

Udskriftsdato: 14. december 2025

2018/1 LSF 207 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug)

Ministerium: Skatteministeriet

Journalnummer: Skattemin., j.nr. 2019-1974

Forslag

til

Lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love¹⁾

(Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug)

§ 1

I lov nr. 1130 af 11. september 2018 om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Beskatning af beløb vedrørende tilbagebetalte provisioner, EU-retlig tilpasning af reglerne vedrørende udenlandske pensionsinstitutters investeringer i fast ejendom og bestemmelser i momsloven om momsfrigivelse for selvstændige grupper og justering af værnsregler, der sikrer beskatning af udbytter m.v.) foretages følgende ændring:

1. I § 17, stk. 1, 1. pkt., stk. 2, 1. pkt., og stk. 3, 1. pkt., ændres »den 31. marts 2019« til: »den 31. december 2020«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. april 2019.

- ¹⁾ Loven har som udkast været noticeret 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).

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) ønsker med dette lovforslag at sikre ro om bilafgifterne ved overgangen til opgørelse af bilers brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode.

Det har vist sig, at der er en betydelig usikkerhed knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter den nye WLTP-metode, og Europa-Kommissionen har valgt at stramme op på retningslinjerne for de konkrete målinger. Grundet usikkerheden foreslås det at forlænge den gældende overgangsperiode for opgørelse af biler brændstofforbrug, som danner grundlag for fastsættelse af brændstofforbrugsafgiften og registreringsafgiften, indtil udgangen af 2020. Forslaget betyder, at der ikke pr. 1. april 2019 sker ændringer i den måde, brændstofforbruget og bilafgifterne for nye biler fastsættes.

1.2. Lovforslagets baggrund

Det foreslås at metoden for opgørelse af brændstofforbruget, der anvendes i overgangsperioden (NEDC2-metoden tillagt 10 pct.), forlænges indtil udgangen af 2020.

Forslaget skal ses i lyset af, at Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 indførte en ny metode til fastsættelse af bilernes brændstofforbrug. Brændstofforbruget skal således måles efter WLTP-metoden korrigeret tillagt 21 pct. Formålet med ændringen var at sikre, at overgangen til WLTP-metoden er provenuneutral efter tilbageløb og adfærd.

I forbindelse med overgangen til fastsættelse af bilers brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode blev der etableret en overgangsperiode, hvormed brændstofforbruget frem til og med 31. marts 2019, fastsættes efter et tilnærmet NEDC-forbrug (NEDC2) udregnet ud fra WLTP-testen tillagt 10 pct.

Overgangsperioden blev indført for at give bilimportørerne, bilforhandlerne og leasingselskaberne, bedre tid til at få idriftsat et it-system, som kunne kommunikere med bilproducenterne, således at det korrekte brændstofforbrug opgjort efter den nye WLTP-metode kunne fastslås i sammenhæng med bilkøberens ønsker til bilen. På grund af overgangsperioden sker overgangen til WLTP-metoden den 1. april 2019.

Det har imidlertid vist sig, at der er en betydelig usikkerhed knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter den nye WLTP-metode. Senest har Europa-Kommissionen besluttet at stramme op på retningslinjerne for de konkrete målinger, jf. bl.a. Europa-Kommissionens forordning (EU) 2018/1832 af 5. november 2018 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Europa-Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 med henblik på at forbedre typegodkendelsesprøvning og -procedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer med hensyn til emission, herunder vedrørende overensstemmelse efter ibrugtagning og emission ved faktisk kørsel og indførelse af anordninger til overvågning af forbruget af brændstof og elektrisk energi.

For at undgå, at der opstår behov for yderligere tilpasninger af lovgivningen på bilafgiftsområdet, som skaber uro på bilmarkedet, foreslås det, at den metode for opgørelse af brændstofforbruget, der anvendes i overgangsperioden (NEDC2-metoden tillagt 10 pct.) forlænges indtil udgangen af 2020.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Gældende ret

Regler om typegodkendelse og opgørelse af bilers brændstofforbrug er reguleret i EU-retten. For biler, der er typegodkendt før den 1. september 2017, opgøres brændstofforbruget 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 Europa-Kommissionens forordning nr. 692/2008 af 18. juli 2008, og der er fastsat yderligere gennemførelsesbestemmelser ved Europa-Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For biler, der typegodkendes efter 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-metoden) – som er defineret i Europa-Kommissionens forordning nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

Efter dansk ret skal der for visse person- og varebiler betales en halvårlig brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift). Det gælder for personbiler, der er registreret første gang den 1. juli 1997 eller senere og indrettet til befordring af højst ni personer, føreren medregnet, og for varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, der er registreret første gang den 1. januar 2010 eller senere. Der svares dog ikke afgift af biler, der registreres på grænsenummerplader eller prøvemærker. Til og med den 31. december 2021 svares der heller ikke afgift af biler, der alene anvender brændselsceller som drivmiddel.

Brændstofforbrugsafgiften fastsættes ud fra bilens EU-typegodkendte brændstofforbrug. Der betales højere afgift, jo højere brændstofforbruget er.

Brændstofforbruget anvendes endvidere som faktor for beregningen af registreringsafgiften for personbiler og varebiler indtil 3.500 kg tilladt totalvægt, 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 kilometer pr. liter brændstof. Der gives tilsvarende et fradrag på 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mere end 20 kilometer 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 kilometer pr. liter brændstof.

Ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 blev det indført, at brændstofforbruget, som danner grundlag for beregning af brændstofforbrugsafgiften og registreringsafgiften, fremover skal fastsættes på grundlag af det forbrug, der er opgjort efter WLTP-metoden. For at neutralisere en utilsigtet afgiftsforhøjelse ved overgang til WLTP-metoden tillægges brændstofforbruget, opgjort efter WLTP-metoden, 21 pct. Tillægget på 21 pct. bygger på en rapport udarbejdet for Europa-Kommissionen af Det Fælles Forskningscenter (Joint Research Center), hvori det skønnes, at opgørelser efter WLTP-metoden giver et brændstofforbrug, der i gennemsnit er ca. 21 pct. højere end opgørelser, der er baseret på NEDC-metoden. For de biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter WLTP-metoden, anvendes NEDC-metoden fortsat.

Ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 indførtes samtidig en overgangsperiode, som indebærer, at brændstofforbruget indtil den 31. marts 2019 skal opgøres efter et tilnærmet forbrugstal (NEDC2), der fremkommer via et simuleringsprogram (CO2MPAS), som Europa-Kommissionen har udarbejdet. Simuleringen er dog ikke helt præcis, idet forbrugstallene skal tillægges 10 pct. for i gennemsnit at passe ind i de nugældende afgiftsskalaer. I overgangsperioden tillægges der 10 pct. til det beregnede brændstofforbrug opgjort i kilometer pr. liter, jf. § 17, stk. 1-3, i lov nr. 1130 af 11. september 2018. Tillægget på 10 pct. baseres ligeledes på den førnævnte rapport udarbejdet for Europa-Kommissionen af Det Fælles Forskningscenter (Joint Research Center).

For biler, hvor der ikke er fastsat et brændstofforbrug efter NEDC2-metoden, herunder eksempelvis eldrevne biler, anvendes en række forskellige omregningsmetoder afhængig af bilens type til at beregne et brændstofforbrug. Disse biler er således ikke omfattet af overgangsordningen.

2.2. Lovforslaget

Det foreslås at forlænge den overgangsperiode, der blev indført ved lov nr. 1130 af 11. september 2018,

og som består i at anvende NEDC2-metoden ved opgørelse af bilers brændstofforbrug tillagt 10 pct., til udgangen af 2020.

Ved lovforslaget foreslås således en videreførelse af de gældende regler. Den foreslåede forlængelse af overgangsordning vil medføre, at opgørelse af brændstofforbruget efter WLTP-metoden tillagt 21 pct., som vil danne grundlag for fastsættelse af brændstofforbrugsafgift og registreringsafgift, udskydes til den 1. januar 2021.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forslaget om at forlænge overgangsperioden, hvor NEDC2-metoden anvendes og tillægges 10 pct., skønnes både umiddelbart og efter tilbageløb og adfærd at være en provenuneutral tilpasning af overgangen til WLTP-metoden. Der er dog stor usikkerhed forbundet med at skønne over de provenumæssige konsekvenser.

WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil, hvilket medfører, at der vil kunne findes konkrete biler, for hvilke der er en forskel i brændstofforbruget efter NEDC2-metoden tillagt 10 pct. og forbruget efter WLTP-metoden tillagt 21 pct. for den samme bil. På den baggrund vil der kunne findes tilfælde, hvor der vil ske diskretionære afgiftsændringer, selvom den gældende overgangsordning forlænges.

Lovforslaget vurderes ikke at have implementeringskonsekvenser for det offentlige.

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

Forslaget om at forlænge overgangsperioden, hvor NEDC2-metoden anvendes og tillægges 10 pct., skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet, da den foreslåede forlængelse af overgangsperioden er en videreførelse af den gældende metode for opgørelse af brændstofforbrug – den såkaldte NEDC2-metode tillagt 10 pct.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Loven notificeres som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (informationsproceduredirektivet). Der er tale om en skattemæssig foranstaltning, hvorfor der ikke gælder nogen stand-still-periode.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Grundet det nært forestående udløb af overgangsperioden vedrørende opgørelse af bilers brændstofforbrug, jf. lov nr. 1130 af 11. september 2018, har et udkast til lovforslaget i perioden fra den 14. marts 2019 til den 16. marts 2019 været sendt i en forkortet høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, 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 Elbil Alliance, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Lokalsyn, Dansk Taxi Råd, Dansk Told-

og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Eksportrådet, Elbilforeningen FDEL, 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 & Pension, FSR - danske revisorer, International Transport Danmark, Justitia, Kraka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Mellemfolkeligt Samvirke, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Skatteankestyrelsen, SMVdanmark og SRF Skattefaglig Forening.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven notificeres som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (informationsproceduredirektivet).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Ved lov nr. 1130 af 11. september 2018 blev brændstofforbrugsafgiftslovens § 2 og registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4, og § 5, stk. 6, ændret, hvilket medførte, at opgørelsen af bilers brændstofforbrug, som anvendes til fastsættelse af bilers brændstofforbrugsafgift og registreringsafgift, fremadrettet skulle opgøres på grundlag af WLTP-metoden tillagt 21 pct. Det fremgår samtidig af lovens virkningsbestemmelser, at der i en periode frem til og med den 31. marts 2019 gælder en overgangsperiode, hvor bilers brændstof-

forbrug i stedet skal opgøres efter NEDC2-metoden tillagt 10 pct. Ved udløbet af overgangsperioden vil brændstofforbruget blive opgjort efter WLTP-metoden tillagt 21 pct.

De 10 pct., som tillægges forbruget efter NEDC2-metoden, og de 21 pct., som tillægges forbruget efter WLTP-metoden, er baseret på en rapport udarbejdet for Europa-Kommissionen af Det Fælles Forskningscenter (Joint Research Center).

Det har imidlertid vist sig, at der er en del usikkerhed knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter WLTP-metoden. Senest har Europa-Kommissionen valgt at stramme op på retningslinjerne for de konkrete målinger, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 1.2.

For at imødegå usikkerhed om bilafgifterne og dermed uro på bilmarkedet, foreslås det at forlænge den gældende overgangsperiode, hvor NEDC2-metoden tillagt 10 pct. anvendes til at fastsætte bilers brændstofforbrugsafgift og registreringsafgift. Anvendelsen af NEDC2-metoden tillagt 10 pct. foreslås således videreført indtil udgangen af 2020.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. april 2019.

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

I lov nr. 1130 af 11. september 2018 om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Beskatning af beløb vedrørende tilbagebetalte provisioner, EU-retlig tilpasning af reglerne vedrørende udenlandske pensionsinstitutters investeringer i fast ejendom og bestemmelser i momsloven om momsfritagelse for selvstændige grupper og justering af værnsregler, der sikrer beskatning af udbytter m.v.), foretages følgende ændring:

§ 17. For biler nævnt i brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, stk. 1, 2. pkt., som indsat ved denne lovs § 3, nr. 1, hvor der foreligger en omregning fra den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer til et brændstofforbrug, der svarer til det brændstofforbrug, der er fastsat efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, stk. 1, 1. pkt., jf. Kommissionens forordninger nr. 1152/2017 og 1153/2017 af 2. juni 2017, anvendes i tidsrummet til og med den 31. marts 2019 det brændstofforbrug, der fremkommer efter omregning. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter, ganges med 1,1 og afrundes til én decimal.

Stk. 2. For biler nævnt i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4, 3. pkt., som indsat ved denne lovs § 11, nr. 1, hvor der foreligger en omregning fra den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer til et brændstofforbrug, der svarer til det brændstofforbrug, der er fastsat efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 4, 1. pkt., jf. Kommissionens forordninger nr. 1152/2017 og 1153/2017 af 2. juni 2017, anvendes i tidsrummet til og med den 31. marts 2019 det brændstofforbrug, der fremkommer efter omregning. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter, ganges med 1,1 og afrundes til én decimal.

1. I § 17, stk. 1, 1. pkt., stk. 2, 1. pkt., og stk. 3, 1. pkt., ændres »den 31. marts 2019« til: »den 31. december 2020«.

Stk. 3. For biler nævnt i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 6, 3. pkt., som indsat ved denne lovs § 11, nr. 2, hvor der foreligger en omregning fra den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer til et brændstofforbrug, der svarer til det brændstofforbrug, der er fastsat efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 6, 1. pkt., jf. Kommissionens forordninger nr. 1152/2017 og 1153/2017 af 2. juni 2017, anvendes i tidsrummet til og med den 31. marts 2019 det brændstofforbrug, der fremkommer efter omregning. Det beregnede brændstofforbrug omregnes til kilometer pr. liter, ganges med 1,1 og afrundes til én decimal.

Stk. 4-6. ---