået fra lovfremstilling til vedtagelse, ny afgift model anvendt:* Køber er oplyst om at afgiften er beregnet efter reglerne fremsat ved lovforslag den 18. december 2020. Motorregistret er ikke opdateret med de nye afgiftssatser og den beregnede afgift vil derfor skulle omberegnes efter lovens vedtagelse. Da afgiften er betalt efter de nye regler, vil det som udgangspunkt ikke medføre tilbagebetaling eller efteropkrævning, forudsat at loven vedtages som fremsat.
- *Aftale indgået fra lovens vedtagelse til ikrafttræden (formentlig 1. juni 2021, ny afgift model anvendt:* Efter 18. december 2020 skal der benyttes nye afgiftsberegninger baseret på det fremsatte lovforslag. Motorstyrelsen er ikke opdateret med de nye satser, og derfor har vi beregnet og opkrævet afgiften på grundlag af lovforslaget. Der vil derfor kunne ske justering af afgiften efter lovens vedtagelse og køber er derfor indforstået med at der kan skulle ske efterbetaling eller tilbagebetaling af afgift når loven træder endeligt i kraft den 1. juni 2021.

3: Skabelon til depositumaftale:

Virksomheden kan også overveje, som en ekstra sikring, at opkræve et depositum til sikkerhed for en eventuel efterregulering af afgift efter denne aftaleskabelon:

"Aftale om á conto betaling af registreringsafgift.

Som en konsekvens af de foreslåede ændringer af registreringsafgiften er det ikke muligt at lave en sikker beregning af afgiftsbeløbet.

Det er derfor aftalt at [navn] har betalt et á conto beløb på [kroner] til dækning af en eventuel efteropkrævning af registreringsafgift i forbindelse med køb af [køretøj] i henhold til slutseddel af [dato].

Beløbet bliver endelig opgjort, når den endelige afgiftsberegning foreligger fra Skat, hvilket forventes i juni 2021.

[sælger] fremlægger den endelige beregning fra Skat for [køber] som dokumentation for afgiftens størrelse.

Selvom sælger har forsøgt at beregne afgiften så korrekt som muligt tages der forbehold for at beregningen vil kunne medføre såvel tilbagebetaling til kunden som efterbetaling til sælger.

Depositum forrentes a) med [rentesats], der opgøres senest 10 dage efter endelig afgift kan beregnes eller b) forrentes ikke"

4: Særlig overgangsordning for bindende købsaftaler indgået senest 17. december 2020

Det fremgår af lovforslaget, at det for køretøjer, hvor der er indgået en bindende købsaftale senest den 17. december 2020, og hvor køretøjet indregistreres senest den 1. juli 2021, vil være muligt at vælge at bruge de hidtil gældende regler ved afgiftsberigtigelsen.

Satserne for registreringsafgift for de køretøjer, der er omfattet af overgangsordningen, fastholdes på det niveau, de havde den 17. december 2020. Det vil for eksempel sige, at en elbil, hvor der er indgået en bindende købsaftale den 15. december 2020, men hvor afgiftsberigtigelse og indregistrering først sker den 20. januar 2021, kan afgiftsberigtiges efter 2020-satserne. Anvendelse af overgangsordningen forudsætter, at:

- der indsendes dokumentation for, at der er indgået en bindende købsaftale senest i forbindelse med registreringen af køretøjet,
- og at der senest i forbindelse med anmodningen om registrering indsendes en anmodning til Motorstyrelsen om, at de hidtil gældende regler ønskes anvendt.

5: Leasing og andre køretøjer på forholdsmæssig afgift

De nye regler har kun virkning fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 18. december 2020 eller senere. For allerede indgåede leasingaftaler, hvor afgiftsperioden er begyndt senest den 17. december 2020, får de nye regler som udgangspunkt ikke betydning. Dog vil de nye regler få betydning, hvis sådanne leasingaftaler forlænges efter den 18. december 2020, da der er tale om en ny afgiftsperiode.

Hvad angår værditabsberegninger ved udløb, som foretages i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021, skal der efter lovens ikrafttræden ske en fornyet værditabsberegning efter de nye regler. Det gælder, uanset om afgiftsperioden er påbegyndt før den 18. december 2020 eller ej. Eventuelle forskelsbeløb vil blive efteropkrævet eller tilbagebetalt.

6: Særligt om genberegning

For køretøjer omfattet af genberegningsreglerne, som er registreret her i landet første gang senest den 17. december 2020, og som fra og med den 18. december skal have angivet den afgiftspligtige værdi som brugt i medfør af § 9 a, stk. 1, skal de hidtil gældende regler som udgangspunkt anvendes ved fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi som brugt.

Det vil dog efter anmodning være muligt at angive den afgiftspligtige værdi som brugt i medfør af § 9 a, stk. 1, efter de nye regler, hvis anmodning herom er fremsat over for Motorstyrelsen senest den 31. maj 2021. Eventuelle forskelsbeløb vil blive efteropkrævet eller tilbagebetalt.

7: Omlægning af løbende forbrugsafgifter

I lovforslaget foreslås at omlægge den grønne ejerafgift fra at være baseret på en bils brændstofforbrug til at være baseret på dens CO₂-udledning. Ændringen skal have virkning for biler, der indregistreres første gang i Danmark den 1. juli 2021 eller senere.

For de biler, som er indregistreret første gang i Danmark senest den 30. juni 2021, vil der fortsat skulle betales afgift opgjort efter brændstofforbruget.

Af lovforslaget fremgår, at den grønne ejerafgift og udligningsafgiften forhøjes årligt til og med 2026. Forhøjelserne vil gælde afgifterne opgjort efter både brændstofforbrug og CO₂-udledning.



Faktaark

Afgiftsregler for personbiler

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten har indgået aftale om grøn omstilling af vejtransporten. Aftalen indeholder en omlægning af bilafgifterne, der skønnes at indebære 775.000 grønne person- og varebiler i 2030. Med aftalen bliver bilafgifterne i højere grad afhængig af bilernes CO₂-udledning for derigennem at øge incitamentet til at købe grønnere biler.

Med omlægningen af bilafgifterne indføres der et ekstra skalatrin i registreringsafgiften, så den lave sats fremover udgør 25 pct. af bilens afgiftspligtige værdi op til 65.000 kr. (2021-niveau), den mellemste sats udgør 85 pct. af værdien op til 202.200 kr. (2021-niveau), og den højeste sats udgør 150 pct. derudover, *jf. tabel 1*. Samtidig fjernes eksisterende fradrag og tillæg for sikkerhedsudstyr, hvor flere i dag er standardudstyr.

Desuden erstattes eksisterende fradrag/tillæg for brændstoføkonomi med et tillæg for udledning af CO₂ i registreringsafgiften. CO₂-tillægget udgør 250 kr. pr. gram op til 125 g CO₂ pr. km. Mellem 125 og 160 g CO₂ pr. km udgør tillægget 500 kr. pr. gram og over 160 g CO₂ pr. km udgør tillægget 950 kr. pr. gram CO₂, *jf. tabel 1*.

Som kompensation for afskaffelse af fradragene for sikkerhedsudstyr og brændstofeffektivitet gives et bundfradrag i registreringsafgiften på 21.700 kr. til alle biler, og et yderligere bundfradrag til nulemissionsbiler og lavemissionsbiler, *jf. tabel 1*.

For nulemissionsbiler udgør indfasningsprocenten 40 pct. i 2021-2025, hvorefter den stiger gradvist til 80 pct. i 2030. For lavemissionsbiler (biler der udleder under 50 g CO₂ pr. km) udgør indfasningsprocenten 45 pct. i 2021 og stiger gradvist, så den udgør 65 pct. i 2025 og 80 pct. i 2030.

Derudover forhøjes ejerafgiften svarende til en stigning på ca. 250 kr. årligt over levetiden for en konventionel bil, som nyregistreres i 2021, ligesom udligningsafgiften forhøjes svarende til en årlig stigning på ca. 300 kr. for en dieselbil.

Desuden forlænges ordningen med lav elafgift til opladning af elbiler til og med 2030, hvilken stod til at udløbe ved udgangen af 2021.

Tabel 1. Omlægning af registreringsafgift for personbiler

REGISTRERINGSAFGIFT	Gældende regler (2020)	Model (2021)	Model (2025)	Model (2030)
Værdielement (pct.)				
Lav sats	85	25	25	25
Mellem sats	-	85	85	85
Høj sats	150	150	150	150
Lavt skalaknæk (kr. 2021-niveau)	-	65.000	65.000	65.000
Højt skalaknæk (kr. 2021-niveau)	202.200	202.200	202.200	202.200
Sikkerhedsfradrag (kr.)				
Fradrag for 5 stjerner i Euro NCAP	8.000	0	0	0
Fradrag pr. selealarm, maks. 3 stk.	1.000	0	0	0
Fradrag/tillæg for airbags	Varierer	Fjernes	Fjernes	Fjernes
Fradrag/tillæg for energieffektivitet				
Km-grænse for god brændstoføkonomi, benzin/diesel (km/l)	20/22	Fjernes	Fjernes	Fjernes
Tillæg for dårlig brændstoføkonomi (kr.)	6.000	0	0	0
Fradrag for god brændstoføkonomi (kr.)	4.000	0	0	0
Batterifradrag for el- og plug-in hybridbiler (kr.)				
(Kr. pr. kWh op til max 45 kWh)	1.700	1.700	0	0
CO₂-tillæg til konventionelle og plug-in-hybridbiler (kr. pr. gram) (2021-niveau)¹⁾				
Op til 125 g CO ₂ pr. km	-	250	250	250
Mellem 125 og 160 g CO ₂ pr. km	-	500	500	500
Over 160 g CO ₂ pr. km	-	950	950	950
Indfasning i endelig afgift (pct.)				
Nulemissionsbiler (typisk elbiler)	0,20	0,40	0,40	0,80
Lavemissionsbiler (typisk pluginhybridbiler)	0,20	0,45	0,65	0,80
Mindsteafgift (kr.)	20.000	0	0	0
Bundfradrag (kr.)				
Alle biler (2021-niveau) ²⁾	-	21.700	21.700	21.700
Yderligere for nulemissionsbiler	40.000	170.000	160.000	137.000
Yderligere for lavemissionsbiler	40.000	50.000	45.000	35.000

Anm.: 1) Skalaknækkene, satser i CO₂-tillægget og bundfradraget til alle biler reguleres efter personskatteovens § 20. Her er forudsat en årlig stigning på 2 pct. Desuden reguleres grænserne for CO₂-tillægget med den forventede udvikling i den gennemsnitlige CO₂-udledning for konventionelle biler.

Kilde: Skatteministeriet

Tabel 2. Registreringsafgift for nye varebiler (køretøjer omfattet af lovens § 5)

Værdielement		2020	2021
0 pct. af afgiftspligtig værdi op til beløbsgrænsen 50 pct. af resten	Reguleres efter PSL § 20 Grundbeløb i 2010-niveau 64.100 kr.	73.300 kr.	75.000 kr.
Batterifradrag i værdiafgift for lav- og nulemissionsbiler (aftrappes gradvist frem mod 2025)	Kr. pr. kWh op til max 45 kWh	1.700 kr.	1.700 kr.
CO2-tillæg til konventionelle og lavemissionsbiler		2020	2021
Sats	Reguleres efter PSL § 20 Grundbeløb i 2010-niveau 213,5 kr. pr. g pr. km	245 kr. pr. g CO2 pr. km	250 kr. pr. g CO2 pr. km
Bundfradrag til alle biler og maksimal afgift		2020	2021
Bundfradrag	Reguleres efter PSL § 20 Grundbeløb i 2010-niveau 26.500 kr.	29.300 kr.	30.000 kr.
Maksimal afgift for kasse-biler, pick-upper mv. over 3 tons	Reguleres ikke	47.000 kr.	47.000 kr.

Anm.: Beløbene for 2020 er gældende fra fremsættelse af lovforslag d. 18. december 2020

Eksempel A. Benzindreven personbil med en afgiftspligtig værdi på 250.000 kr., som udleder 165 g CO₂ pr. km, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft

	Beregning	Kr.
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	200.000
2.	Moms 25 pct. * (1.)	50.000
3.	Pris inkl. moms 1. + 2.	250.000
Registreringsafgift		
<i>Værdielement</i>		
4.	25 pct. af de første 65.000 0,25 * 65.000	16.250
5.	85 pct. ml. 65.000 og 202.200 0,85 * (202.200-65.000)	116.620
6.	150 pct. af resten 1,5 * (250.000-202.200)	71.700
<i>CO₂-tillæg</i>		
7.	250 kr. pr. g under 125 g CO ₂ pr. km 250 * 125	31.250
8.	500 kr. pr. g under 160 g men ikke under 125 g CO ₂ pr. km 500 * (160-125)	17.500
9.	950 kr. pr. g CO ₂ pr. km fra 160 g og opefter 950 * (165-160)	4.750
10.	<u>Registreringsafgift før fradrag</u> 4. + 5. + 6. + 7. + 8. + 9.	258.070
<i>Fradrag</i>		
11.	Bundfradrag til alle biler	-21.700
12.	Registreringsafgift efter fradrag 10. + 11	236.370
13.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer 3. + 12.	486.370

Eksempel B. Dieseldreven varebil med afgiftspligtig værdi på 125.000 kr., som udleder 180 g CO₂ pr. km, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft

	Beregning	Kr.
1. Forhandlerudsalgsspris ekskl. moms		100.000
2. Moms	25 pct. * (1)	25.000
3. Pris inkl. moms	1. + 2.	125.000
Registreringsafgift		
<i>Værdielement</i>		

21

4.	50 pct. af værdien over 75.000	$0,5 * (125.000 - 75.000)$	25.000
	<i>CO₂-tillæg</i>		
5.	250 kr. pr. g CO ₂ pr. km	$250 * 180$	45.000
6.	<u>Registreringsafgift før fradrag</u>	4. + 5.	70.000
	<i>Fradrag</i>		
7.	Bundfradrag til alle varebiler		-30.000
8.	Registreringsafgift efter fradrag	6. + 7.	40.000
9.	Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 8.	165.000

Eksempel D. Nulemissionsbil med afgiftspligtig værdi på 500.000 kr., som udleder 0 g CO₂ pr. km og har et elektrisk forbrug på 100 kWh, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft senest ultimo 2021

	Beregning	Kr.
1.	Forhandlerudsalgpris ekskl. moms	400.000
2.	Moms	25 pct. * (1.)
3.	Pris inkl. moms (beskattet værdi)	1. + 2.
4.	Batterifradrag på 1700 kr. pr kWh op til max 45 kWh	1.700 * 45
5.	Afgiftspligtig værdi efter batterifradrag	3. - 4.
Registreringsafgift		
<i>Værdielement</i>		
6.	25 pct. af de første 65.000	0,25 * 65.000
7.	85 pct. ml. 65.000 og 202.200	0,85 * (202.200-65.000)
8.	150 pct. af resten	1,5 * (423.500-202.200)
<i>CO₂-nillæg</i>		
Ingen pr. definition		
9.	<u>Registreringsafgift for fradrag og indfasning</u>	6. + 7. + 8.
<i>Fradrag og indfasning</i>		
10.	Bundfradrag til alle biler	-21.700

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

Eksempel E. Lavemissionsbil med afgiftspligtig værdi på 375.000 kr., som udleder 25 g CO₂ pr. km og har et elektrisk forbrug på 100 kWh, der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft senest ultimo 2021

	Beregning	Kr.
1.	Forhandlerudsalgspris ekskl. moms	300.000
2.	Moms 25 pct. * (1.)	75.000
3.	Pris inkl. moms 1. + 2.	375.000
4.	Batterifradrag på 1700 kr. pr kWh op til max 45 kWh 1.700 * 45	76.500
5.	Afgiftspligtig værdi efter batterifradrag 3. - 4.	298.500
Registreringsafgift		
<i>Værdielement</i>		
6.	25 pct. af de første 65.000 0,25 * 65.000	16.250
7.	85 pct. ml. 65.000 og 202.200 0,85 * (202.200-65.000)	116.620
8.	150 pct. af resten 1,5 * (298.500-202.200)	144.450
<i>CO₂-tillæg</i>		
9.	250 kr. pr. g under 125 g CO ₂ pr. km 250 * 25	6.250

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

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

7 - Beregningseksempel
veteranbil

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

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

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