

Skatteministeriet  
Udkast

J.nr. 2018-1390

**Forslag**  
til  
**Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven**  
(Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug)

**§ 1**

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

1. § 2 affattes således:

»§ 2. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat efter "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med en fast faktor på 1,21 og afrundes til én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug ikke er fastsat efter 1. pkt., og hvis brændstofforbrug er fastsat efter "New European Driving Cycle" (NEDC) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.«

2. I § 3, *stk. 9, 1. pkt.*, indsættes efter »vedligeholdelsesinformationer om køretøjer«: », og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008 eller Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017«.

**§ 2**

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

1. § 4, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4*. Brændstofforbruget efter *stk. 2 og 3* opgøres for benzindrevne og dieseldrevne personbiler som bilens brændstofforbrug fastsat efter "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnet til kilometer pr. liter, ganget

med en fast faktor på 1,21 og afrundet til én decimal. For personbiler, hvis brændstofforbrug ikke er fastsat efter 1. pkt., opgøres brændstofforbruget efter stk. 2 og 3 for benzindrevne og dieseldrevne biler som bilens brændstofforbrug fastsat efter "New European Driving Cycle" (NEDC) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, omregnet til kilometer pr. liter og afrundet til én decimal. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. og 2. pkt., omregnes bilens energiforbrug til forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.«

**2. § 5, stk. 6, affattes således:**

»*Stk. 6.* Brændstofforbruget efter stk. 4 og 5 opgøres for benzindrevne og dieseldrevne varebiler som bilens brændstofforbrug fastsat efter "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnet til kilometer pr. liter, ganget med en fast faktor på 1,21 og afrundet til én decimal. For varebiler, hvis brændstofforbrug ikke er fastsat efter 1. pkt., opgøres brændstofforbruget efter stk. 2 og 3 for benzindrevne og dieseldrevne biler som bilens brændstofforbrug fastsat efter "New European Driving Cycle" (NEDC) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, omregnet til kilometer pr. liter og afrundet til én decimal. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. og 2. pkt., omregnes bilens energiforbrug til forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.«

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

*Stk. 2.* For biler, for hvilke brændstofforbruget er fastsat efter "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, og som er registreret i Køretøjsregisteret første gang senest den 30. juni 2018, fastsættes brændstofforbrugsafgiften efter anmodning fra og med bilens første afgiftsperiode efter metoden angivet i lovens § 1, nr. 1, medmindre dette medfører en højere afgiftssats end den hidtidige metode. Et eventuelt allerede opkrævet forskelsbeløb tilbagebetales til den, der er registreret som ejer af bilen i Køretøjsregisteret den 1. juli 2018.

*Stk. 3.* For person- og varebiler, for hvilke brændstofforbruget er fastsat efter "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets

forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, og som er registreret i Køretøjsregisteret første gang senest den 30. juni 2018, fastsættes registreringsafgiften efter anmodning på ny på baggrund af et brændstofforbrug fastsat efter metoden angivet i lovens § 2, nr. 1 og 2, medmindre dette medfører en højere afgift end den hidtidige metode. Ved den fornyede beregning og fastsættelse af registreringsafgift anvendes bilens afgiftspligtige værdi ved første registrering i Køretøjsregisteret, og der bortses fra eventuelle efterfølgende værdiændringer. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af eventuelt for meget betalt registreringsafgift. Efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen forskelsbeløbet 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.

*Stk. 4.* Tilbagebetalingskrav efter stk. 2 og 3 forfalder fire kalendermåneder efter, at anmodning om fornyet fastsættelse af brændstofforbrugsafgift eller registreringsafgift er modtaget hos told- og skatteforvaltningen, dog tidligst den 30. november 2018, og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1, medmindre kravet ikke kan opgøres endeligt på dette tidspunkt.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Lovforslaget har til formål at indføre en ny standard for måling af bilers brændstofforbrug som grundlag for fastsættelsen af registrerings- og brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift), som fra den 1. september 2017 har været anvendt ved nye EU-typegodkendelser – den såkaldte *Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure* (WLTP). WLTP-metoden er under indfasning i EU og skal give et mere retvisende billede af det faktiske brændstofforbrug ved almindelig kørsel end den hidtidige metode – New European Driving Cycle (NEDC).

For at neutralisere en utilsigtet afgiftsforhøjelse ved overgang til WLTP-målemetoden, foreslås det, at brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden korrigeres med en fast faktor på 1,21, så afgiftsniveauet i gennemsnit fastholdes på det nuværende niveau.

#### *2. Lovforslagets indhold*

##### *2.1. Gældende ret*

For visse person- og varebiler, der er registreret første gang den 1. juli 1997 eller senere, betales en halvårlig brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift). Det gælder for personbiler, der er indrettet til

befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Der svares dog ikke afgift af biler, der registreres på grænse nummerplader eller prøvemærker. Til og med den 31. december 2018 svares heller ikke afgift af biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.

Brændstofforbrugsafgiften fastsættes ud fra bilens brændstofforbrug, så der betales højere afgift, jo højere brændstofforbruget er. Bilens brændstofforbrug fastsættes efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 eller Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 efter den såkaldte NEDC-metode (New European Driving Cycle). Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 er ændret ved Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, og der er fastsat yderligere gennemførelsesbestemmelser ved Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter NEDC-metoden, anvendes en række forskellige omregningsmetoder afhængig af bilens type til at beregne et brændstofforbrug.

Bilers brændstofforbrug fastsat efter NEDC-metoden ligger desuden til grund for beregningen er registreringsafgift, idet der gives tillæg eller fradrag i registreringsafgiften afhængig af energieffektivitet.

For benzindrevne personbiler og mindre varebiler udgør tillægget i registreringsafgiften 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Der gives tilsvarende et fradrag på 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mere end 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler og mindre varebiler gives tillæg og fradrag med de samme satser som for benzindrevne biler, men grænsen mellem tillæg og fradrag er på 22 km pr. liter brændstof.

## 2.2. Lovforslaget

Fra og med den 1. september 2017 er der indført en ny metode til måling af bilers brændstofforbrug ved EU-typegodkendelse – den såkaldte *Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure* (WLTP), som defineret i Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

Fra og med den 1. september 2018 skal alle nyregistrerede biler, der sælges i EU, have deres forbrugstal målt efter den nye WLTP-metode (bortset fra restkøretøjer). For de lidt større varebiler gælder dette fra og med den 1. september 2019.

Det foreslås, at bilers brændstofforbrug, som anvendes ved fastsættelsen af henholdsvis brændstofforbrugsafgift og registreringsafgift, fremadrettet som udgangspunkt fastsættes som målt efter WLTP-metoden korrigeret med en fast faktor på 1,21. For de biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP-metoden, vil NEDC-metoden fortsat skulle finde anvendelse. Disse

biler vil dog blive udfaset i takt med, at der kommer nye biler på markedet, som er typegodkendt efter den nye metode. For allerede indregistrerede biler, som er målt efter NEDC-metoden, foreslås ingen ændringer.

Den nye WLTP-metode vurderes at give et mere retvisende billede af bilers faktiske brændstofforbrug under normal kørsel end den hidtidige NEDC-metode, hvilket generelt vurderes hensigtsmæssigt.

EU-Kommissionen skønner, at WLTP-målinger i gennemsnit giver et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger, hvor typegodkendelsen er baseret på NEDC-metoden, dog med stor spredning. Det foreslås derfor, at brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden korrigeres med en fast faktor på 1,21, og på denne måde omregnes til NEDC-niveau. Derved fastholdes afgiftsniveauet i gennemsnit på det nuværende niveau. Det forudsættes, at korrektionen med 1,21 foretages af den, der opretter en bilmodel i Køretøjsregisteret, typisk bilimportøren eller en synsvirksomhed.

For den enkelte bilmodel kan overgangen til den nye målemetode dog betyde enten en stigning eller et fald i afgiftsbelastningen. Dette skal ses i lyset af, at den nye målemetode er mere retvisende for det faktiske forbrug. Den foreslåede ændring vil derfor medføre, at afgiftsbelastningen i højere grad vil afspejle det faktiske forbrug og dermed også i højere grad følge miljøbelastning m.v. for de konkrete køretøjer.

På sigt vil det ikke være hensigtsmæssigt at fortsætte med at anvende NEDC-metoden i det danske afgiftssystem, da der ikke fremadrettet vil blive foretaget NEDC-målinger ved nye EU-typegodkendelser. Sats mv. kan derfor på et senere tidspunkt tilpasses, så hele afgiftssystemet er baseret på WLTP-metoden og den foreslåede korrektion med en fast faktor ikke længere vil være nødvendig.

Det forventes, at der allerede i løbet af foråret 2018 vil blive markedsført biler, hvor brændstofforbruget alene er målt WLTP-metoden. De foreslåede ændringer bør derfor gennemføres hurtigst muligt for at undgå en utilsigtet stigning i registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift for disse biler alene som følge af den nye målemetode.

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

Fastholdes de gældende regler om fastsættelse af brændstofforbrug som afgiftsgrundlag, skønnes det, at overgangen fra NEDC-metoden til WLTP-metoden vil indebære en utilsigtet forhøjelse af registrerings- og brændstofforbrugsafgiften. I 2019 skønnes et umiddelbart merprovenu på ca. 1,5 mia. kr. stigende til ca. 5 mia. kr. i varig virkning. Efter tilbageløb og adfærd skønnes merprovenuet at udgøre ca. 0,5 mia. kr. i 2019 stigende til ca. 1,5 mia. kr. i varig virkning. Med de foreslåede

ændringer skønnes det, at dette merprovenu neutraliseres.

Det skal dog bemærkes, at der er stor spredning i forskellen mellem brændstofforbruget målt med hhv. NEDC og WLTP-metoden. Med de foreslåede ændringer vil der derfor kunne findes konkrete bilmodeller, for hvilke registrerings- og ejerafgiften vil stige ved overgangen til WLTP-metoden. Dog vil der også med de foreslåede ændringer kunne findes bilmodeller, for hvilke registrerings- og ejerafgiften falder.

Det forudsættes, at den foreslåede korrektion af bilers målte brændstofforbrug efter WLTP-metoden med 1,21 foretages af den, der opretter den pågældende bilmodel i Køretøjsregisteret, typisk en bilimportør eller en synsvirksomhed. Forslaget medfører derfor ikke administrative konsekvenser for det offentlige.

For så vidt angår de foreslåede overgangsordninger vedrørende bilers brændstofforbrug, vil SKAT skulle foretage manuel korrektion af det i Køretøjsregisteret registrerede brændstofforbrug og manuel genberegning af den fastsatte registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift. Der forventes at være tale om ganske få biler. Endvidere vil der være behov tilretning af Køretøjsregisteret, da det fremover vil skulle registreres, hvilken målemetode der er anvendt til fastsættelse af bilers brændstofforbrug. Samlet forventes dette at medføre merudgifter for SKAT på ca. 0,5 mio. kr. i 2018.

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

Lovforslagets indhold vurderes ikke at have nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslagets indhold vurderes ikke at have nogen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslagets indhold vurderes ikke at have nogen miljømæssige konsekvenser, idet afgiftsniveauet foreslås fastholdt på det nuværende niveau.

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

Den hidtidige metode til måling af brændstofforbrug (NEDC) for køretøjer er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008. Fra og med den 1. september 2017 er indfasningen af en ny målemetode (WLTP), som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, påbegyndt.

Den nye målemetode medfører, at de fleste biler får et højere målt brændstofforbrug end efter den hidtidige målemetode, hvilket vil kunne medføre højere afgifter. Det forventes, at der allerede i løbet af foråret 2018 vil blive markedsført biler, hvor brændstofforbruget alene er målt WLTP-metoden. De foreslåede ændringer har til formål at fastholde et i gennemsnit uændret afgiftsniveau i forbindelse med overgangen til WLTP-metoden.

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

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 23. marts 2018 til den 20. april 2018 været sendt i høring 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, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheformening, 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, Carta, DI, DI Transport, Eksportrådet, ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring og Pension, FSR - danske revisorer, Greenpeace Danmark, HORESTA, International Transport Danmark, Justitia, KL, Kraka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Mineralolie Brancheformening, 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, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening og VisitDenmark.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Det foreslåede forventes at medføre, at provenuet fra registrerings- og brændstofforbrugsafgift

		fastholdes på det nuværende niveau. Herved neutraliseres et utilsigtet merprovenu på ca. 1,5 mia. kr. i 2019 stigende til ca. 5 mia. kr. i varig virkning. Efter tilbageløb og adfærd skønnes dette merprovenu at ville udgøre ca. 0,5 mia. kr. i 2019 stigende til ca. 1,5 mia. kr. i varig virkning.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Manuel genberegning af registrerings- og brændstofforbrugsafgift samt tilretning af Køretøjsregisteret forventes at medføre merudgifter for SKAT på ca. 0,5 mio. kr. i 2018.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen nævneværdige
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Det foreslås, at de danske regler om brændstofforbrugsafgift og registreringsafgift tilpasses i forbindelse med indførelsen af en ny, fælles målemetode for brændstofforbrug, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017. Den nye målemetode medfører, at de fleste biler får et højere målt brændstofforbrug med højere afgifter til følge. Det er derfor nødvendigt at tilpasse afgiftsreglerne for at fastholde det nuværende afgiftsniveau i gennemsnit.	



Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering /Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X
--	----	----------

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

For visse person- og varebiler, der er registreret første gang den 1. juli 1997 eller senere, betales en halvårlig brændstofforbrugsafgift. Det gælder for personbiler, der er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Der svares dog ikke afgift af biler, der registreres på grænse nummerplader eller prøvemærker. Til og med den 31. december 2018 svares heller ikke afgift af biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.

Brændstofforbrugsafgiften fastsættes ud fra bilens brændstofforbrug, så der betales højere afgift, jo højere brændstofforbruget er. Bilens brændstofforbrug fastsættes efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer efter den såkaldte NEDC-metode (*New European Driving Cycle*), jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 2.

Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 er ændret ved Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Der er fastsat yderligere gennemførelsesbestemmelser ved Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler

og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008.

For biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter NEDC-metoden, anvendes en række forskellige omregningsmetoder afhængig af bilens type til at beregne et brændstofforbrug, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

Fra og med den 1. september 2017 er der indført en ny metode til måling af bilers brændstofforbrug ved EU-typegodkendelse – den såkaldte *Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure* (WLTP), som defineret i Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

Fra og med den 1. september 2018 skal alle nyregistrerede biler, der sælges i EU, have deres forbrugstal målt efter den nye WLTP-metode (bortset fra restkøretøjer). For de lidt større varebiler gælder dette fra og med den 1. september 2019.

Det foreslås, at bilers brændstofforbrug, som anvendes ved fastsættelsen af brændstofforbrugsafgiften, fremadrettet som udgangspunkt fastsættes som målt efter WLTP-metoden korrigeret med en fast faktor på 1,21. For de biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP-metoden, vil NEDC-metoden fortsat skulle finde anvendelse. Disse biler vil dog blive udfaset i takt med, at der kommer nye biler på markedet, som er typegodkendt efter den nye metode.

For biler, hvor der hverken er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP- eller NEDC-metoden, vil de eksisterende regler om beregning af brændstofforbrug fortsat skulle finde anvendelse. Brændstofforbrug vil desuden fortsat skulle omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal, uanset hvilken metode der anvendes til fastsættelsen i øvrigt.

WLTP-målinger giver i gennemsnit et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger, hvor typegodkendelsen er baseret på NEDC-metoden, dog med stor spredning. Det foreslås derfor, at brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden korrigeres med en fast faktor på 1,21, og på denne måde omregnes til NEDC-niveau. Dette skal sikre, at afgiftsniveauet i gennemsnit fastholdes på det nuværende niveau. Korrektionen vil skulle ske før afrundingen til én decimal.

For den enkelte bilmodel kan overgangen til den nye målemetode dog betyde enten en stigning eller et fald i afgiftsbelastningen. Dette skal ses i lyset af, at den nye målemetode er mere retvisende for

det faktiske forbrug. Den foreslåede ændring vil derfor medføre, at afgiftsbelastningen fremadrettet vil komme til i højere grad at afspejle det faktiske forbrug og dermed også i højere grad følge miljøbelastning m.v. for de konkrete køretøjer.

Til nr. 2

For visse diesel- eller benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg foreligger der ikke en måling af brændstofforbrug efter den såkaldte NEDC-metode (*New European Driving Cycle*), jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008. For disse køretøjer er der i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, fastsat en beregningsmetode, hvor bilens brændstofforbrug beregnes på baggrund af bilens vægt.

Det foreslås, at henvisningen til det EU-retlige regelgrundlag opdateres, så der henvises til både NEDC-metoden og den nye WLTP-metode – den såkaldte *Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure*, som defineret i Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

Det vil sige, at metoden med beregning af brændstofforbrug ud fra bilens vægt kun vil skulle anvendes, hvis der hverken er fastsat et brændstofforbrug efter NEDC-metoden eller WLTP-metoden. Der foreslås ingen ændringer af selve beregningsmetoden.

#### *Til § 2*

Til nr. 1

For personbiler gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften afhængig af bilens brændstofforbrug, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2 og 3. For benzindrevne personbiler udgør tillægget i registreringsafgiften 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Der gives tilsvarende et fradrag på 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mere end 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler gives tillæg og fradrag med de samme satser som for benzindrevne biler, men grænsen mellem tillæg og fradrag er på 22 km pr. liter brændstof.

Bilens brændstofforbrug fastsættes efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 eller Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 efter den såkaldte NEDC-metode (*New European Driving Cycle*), jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4. Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 er ændret ved Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, og der er fastsat yderligere gennemførelsesbestemmelser ved Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter NEDC-metoden, anvendes en række

forskellige omregningsmetoder afhængig af bilens type til at beregne et brændstofforbrug, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

Fra og med den 1. september 2017 er der indført en ny metode til måling af bilers brændstofforbrug ved EU-typegodkendelse – den såkaldte *Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure* (WLTP), som defineret i Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

Fra og med den 1. september 2018 skal alle nyregistrerede personbiler, der sælges i EU, have deres forbrugstal målt efter den nye WLTP-metode (bortset fra restkøretøjer).

Det foreslås, at bilers brændstofforbrug, som anvendes ved fastsættelsen af registreringsafgiften, fremadrettet som udgangspunkt fastsættes som et brændstofforbrug målt efter WLTP-metoden korrigeret med en fast faktor på 1,21. For de biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP-metoden, vil NEDC-metoden fortsat skulle finde anvendelse. Disse biler vil dog blive udfaset i takt med, at der kommer nye biler på markedet, som er typegodkendt efter den nye metode.

For biler, hvor der hverken er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP- eller NEDC-metoden, vil de eksisterende regler om beregning af brændstofforbrug fortsat skulle finde anvendelse. Brændstofforbrug vil desuden fortsat skulle omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal, uanset hvilken metode der anvendes til fastsættelsen heraf.

WLTP-målinger giver i gennemsnit et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger, hvor typegodkendelsen er baseret på NEDC-metoden, dog med stor spredning. Det foreslås derfor, at brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden korrigeres med en fast faktor på 1,21, og på denne måde omregnes til NEDC-niveau. Dette skal sikre, at afgiftsniveauet i gennemsnit fastholdes på det nuværende niveau. Korrektionen vil skulle ske før afrundingen til én decimal.

For den enkelte bilmodel kan overgangen til den nye målemetode dog betyde enten en stigning eller et fald i afgiftsbelastningen. Dette skal ses i lyset af, at den nye målemetode er mere retvisende for det faktiske forbrug. Den foreslåede ændring vil derfor medføre, at afgiftsbelastningen fremadrettet i højere grad vil afspejle det faktiske forbrug og dermed også i højere grad følge miljøbelastning m.v. for de konkrete køretøjer.

Til nr. 2

For mindre varebiler gives fradrag eller tillæg i registreringsafgiften afhængig af bilens brændstofforbrug, jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4 og 5. For benzindrevne varebiler udgør

tillægget i registreringsafgiften 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. Der gives tilsvarende et fradrag på 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mere end 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler gives tillæg og fradrag med de samme satser som for benzindrevne biler, men grænsen mellem tillæg og fradrag er på 22 km pr. liter brændstof.

Bilens brændstofforbrug fastsættes efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 eller Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 efter den såkaldte NEDC-metode (*New European Driving Cycle*), jf. registreringsafgiftslovens § 5, stk. 6. Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 er ændret ved Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, og der er fastsat yderligere gennemførelsesbestemmelser ved Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter NEDC-metoden, anvendes en række forskellige omregningsmetoder afhængig af bilens type til at beregne et brændstofforbrug, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.

Fra og med den 1. september 2017 er der indført en ny metode til måling af bilers brændstofforbrug ved EU-typegodkendelse – den såkaldte *Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure* (WLTP), som defineret i Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

Fra og med den 1. september 2018 skal alle nyregistrerede mindre varebiler, der sælges i EU, have deres forbrugstal målt efter den nye WLTP-metode. For de lidt større varebiler gælder dette fra og med den 1. september 2019.

Det foreslås, at varebilers brændstofforbrug, som anvendes ved fastsættelsen af registreringsafgiften, fremadrettet som udgangspunkt fastsættes som et brændstofforbrug målt efter WLTP-metoden korrigeret med en fast faktor på 1,21. For de varebiler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP-metoden, vil NEDC-metoden fortsat skulle finde anvendelse. Disse biler vil dog blive udfaset i takt med, at der kommer nye varebiler på markedet, som er typegodkendt efter den nye metode.

For varebiler, hvor der hverken er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP- eller NEDC-metoden, vil de eksisterende regler om beregning af brændstofforbrug fortsat skulle finde anvendelse. Brændstofforbrug vil desuden fortsat skulle omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal, uanset hvilken metode der anvendes til fastsættelsen heraf.

WLTP-målinger giver i gennemsnit et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger, hvor typegodkendelsen er baseret på NEDC-metoden, dog med stor spredning. Det foreslås derfor, at brændstofforbrug fastsat efter WLTP-metoden korrigeres med en fast faktor på 1,21. Dette skal sikre, at afgiftsniveauet i gennemsnit fastholdes på det nuværende niveau. Korrektionen vil skulle ske før afrundingen til én decimal.

For den enkelte bilmodel kan overgangen til den nye målemetode dog betyde enten en stigning eller et fald i afgiftsbelastningen. Dette skal ses i lyset af, at den nye målemetode er mere retvisende for det faktiske forbrug. Den foreslåede ændring vil derfor medføre, at afgiftsbelastningen fremadrettet vil komme til i højere grad at afspejle det faktiske forbrug og dermed også i højere grad følge miljøbelastning m.v. for de konkrete køretøjer.

### *Til § 3*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2018. Ikrafttrædelsestidspunktet er i overensstemmelse med regeringens målsætning om, at ny lovgivning, der har virkning for erhvervslivet, skal træde i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli.

Det foreslås i *stk. 2*, at for biler, hvis brændstofforbrug er fastsat efter WLTP-metoden, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, og som er registreret i Køretøjsregisteret første gang senest den 30. juni 2018, fastsættes brændstofforbrugsafgiften efter anmodning fra og med bilens første afgiftsperiode efter metoden angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 1. Hvis dette medfører en forhøjelse af afgiftssatsen, fastholdes den hidtil gældende sats dog. Et eventuelt allerede opkrævet forskelsbeløb tilbagebetales til den, der den 1. juli 2018 er registreret som ejer af bilen i Køretøjsregisteret.

Det er ikke muligt for SKAT at udsøge de omfattede biler ud fra registreringer i Køretøjsregisteret eller på anden måde, og det er derfor nødvendigt, at den fornyede fastsættelse af afgifter sker efter anmodning fra ejeren af køretøjet, en forhandler, el. lign.

Efter metoden angivet i lovforslagets § 1, nr. 1, korrigeres det målte brændstofforbrug med en fast faktor på 1,21, som skal kompensere for, at det målte brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode i gennemsnit er ca. 21 pct. højere end efter den hidtidige metode (NEDC).

Det foreslåede har til formål at sikre, at i øvrigt identiske biler, hvis brændstofforbrug begge er målt efter WLTP-metoden, men som er indregistreret henholdsvis før og efter lovens ikrafttræden, sidestilles i forhold til den løbende brændstofforbrugsafgift fremadrettet.

Det foreslås i *stk. 3*, at registreringsafgiften for person- og varebiler, hvis brændstofforbrug er fastsat efter WLTP-metoden, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, og som er registreret i Køretøjsregisteret første gang senest den 30. juni 2018, efter anmodning fastsættes på ny efter registreringsafgiftslovens almindelige regler men med et brændstofforbrug fastsat efter metoden i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4 og § 5, stk. 6, jf. lovforslagets § 2, nr. 1 og 2. Hvis dette medfører en forhøjelse af registreringsafgiften, fastholdes den oprindeligt fastsatte afgift dog.

Det er ikke muligt for SKAT at udsøge de omfattede biler ud fra registreringer i Køretøjsregisteret eller på anden måde, og det er derfor nødvendigt, at den fornyede fastsættelse af afgifter sker efter anmodning fra ejeren af køretøjet, en forhandler, el. lign.

Det foreslåede har til formål at sikre, at i øvrigt identiske biler, hvis brændstofforbrug er begge målt efter WLTP-metoden, men som er indregistreret henholdsvis før og efter lovens ikrafttræden, sidestilles i forhold til fastsættelsen af registreringsafgift.

Det foreslås, at bilens afgiftspligtige værdi ved første registrering i Køretøjsregisteret anvendes ved den fornyede fastsættelse af registreringsafgiften, og at der bortses fra eventuelle efterfølgende værdiændringer. Der skal således ikke tages højde for bilens alder m.v. på det tidspunkt, hvor fastsættelsen af registreringsafgiften på ny foretages. Det forventes, at der vil være tale om ganske få biler, hvor fastsættelse af registreringsafgiften på ny vil være relevant.

Det foreslås, at den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af eventuelt for meget betalt registreringsafgift. For eksempelvis biler, som er købt hos og indregistreret af en bilforhandler, er det bilforhandleren, der svarer 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, dvs. i praksis oftest en bilforhandler el. lign. Der vil ikke i dette tilfælde kunne rettes krav om tilbagebetaling mod SKAT.

Det foreslås i *stk. 4*, at tilbagebetalingskrav som følge af reglerne i stk. 2 og 3 forfalder fire kalendermåneder efter, at anmodningen om fornyet fastsættelse af henholdsvis brændstofforbrugsafgift eller registreringsafgift er modtaget hos SKAT. Tilbagebetalingskrav forfalder dog tidligst den 30. november 2018.

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. Der kan dog tidligst ske forrentning fra det tidspunkt, hvor kravet kan opgøres endeligt. Referencesatsen er, jf. rentelovens § 5, stk. 1, den officielle udlånsrente, som Nationalbanken har fastsat henholdsvis pr. den 1. januar og den 1. juli det pågældende år.



**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**  
(NB: Dog skal gældende lov fsva. love, der ophæves, ikke gengives her)

*Gældende formulering*

§ 2. Bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om afgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal.

*Lovforslaget***§ 1**

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

1. § 2 affattes således:

»§ 2. For biler, hvis brændstofforbrug er fastsat efter ”Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure” (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter, ganges med en fast faktor på 1,21 og afrundes til én decimal. For biler, hvis brændstofforbrug ikke er fastsat efter 1. pkt., og hvis brændstofforbrug er fastsat efter ”New European Driving Cycle” (NEDC) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, omregnes brændstofforbruget til kilometer pr. liter og afrundes til én

decimal.«

### § 3.

*Stk. 1-8. ...*

*Stk. 9.* For diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, fastsættes brændstofforbruget som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pvt. Af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. ...

**2.** I § 3, *stk. 9, 1. pkt.*, indsættes efter »vedligeholdelsesinformationer om køretøjer«: », og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008 eller Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017«.

### § 2

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

### § 4.

*Stk. 1-3. ...*

*Stk. 4.* Brændstofforbruget efter stk. 2 og 3 opgøres for benzindrevne og dieseldrevne personbiler som bilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets

**1.** § 4, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Brændstofforbruget efter stk. 2 og 3 opgøres for benzindrevne og dieseldrevne personbiler som bilens brændstofforbrug fastsat efter ”Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure” (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og

forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. pkt., omregnes bilens energiforbrug til et forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes med én decimal.

*Stk. 5-12. ...*

## § 5.

*Stk. 1-5. ...*

*Stk. 6.* 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

Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnet til kilometer pr. liter, ganget med en fast faktor på 1,21 og afrundet til én decimal. For personbiler, hvis brændstofforbrug ikke er fastsat efter 1. pkt., opgøres brændstofforbruget efter stk. 2 og 3 for benzindrevne og dieseldrevne biler som bilens brændstofforbrug fastsat efter "New European Driving Cycle" (NEDC) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, omregnet til kilometer pr. liter og afrundet til én decimal. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. og 2. pkt., omregnes bilens energiforbrug til forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.«

*2. § 5, stk. 6,* affattes således:

»*Stk. 6.* Brændstofforbruget efter stk. 4 og 5 opgøres for benzindrevne og dieseldrevne varebiler som bilens brændstofforbrug fastsat efter "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, omregnet til kilometer pr. liter, ganget med en fast faktor på 1,21 og afrundet til én decimal. For varebiler, hvis brændstofforbrug ikke er fastsat efter 1. pkt., opgøres brændstofforbruget efter stk. 2 og 3

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. 7-14. ...*

for benzindrevne og dieseldrevne biler som bilens brændstofforbrug fastsat efter ”New European Driving Cycle” (NEDC) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, omregnet til kilometer pr. liter og afrundet til én decimal. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres et brændstofforbrug som angivet i 1. og 2. pkt., omregnes bilens energiforbrug til forbrug af benzin eller diesel som angivet i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter og afrundes til én decimal.«

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

*Stk. 2.* For biler, for hvilke brændstofforbruget er fastsat efter ”Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure” (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, og som er registreret i Køretøjsregisteret første gang senest den 30. juni 2018, fastsættes brændstofforbrugsafgiften efter anmodning fra og med bilens første afgiftsperiode efter metoden angivet i lovens § 1, nr. 1, medmindre dette medfører en højere afgiftssats end den hidtidige metode. Et eventuelt allerede opkrævet forskelsbeløb tilbagebetales til den, der er registreret som ejer af bilen i Køretøjsregisteret den 1. juli

2018.

*Stk. 3.* For person- og varebiler, for hvilke brændstofforbruget er fastsat efter ”Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure” (WLTP) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 og Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017, og som er registreret i Køretøjsregisteret første gang senest den 30. juni 2018, fastsættes registreringsafgiften efter anmodning på ny på baggrund af et brændstofforbrug fastsat efter metoden angivet i lovens § 2, nr. 1 og 2, medmindre dette medfører en højere afgift end den hidtidige metode. Ved den fornyede beregning og fastsættelse af registreringsafgift anvendes bilens afgiftspligtige værdi ved første registrering i Køretøjsregisteret, og der bortses fra eventuelle efterfølgende værdiændringer. Den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler, har krav på tilbagebetaling af eventuelt for meget betalt registreringsafgift. Efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen forskelsbeløbet 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.

*Stk. 4.* Tilbagebetalingskrav efter stk. 2 og 3 forfalder fire kalendermåneder efter, at anmodning om fornyet fastsættelse af brændstofforbrugsafgift eller

registreringsafgift er modtaget hos told- og skatteforvaltningen, dog tidligst den 30. november 2018, og forrentes fra forfaldsdagen efter reglerne i rentelovens § 5, stk. 1, medmindre kravet ikke kan opgøres endeligt på dette tidspunkt.