


Skatteministeriet

3. maj 2018
J.nr. 2018 - 1390

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven. Forslaget indgår i L 237 forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Justering af reglerne om fast driftssted ved investering via transparente enheder, 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 værneregler, der sikrer beskatning af udbytter m.v.)

Forslaget om ændringen i brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug) har været sendt særskilt i høring i perioden fra den 23. marts til og med den 20. april 2018.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-----------------------|---|---|
| <i>Advokatrådet</i> | Advokatrådet har ingen bemærkninger. | |
| <i>Bilbranchen DI</i> | <p>Bilbranchen anfører, at det er vigtigt, at den foreslåede ændring sker i et tempo, således at ordningen kan understøttes systemmæssigt såvel i branchen som i SKAT.</p> <p>På baggrund af oplysninger fra DDB anfører Bilbranchen DI, at WLTP vil indebære større udsving i brændstofforbruget mellem forskellige bilmærker- og modeller end det på baggrund af WLTP beregnede NEDC-brændstofforbrug. Da bilimportørerne ikke er klar med et it-system, der håndterer forskellen i WLTP-forbruget for alle mulige konfigurationer for de forskellige bilmodeller, indebærer de forventede udsving i WLTP-brændstofforbruget usikkerhed for forhandlere og deres kunder om registreringsafgiften på et køretøj på købstidspunktet.</p> <p>Bilbranchen støtter derfor op om DDBs forslag om, at overgangen fra NEDC til WLTP sker i to trin, således at man i en overgangsperiode anvender det på baggrund af WLTP beregnede NEDC-forbrug omregnet med en faktor 1,1. Når importørerne har implementeret de nødvendige it-systemer (tidligst fra 1. januar 2019), kan trin 2, hvor brændstofforbruget målet efter WLTP opregnes med en faktor 1,21, implementeres.</p> | <p>For så vidt angår systemmæssige udfordringer i forbindelse med beregning af pris og registreringsafgiften ved overgangen til WLTP, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> <p>For så vidt angår en overgang fra NEDC til WLTP i to trin, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-----------------------------|--|---|
| | <p>Med henvisning til høringssvaret fra DDB udtrykker Bilbranchen DI et ønske om, at der tages højde for, at omregningsfaktoren på 1,21 er beregnet som et vægtet gennemsnit for alle benzin- og dieseldrevne biler solgt i EU, hvilket ikke nødvendigvis kan overføres på biler solgt på det danske marked. Derfor bør omregningsfaktoren korrigeres i lyset af sammensætningen af biler på det danske marked.</p> <p>Endelig ønsker Bilbranchen DI, at det tages særligt hensyn til elbiler og opladningshybridbiler i overgangen fra NEDC til WLTP.</p> | <p>For så vidt angår anvendelse af en omregningsfaktor, der afspejler det danske bilmarked, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> <p>For så vidt angår anvendelse af en alternativ omregningsfaktor for forskellige biltyper, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> |
| <p><i>Brintbranchen</i></p> | <p>Brintbranchen byder et mere retvisende billede af bilers brændstofforbrug velkommen, da det vil gøre det lettere for forbrugerne at vælge en klimavenlig bil.</p> <p>Der anføres dog en bekymring for afgiftsstigningen for brintbiler i 2021 som følge af indfasningen af de almindelige bilafgifter. Fra 1. januar er brændselscellebiler fuldt indpasset i ejerafgiften, mens registreringsafgiften gradvis indfases over 5 år. Brintbranchen ønsker, at brændselscellebiler først indpasses i ejerafgiften i 2025, hvor brændselscellebilerne er fuldt indpasset i registreringsafgiften.</p> | <p>Med tillægsaftalen til <i>Aftale om de fremtidige afgiftsvilkår for el- og brændselscellebiler</i> af 18. april 2017 er aftaltpartierne enige om at mødes i 2. kvartal 2018 for at drøfte status på udviklingen i el- og brintbilsalget. Det vil her blive vurderet, om der skal indføres yderligere tiltag for el- og brintbiler.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------------|--|--|
| <i>Camping Branchen</i> | <p>Camping Branchen anfører, at en korrektionsfaktor på 1,21 alene vil gøre overgangen fra NEDC til WLTP neutral for almindelige personbiler. Anvendelse af en korrektionsfaktor på 1,21 vil imidlertid medføre en afgiftsstigning for autocampere, som er store køretøjer.</p> <p>Da større varebiler er den type basiskøretøj, som overvejende danner grundlag for autocampere, ønsker Camping Branchen, at ikrafttrædelsestidspunktet for autocampere følger de større varebiler.</p> | <p>For så vidt angår anvendelse af en alternativ omregningsfaktor for forskellige biltyper henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> <p>Lovforslaget omhandler alene køretøjer, som er testet efter WLTP-metoden. For køretøjer, som alene er testet efter den tidligere NEDC-metode, fastsættes bilafgifterne efter gældende regler.</p> |
| <i>Dansk Byggeri</i> | <p>Dansk Byggeri har ingen bemærkninger.</p> | |
| <i>Dansk Elbil Alliance</i> | <p>Dansk Elbil Alliance anfører, at forskellen mellem NEDC- og WLTP-testen for elbiler og opladningshybridbiler er større end 1,21. Derfor opfordre Dansk Elbil Alliance til, at omregningsfaktoren evalueres, når et større antal resultater med WLTP-testen er tilgængelige.</p> | <p>For så vidt angår anvendelse af en alternativ omregningsfaktor for forskellige biltyper henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> |
| <i>De Danske Bilimportører (DDB)</i> | <p>DDB bakker op om princippet bag omregningen af brændstofforbruget målt med WLTP. Derudover fremhæver DDB, at det er væsentligt, at forslaget vedtages hurtigst muligt, at der ikke opstår usikkerhed for forbrugerne.</p> <p>DDB ser dog gerne, at man tager højde for de konkrete data for det danske marked. Det anerkendes</p> | |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>dog, at den angivne omregningsfaktor på 1,21 foreløbigt udtrykker den eneste officielle vurdering af effekten på det målte brændstofforbrug for identiske biler ved indførsel af WLTP sammenlignet med NEDC.</p> <p>DDB anfører imidlertid, at forskellen på 21 pct. mellem brændstofforbruget målt efter WLTP og NEDC er beregnet som et vægtet gennemsnit for alle benzin- og dieseldrevne biler solgt i EU i 2015 og dækker over en stor spredning.</p> <p>Det anføres derfor, at omregningsfaktoren for det danske marked er anderledes som følge af sammensætning af salget af relativt små biler. På bestilling fra DDB har Copenhagen Economics været i dialog med EU-kommissionens ”Joint Research Centre” (JRC) og har på baggrund af data derfra beregnet, at omregningsfaktoren for biler på det danske marked burde være 1,28 fremfor 1,21.</p> | <p>Det er som udgangspunkt korrekt, at sammensætningen af bilsalget i Danmark er anderledes end i Europa. Det kan derfor tale for at omregningsfaktoren bør være større, end når der ses på sammensætningen af bilsalget i hele Europa.</p> <p>Ifølge EU-Kommissionens Joint Research Center afhænger sammenhængen mellem WLTP og NEDC af bl.a. motorstørrelse og drivmiddel. Med en omregning af brændstofforbruget med en faktor 1,21 for alle biler vil der derfor kunne findes konkrete bilmodeller, for hvilke registrerings- og ejerafgiften vil stige ved overgangen til WLTP. Omvendt vil der også med de foreslåede ændringer kunne findes bilmodeller, for hvilke registrerings- og ejerafgiften vil falde.</p> <p>I beregningerne fra Copenhagen Economics er der imidlertid ikke taget højde for de adfærdsvirkninger, overgangen til WLTP må forventes at indebære. Da der er stor spredning i, hvordan overgangen fra NEDC til WLTP påvirker brændstofforbruget for den enkelte bil, vil en skalering med en fast faktor for alle biler indebære både afgiftsstigninger- og lempelser, hvilket skønnes at medføre adfærdsendringer. På baggrund af</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>Derudover foreslår DDB, at omregning fra brændstofforbrug målt efter WLTP til et NEDC-forbrug sker i to trin, således at man i en overgangsperiode frem til tidligst 31. marts 2019 anvender det på baggrund af WLTP beregnede NEDC-brændstofforbrug opregnet med en faktor 1,1.</p> <p>Til grund for forslaget ligger, at det har vist sig ikke at være muligt at</p> | <p>danske data for bilsalget og sammenhængen mellem overgangen fra NEDC til WLTP skønnes en omregning med en faktor på 1,21 for alle WLTP-målte biler efter tilbageløb og adfærd at være proveneutral. En højere omregningsfaktor, fx 1,28, skønnes at indebære et mindre provenu efter tilbageløb og adfærd.</p> <p>Derudover forventes omlægningen af bilafgifterne fra sidste efterår yderligere at reducere andelen af biler i mikro og lille segmentet, så sammensætningen af bilmarkedet i Danmark på lidt længere sigt må forventes at ligne sammensætningen i EU som helhed.</p> <p>Der er dog generelt stor usikkerhed forbundet med at skønne over konsekvenserne ved overgangen fra NEDC til WLTP, da der er usikkerhed om, hvordan WLTP vil slå igennem på det danske bilmarked.</p> <p>Grundet usikkerhed om de faktiske effekter af WLTP vil området blive fulgt tæt.</p> <p>Uanset at brændstofforbruget skaleres med en faktor 1,21, vil overgangen til WLTP give et mere retvisende billede af brændstofforbruget for de enkelte biler.</p> <p>Det anerkendes dog, at WLTP kan give systemmæssige udfordringer i forbindelse med beregning af pris og registreringsafgiften, som kan give usikkerhed i forbindelse med indgåelse af købsaftaler, hvor kun-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>nå at få idriftsat et IT-system hos bilimportørerne, - forhandlerne og leasingselskaberne, som kan kommunikere med bilproducenterne, så det korrekte brændstofforbrug efter WLTP fastslås i overensstemmelse med kundens ønsker til bilen. Dette har betydning for den korrekte registreringsafgift og dermed pris umiddelbart inden underskrivelse af slutsedlen.</p> <p>DDB anfører, at WLTP, i modsætning til NEDC, er en individualiseret måling af bilens brændstofforbrug og er baseret på mange flere faktorer, hvorfor forbruget og dermed bilafgiften vil afhænge af forbrugerens specifikke valg af udstyr. WLTP indebærer derfor større udsving i brændstofforbruget end det beregnede NEDC-forbrug, som er påvirket af færre faktorer. Ønsker forbrugeren at specificere sin helt egen bil i forhold til udstyr, bliver det uden systemtilpasning vanskeligt at bestemme brændstofforbruget og dermed afgiften og den samlede pris på bilen, som vil kunne give usikkerhed i forbindelse med indgåelse af købsaftaler.</p> <p>Såfremt en implementering i to trin ikke kan imødekommes, anbefaler DDB i deres høringssvar, at der fra 1. juli 2018 gives mulighed for at anvende det beregnede NEDC-forbrug uden omregning som alternativ til det omregnede WLTP-forbrug.</p> | <p>den har særlige ønsker til bilens udstyr mv. Det overvejes derfor at stille et ændringsforslag under behandlingen i folketinget, så der i en overgangsperiode, fx frem til 31. marts 2019, anvendes NEDC-forbruget skaleret med 1,1. Efter 31. marts 2019 anvendes WLTP-brændstofforbruget skaleret med en faktor 1,21. Derved vil markedet få mulighed for at tilpasse sig det nye WLTP-brændstofnorm.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---|--|---|
| | <p>DDB anfører herudover, at der bør indføres særregler for el-, plug-in hybrid- og gasbiler, da disse bilers brændstofforbrug vil opnå en større forringelse end de 21 pct., hvorfor de bør have en højere omregningsfaktor end de 21 pct. Tilsvarende mener DDB, at varebiler også bør have en særlig omregningsfaktor, da de også opnår en større forringelse end personbilerne i gennemsnit.</p> | <p>Formålet med overgangen til WLTP er netop at få et mere realistisk brændstofforbrug og biler, der får en større forringelse end gennemsnittet, afspejler netop, at NEDC-metoden ikke har givet retvisende målinger og derfor givet for gunstige fradrag for brændstoføkonomi i registreringsafgiften. Uanset at brændstofforbruget skaleres med en faktor 1,21, vil overgangen til WLTP give et mere retvisende billede af brændstofforbruget for de enkelte biler.</p> <p>Derudover vil særregler for forskellige biltyper systemmæssigt være langt mere udfordrende og tidskrævende, hvilket skal ses i lyst af, at de første biler, som alene har et brændstofforbrug målt efter WLTP, kommer på det danske marked i løbet af foråret.</p> <p>Området vil dog blive fulgt tæt for derved at kunne imødegå evt. utilsigtede stramninger.</p> |
| <p><i>Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER)</i></p> | <p>TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.</p> | |
| <p><i>FDM</i></p> | <p>FDM byder overgangen fra NEDC til WLTP velkommen, da det er i forbrugernes interesse, at brændstofforbrugsmålinger, som anvendes i typegodkendelse og markedsføringen, er så virkelighedsnær som mulig.</p> | |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---|--|--|
| | <p>Det skal dog ikke lægge bilisterne økonomisk til last, at man ændrer målemetode til måling af bilers brændstofforbrug. Derfor bakker FDM op om, at man med lovforslaget søger at fastholde det afgiftsniveauet i gennemsnit på nuværende niveau.</p> <p>Ligesom DDB anfører FDM, at WLTP indebærer større udsving i bilers brændstofforbrug og i højere grad er mere afhængig af den konkrete bil end det på baggrund af WLTP beregnede NEDC-forbrug, som alene er model/variantspecifikt. En overgang til WLTP vil derfor indebære større udsving i registreringsafgiften mellem de forskellige bilmærker og modeller. FDM læner sig derfor op af DDBs forslag om at overgangen fra NEDC til WLTP sker i to trin.</p> <p>Derudover henviser FDM til Copenhagen Economics' beregninger af en omregningsfaktor for biler solgt på det danske marked og anfører derfor, at omregningsfaktoren bør være højere end 1,21.</p> <p>Til sidst ønsker FDM, at det tages særligt hensyn til elbiler og opladningshybridbiler i overgangen fra NEDC til WLTP.</p> | <p>For så vidt angår en overgang fra NEDC til WLTP i to trin, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> <p>.</p> <p>For så vidt angår anvendelse af en omregningsfaktor, der afspejler det danske bilmarked, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> <p>For så vidt angår anvendelse af en alternativ omregningsfaktor for forskellige biltyper henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DDB.</p> |
| <p><i>Frie Danske Lastbilvognmænd</i></p> | <p>Frie Danske Lastbil-vognmænd har ingen bemærkninger.</p> | |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| <i>KL - Kommunernes Landsforening</i> | KL har ingen bemærkninger. | |
| <i>SRF Skattefaglig forening</i> | SRF har ingen bemærkninger. | |