

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 17. april 2018
SAGSNR.: 2018 - 926
ID NR.: 520121

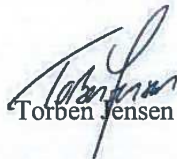
lovgivningoekonomi@skm.dk + tth@skm.dk

Høring - over forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug)

Ved e-mail af 23. marts 2018 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Skatteministeriet
lovgivningoekonomi@skm.dk
tth@skm.dk

Høring - Forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug).

Tak for det med mail af 26. marts 2018 fremsendte udkast til ovennævnte lovforslag.

Bilbranchen skal indledningsvis kvittere for lovudkastet, som vil sikre en hurtig og provenuneutral overgang til den nye målemetode for visse bilers brændstofforbrug – WLTP.

For Bilbranchen er det afgørende, at den foreslåede ændring sker i et tempo, så ændringen kan understøttes af de digitale systemer såvel i branchen som hos SKAT, således at forhandlernes salg ikke påvirkes.

Vi er i Bilbranchen som udgangspunkt positivt indstillet til den kalibrering, som CO₂MPAS modellen bruger ved indfasning af WLTP. Imidlertid er der siden fremsendelsen af lovudkastet fremkommet nye tekniske oplysninger fra De Danske Bilimportører, DBI.

Ifølge DBI vil alle bilers forbrugstal ikke påvirkes på samme måde af WLTP og af den tilbageregning (CO₂MPAS) til et NEDC-2, som skal ske for alle nye biler. Det vil resultere i større udsving fra dagens kendte tal (bilpriser, registreringsafgifter) og kunderne vil se større udsving mellem de forskellige bilmærker og modeller. Samtidig bygger EU-JRC rapporten, der fastsætter omregningsfaktoren til 1,21, på et europæisk bilsalg, som har en anderledes sammensætning af bilsalget på biltyper, størrelser og modeller, end det danske bilmarked.

Endvidere oplyser DBI, at bilimportørerne ikke er klar med WLTP tallene til indberetning i DMR for de ganske mange konfigurationsmuligheder for mange bilmodeller. Det betyder stor usikkerhed for autoforhandlerne og deres kunder, som risikerer ikke at kunne få oplyst den nøjagtige registreringsafgift på købstidspunktet. Således kan selv meget små ændringer i forbrugstallet betyde forholdsvis store ændringer i registreringsafgiften på grund af tillæg/fradrag afhængig af hvor langt den konkret konfigurerede bilmodel kører

på literen. Dette vil igen kunne betyde, at kunderne udskyder bilkøb indtil usikkerheden er fjernet, med tab for forhandlerne til følge.

Bilbranchen kan på denne baggrund tilslutte sig det forslag til en to-trins overgangsordning, som foreslås i DBIs høringssvar, således at der undgås usikkerhed hos såvel forbrugerne som hos bilforhandlerne, med negativ påvirkning af bilsalget til følge:

1. trin:

Pr. 1. juli 2018 og i en overgangsperiode anvendes NEDC-2 x 1,1 for alle biler, der er testet efter WLTP. For øvrige biler anvendes NEDC-1 som hidtil.

2. trin:

Efter overgangsperioden anvendes WLTP x 1,21. Efter 31. august 2019 vil der ikke findes biler uden WLTP.

Alternativt kan 2. trin implementeres således, at brændstofforbruget (med undtagelse af restkøretøjer) fastsættes med anvendelse af WLTP x 1,21 allerede pr. 1. januar 2019. Dette vil dog ifølge DBI være udfordrende for implementeringen af de nødvendige it-systemer, både til indberetning til DMR og til beregning hos forhandlerne.

DBI oplyser i foreningens høringssvar, at konsulentfirmaet Copenhagen Economics, i dialog med JRC, har beregnet effekten for det danske marked. Resultatet er, at den i lovforslaget angivne kalibreringsfaktor på 1,21 burde ændres til 1,28 for WLTP: For en kalibrering af det nye NEDC-2 bør man kunne anvende en faktor på 1,16 for NEDC-2, såfremt resultatet anvendes forholdsmæssigt her også. Bilbranchen skal opfordre til, at disse faktorer benyttes.

Elbiler og plug-in biler er omfattet af særlige danske omregningsregler på afgiftsområdet. Det er derfor vigtigt, at WLTP-normen korrigeres særligt for disse biler, da de har et elforbrug (Wh/km) og en rækkevidde, der påvirkes af den skærpede test under WLTP. Der bør derfor foretages en særlig korrektion disse biltyper. Med henvisning til JRC-rapporten bør elforbruget korrigeres. For nærmere beskrivelse af problemet henvises til høringssvaret fra DBI.

Med venlig hilsen

Nils Suhr Andersen

Brintbranchen

Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk

tth@skm.dk

J.nr. 2018 - 1390

Frederiksberg den 19. april 2018

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

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovenstående udkast til forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug).

Vi byder først og fremmest et mere retvisende billede af det faktiske brændstofforbrug velkommen. Dette vil gøre det lettere for forbrugere at vælge bil med omtanke for klimaet, da det højere forbrug man oplever i virkeligheden, også vil afspejle sig inden køb, leasing eller leje.

Dog er vi bekymret for den afgiftsstigning der bliver nævnt vedr. brændselscellebiler. I juni 2017 vedtog folketinget at forlænge afgiftsfritagelsen for brintbiler til ultimo 2020 for at understøtte udrulningen af brændselscellebiler. Herefter vil brændselscellebilerne følge den trappemodel som batteribiler er på i dag. Vi håber, at man vil sikre en harmonisering mellem registreringsafgiften og den grønne ejerafgift ved at udskyde indfasningen til registreringsafgiften er fuldt indfaset i 2025.

Dags dato er der 83 brintbiler indregistreret i Danmark. Derfor vil provenuet være under 55.000 kr., mens det for både branchen og internationalt sender et stærkt signal om, at Danmark ønsker at promovere grønne løsninger.

Danmarks førerposition er bevist ved, at en række store bilproducenter har lanceret deres brintbiler i Danmark blandt de første steder. Det gælder både Hyundai, Toyota og Honda, mens Ballard der bygger brintbusser f.eks. har lagt deres europæiske hovedkontor i Hobro. Derudover har NEL deres produktion af brinttankstationer i Herning, og de landede i februar 2017 en aftale om at bygge brinttankstationer for 140 millioner kroner i Californien, der planlægger at have over 100 brinttankstationer inden 2020. Ligeledes er de hovedleverandør til Nikola Motors, der vil bygge brintlastbiler i USA.

Brintbranchen uddyber naturligvis gerne ovenstående betragtninger, såfremt, at der måtte være ønske herom.

Med venlig hilsen



Tejs Laustsen Jensen
Direktør

Camping Branchen



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

20. april 2018

J.nr. 2018-1390 - Høring over forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug)

Camping Branchen, som er camping erhvervets hovedorganisation og repræsenterer ca. 90 % af branchens forhandlere af autocampere og campingvogne, fremsender hermed kommentarer vedrørende ovenstående høring.

Vi udtrykker vores bekymring om en korrektionsfaktor på 1,21 mellem nuværende NEDC-metode og den fremtidige WLTP-metode, som gennemsnitligt set vil være neutral på almindelige personbiler.

Da hovedparten af autocamperne er store køretøjer, vil det efter vores opfattelse medføre en ikke ubetydelig stigning i ejer-afgiften, såfremt der anvendes en korrektionsfaktor på 1,21.

Samtidig ønsker vi, at ikrafttrædelsestidspunktet vil følge de større varebiler (1. sep. 2019), da det er den type basiskøretøj, som overvejende danner grundlag for autocampere.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Pia Nielsen

f/Henning Nyhuus, konsulent autocampere, Camping Branchen

Fakta: Camping Branchen er en sammenslutning af fabrikanter, importører, forhandlere og udlejere af telte, trailere, campingvogne, autocampere og leverandører af forskellige former for tilbehør samt finansieringsselskaber

Fra: Bo Sandberg [mailto:bsa@danskbyggeri.dk]

Sendt: 28. marts 2018 11:26

Til: JP-Lovgivning og Økonomi <lovgivningogoekonomi@skm.dk>; Thomas Thorninger <TTh@skm.dk>

Cc: Susanne Løndal Nielsen <sni@danskbyggeri.dk>

Emne: SV: Høring over lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Til SKM!

Dansk Byggeri takker for høringsmuligheden, men har ingen kommentarer til denne høring

Venlig hilsen

Bo Sandberg

Cheføkonom

Analyseafdelingen

Tlf. direkte: 72 16 01 42 · Mobil: 28 50 38 19

danskbyggeri

Vi samler byggeri, anlæg og industri

Nørre Voldgade 106 · 1358 København K
www.danskbyggeri.dk · [Abonner på nyheder](#)

Fra: JP-SKM [mailto:skm@skm.dk]

Sendt: 23. marts 2018 18:34

Til: Thomas Thorninger

Emne: Høring over lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Til Høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Fristen for bemærkninger er den 20. april 2018.

Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr: s2015-712
Doknr: d2018-7981-2.0
20-04-2018

Høringssvar - Forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven

Skatteministeriet har den 23. marts 2018 sendt forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven i høring. Dansk Elbil Alliance takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Dansk Elbil Alliance har endnu kun kendskab til få testresultater på elbiler efter den nye WLTP-metode. Flere af de resultater vi har kendskab til, peger dog på, at forskellen mellem NEDC- og WLTP-testen for elbiler og opladningshybridbiler er større end 1,21. Det kan hænge sammen med, at bilernes hastighed er højere i WLTP-testen.

Derfor er Dansk Elbil Alliance bekymrede for, om overgangen til WLTP-testen vil fremme større biler, der er designet og optimeret til motorvejskørsel, og begrænse udbredelsen af mindre biler, herunder en del elbiler, der er designet og optimeret til bykørsel ved lavere hastigheder.

På den baggrund vil Dansk Elbil Alliance opfordre til, at omregningsfaktoren evalueres, når et større antal resultater med WLTP-testen er offentliggjort.

Med venlig hilsen

Søren Jakobsen
Chefkonsulent i Dansk Elbil Alliance/
Fællesnordisk sekretariat for e-mobilitet



Norsk
elbilforening

POWER CIRCLE
Electricity for sustainable energy



**DANSK
ELBIL ALLIANCE**

Til Skatteministeriet

Høringssvar – j.nr. 2018-1390 – til:

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

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at give bemærkninger til lovforslaget. Samtidig vil vi gerne anerkende, at skatteministeren med forslaget hurtigt tager hånd om de afgiftsmæssige problemstillinger, som indførelsen af den nye målemetode til fastsættelse af nye bilers brændstofforbrug kaldet "World-harmonized Light Vehicle Test Procedure" (WLTP) medfører.

Uagtet at vi i det følgende foreslår visse mindre justeringer, er det vigtigt, at omregningen af brændstofforbruget med det formål at neutralisere den ekstra afgift som ændringen fra en testmetode til en anden sker umiddelbart. Det vil altså sige, som anført i lovforslaget pr. 1. juli 2018 og ligeledes med muligheden for tilbagebetaling af evt. for megen betalt afgift for perioden forud.

Det er afgørende for, at forbrugere ikke betaler for meget i afgift, og det er afgørende for den fair konkurrence mellem de forskellige udbydere (bilimportører/forhandlere).

De Danske Bilimportører har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Baggrund:

WLTP afløser den eksisterende metode til fastsættelse af bilers brændstofforbrug kaldet "New European Driving Cycle" (NEDC), og den gælder for alle nyregistrerede biler pr. 1. september 2018. For nye bilmodeller, der ikke tidligere har været markedsført, har testen været gældende allerede fra den 1. september 2017.

Der er derfor allerede nu biler på markedet, der er underlagt den nye test, og der kommer løbende flere, indtil WLTP træder i kraft for alle nye biler.

WLTP adskiller sig fra NEDC ved bl.a. at udsætte bilerne for en mere realistisk test-cyklus i laboratoriet, således at det målte forbrug i højere grad vil svare til det, forbrugerne må forvente ved faktisk kørsel. Det målte forbrug stiger altså for helt identiske biler.

Eftersom både ejerafgiften (jf. brændstofforbrugsafgiftsloven) og fradrag / tillæg til registreringsafgiften (jf. registreringsafgiftsloven) beregnes på grundlag af bilens officielle brændstofforbrug, vil anvendelsen af WLTP uden ændringer heri medføre afgiftsstigninger alene som følge af den ændrede testmetode.

Det er imidlertid ikke hensigten med indførelsen af WLTP, og der er udbredt enighed i EU om, at indførelsen af WLTP ikke i sig selv bør få afgiftsmæssige virkninger. Derfor er det nødvendigt, at der tages højde for WLTP ved beregningen af såvel ejerafgiften som registreringsafgiften.

Dette gælder også, selv om der på alle nye bilers COC-dokument fremover (og indtil 2020) vil fremgå både et brændstofforbrug, der er målt efter WLTP, og et beregnet forbrug efter NEDC – kaldet NEDC-2.

Det sidste fastsættes typisk ved hjælp af et beregningsværktøj kaldet "CO2MPAS", der er udviklet af EU-kommissionen, men det kan dog også være målt ved en egentlig dobbelttest.

Under indfasningen af WLTP er der altså tre forskellige brændstofforbrugstal i spil:

NEDC-1: Dette er det hidtidige forbrugstal, der kun vil være at finde for restkøretøjer fra den 1. september 2018. Tallet er variant / model-specifikt.

NEDC-2: Dette tal er et beregnet eller evt. testet forbrug, der vil være at finde på nye, WLTP-testede bilers COC-dokument til og med 2020 sammen med WLTP. NEDC-2 er i gennemsnit 10 pct. højere end NEDC-1. Tallet er variant / modelspecifikt.

WLTP: Dette er det nye forbrugstal fastsat efter den nye og skærpede testmetode, og det er i gennemsnit 21 pct. højere end NEDC-1. Tallet er individuelt for den konkrete bil, og afhænger af en lang række udstyrsdetaljer på det enkelte køretøj udover de variant/model-specifikke.

Ifølge beregninger fra EU-kommissionens "Joint research Centre" (JRC)¹ betyder den nye testmetode, at bilens officielle brændstofforbrug efter WLTP i gennemsnit vil være 21 pct. højere, end hvis den samme bil var testet efter NEDC. Dette er et vægtet gennemsnit for alle benzin- og dieseldrevne biler solgt i EU i 2015, og det dækker over en betydelig varians fra mærke til mærke og fra model til model.

Beregningerne fra JRC viser, at også det beregnede NEDC-2-forbrug afviger fra det nuværende (kaldet NEDC-1), således at det i gennemsnit vil angive et ca. 10 pct. højere forbrugstal for identiske biler².

For det danske marked er omregningsfaktoren imidlertid anderledes som følge af sammensætningen af salget med relativt flere små biler. I Danmark sælges der flere mindre biler, med mindre motorer, og teoretisk set vil det give en for lille omregning at anvende det europæiske vægtede gennemsnit. Af JRC rapporten fremgår det, at mindre biler har behov for en større omregningsfaktor.

Analyseinstituttet, Copenhagen Economics har været i dialog med JRC og på baggrund af data derfra har de beregnet effekten for det danske marked (Rapporten er vedlagt som bilag til dette høringssvar). Resultatet er, at den i lovforslaget angivne omregningsfaktor på 1,21 burde ændres til 1,28 for WLTP, så omregningen stemmer overens med det danske marked: For en omregning af det nye NEDC-2 bør man kunne anvende en faktor på 1,16, såfremt resultatet anvendes forholdsmæssigt her også.

Baseret på konkrete eksempler, der er typiske for en stor del af markedet – men ikke hele markedet – vurderer vi dog, at behovet for omregning af NEDC-2 kan være lidt mindre, og det ligger sandsynligvis i intervallet mellem 1,12 – 1,15. Vi anbefaler 1,13.

Vi anerkender dog, at den af JRC angivne faktor på 1,21 foreløbig udtrykker den eneste officielle vurdering af effekten på det målte brændstofforbrug for identiske biler ved indførelsen af WLTP – sammenlignet med NEDC.

Vi ser alligevel gerne, at lovforslaget tager højde for de konkrete data, vi har indhentet fra JRC via Copenhagen Economics, som er gældende for det danske marked. Derved ville der være større sandsynlighed for, at omregningen kommer til at svare til det reelle behov, som en evt. senere opgørelse baseret på det kommende salg af WLTP-testede biler i Danmark vil vise.

¹ S. Tsiakmakis, B. Ciuffo, G. Fontaras, C. Cubito, J. Pavlovic, K. Anagnostopoulos, *From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO2 emissions of light-duty vehicles*, EUR 28724 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2017, ISBN 978-92-79-71642-3, doi:10.2760/93419, JRC107662.

² Stefanos Tsiakmakis a,b, Georgios Fontaras a,†, Biagio Ciuffo a, Zisis Samaras, "A simulation-based methodology for quantifying European passenger car fleet CO2 emissions". *Applied Energy* 199 (2017) 447–465.

Der er ligeledes større sandsynlighed for, at omregningen vil være provenuneutral, hvis den baseres på det danske marked fremfor på det europæiske marked som foreslået i lovforslaget.

Lovforslaget:

Med lovforslaget foreslås det, at der til beregning af såvel ejerafgiften (jf. brændstofforbrugsafgiftsloven) som registreringsafgiften (jf. registreringsafgiftsloven) for biler, der er testet efter WLTP, foretages en omregning af det målte brændstofforbrug i km/l ved at gange dette med en fast faktor på 1,21 og afrundet til én decimal.

Lovforslaget skal dermed på korrekt og officielt grundlag (EU-kommissionen / JRC) håndtere den problemstilling, at biler, der får deres officielle / typegodkendte brændstofforbrug fastsat efter WLTP, vil få tildelt et højere brændstofforbrug end helt identiske biler, der kun er testet efter NEDC-1.

De Danske Bilimportører kan således fuldt ud bakke op om princippet bag denne omregning. Faktoren på 1,21 svarer til den af JRC beregnede stigning i forbruget som følge af WLTP, men for det europæiske marked.

Som anført indledningsvist ville det dog være mere korrekt at foretage omregningen baseret på sammensætningen af det danske bilsalg, idet dette afviger markant fra det europæiske.

Med forslaget foretages omregningen fra WLTP tilbage til det sammenlignelige forbrug efter NEDC-1 i et enkelt trin med virkning allerede fra 1. juli 2018. Dermed tages der allerede nu højde for, at både NEDC-1 og 2 forsvinder endegyldigt fra bilernes COC-dokument med udgangen af 2020 til fordel for WLTP.

De Danske Bilimportører vil dog af flere grunde anbefale, at omregningen mellem WLTP og NEDC i stedet foretages i to trin – dog således at der i samme lovforslag fortsat tages højde for, at NEDC erstattes helt af WLTP efter 2020.

Vi foreslår følgende "To-trins-model" til implementering af lovforslaget:

1. Trin:

Pr. 1. juli 2018 og indtil 1. januar 2020 anvendes til fastsættelse af bilens brændstofforbrug i afgiftsmæssig sammenhæng NEDC-2 x 1,1 for alle biler, der er testet efter WLTP. For øvrige biler anvendes NEDC-1 som hidtil. (pr. 1. september 2018 kun for restkøretøjer og kun frem til 31. august 2019)

2. Trin:

Pr. 1. januar 2020 anvendes til fastsættelse af bilens brændstofforbrug, i afgiftsmæssig sammenhæng, WLTP x 1,21 (eller alternativt 1,28). Efter 31. august 2019 vil der ikke findes biler uden WLTP og NEDC-2 vil ikke længere optræde på COC-dokumentet.

Alternativt kan 2. trin implementeres således, at brændstofforbruget (med undtagelse af restkøretøjer) fastsættes med anvendelse af WLTP x 1,21 allerede pr. 1. januar 2019 – dog gerne med virkning fra 1. april 2019, således at der sikres tilstrækkeligt tid til forberedelse af de nødvendige systemer.

Begrundelse for implementering i to trin:

På baggrund af informationer fra bilfabrikanterne og vore medlemmer er det vores vurdering, at lovforslaget i sin nuværende form vil resultere i nogle væsentlige udfordringer med stor betydning for forbrugerne samt for både SKATs og bilbranchens systemer.

Udfordringerne består i væsentlighed i, at ikke alle biler påvirkes på samme måde af WLTP og af den tilbageregning (via CO2MPASS) til et NEDC-2, som skal foretages for alle nye biler.

Det vil resultere i større udsving fra dagens kendte tal (bilpriser, registreringsafgifter), og forbrugerne vil se større udsving mellem de forskellige bilmærker og modeller.

Kort sagt vil stigningen i brændstofforbrugstallet mellem NEDC-1 og WLTP variere mere og udvise en større spredning omkring gennemsnittet på 21 pct. end den tilsvarende stigning mellem NEDC-1 og NEDC-2 på 10 pct.

Det skyldes, at WLTP er baseret på mange flere faktorer/parameter, hvorfor forbruget og dermed bilafgiften vil afhænge af forbrugernes specifikke valg af udstyr. Ønsker forbrugeren at specificere sin helt egen bil, bliver det vanskeligt at forkalkulere den præcise bilafgift (og dermed endelige pris), hvorfor bilafgift/bilpris i salgskontrakten kan risikere at afvige fra den endelige pris og afgift, når bilen leveres og afgiften beregnes i SKATs systemer.

Det er en problemstilling, som må og skal løses, men det vil tage længere tid, end der med lovforslaget gives mulighed for, idet kompleksiteten her skal håndteres allerede fra 1. juli 2018.

Ovenstående "To-trins-model" har bl.a. følgende fordele:

- Vil give bedre mulighed for at forberede systemerne til håndtering af WLTP, så det er muligt at give en mere korrekt tilbudsgivning overfor forbrugere, og sikre at forbrugerne reelt betaler den afgift, som de forventede ved salgskontraktens indgåelse.
- NEDC-2 og WLTP varierer ikke lige meget. NEDC-2 er påvirket af færre faktorer, da kun dæk/fælge og gearkasse + nogle få andre ting varierer. Det er mere i tråd med eksisterende systemer og mere stabilt fra tilbud til reel konfiguration. Det kræver ikke en vis tidsramme for en ordentlig tilpasning, sådan som WLTP-omregningen gør.
- Omregning i to trin giver en mere ensartet behandling og sikrer, at bilafgifterne (og bilpriserne) ikke vil variere så meget i forhold til dagens kendte priser.
- Modellen med to trin vil være ligeså neutral i provenumæssig sammenhæng som 1-trinsmodellen, idet EU-JRC rapporten peger på NEDC x 1,1 som WLTP x 1,21 som værende de gennemsnitlige faktorer sammenlignet med NEDC-1 – på europæisk plan. En faktor 1,28 vil dog, som nævnt, være tættere på provenuneutral for det danske marked.
- Implementering af WLTP vil være mere på linje med resten af EU. Kun Tyskland vil indføre WLTP fra 1/9-2018 (men Tyskland har ingen registreringsafgifter og derfor reelt ikke nogen væsentlige afgiftsmæssige konsekvenser). De øvrige lande i Europa ser ud til først at anvende WLTP som en afgiftsmæssig parameter tidligst januar 2019

Det giver en væsentlig forskel i kompleksiteten ved håndteringen af tilbudsgivning og prisoplysninger til forbrugerne samt ikke mindst i SKATs systemer med registrering af standardpris-anmeldelser, hvorfor dette taler for en overgangsperiode med anvendelse af NEDC-2 x 1,1 inden den endelige overgang til WLTP.

Inkluderes vores forslag, betyder det, at både NEDC-2 x 1,1 og WLTP x 1,21 kan vedtages med lovforslaget, og der behøves principielt ikke yderligere lovgivningsmæssige tiltag. Men, såfremt man gerne senere vil vurdere / evaluere, om 1,21 er en retvisende omregningsfaktor for det danske marked, kan dette gøres forud for WLTP x 1,21 indfasningen pr. januar 2020 - alternativt kan det grundet en begrænset mængde biler foretages efterfølgende, hvis WLTP implementeres pr. januar 2019.

Som anført ovenfor anbefaler vi dog, at man for at sikre større overensstemmelse med omregningsbehovet for biler solgt på de danske marked, anvender omregningsfaktorerne 1,28 for WLTP og en faktor 1,13 for NEDC-2.

Med implementering i to trin vil man under alle omstændigheder have et robust grundlag for en egentlig evaluering af afgiftssatserne baseret på WLTP samtidig med at NEDC endeligt udfases. Med faktorer baseret på det danske marked vil behovet for efterfølgende justering sandsynligvis være lille.

Såfremt en implementering i to trin ikke kan imødekommes, er det afgørende vigtigt, at der gives generel mulighed - også efter ikrafttrædelsen pr. 1. juli 2018 - for at vælge NEDC-2 uden omregning som alternativ til WLTP omregnet med 1,21. Dette er vigtigt for at undgå, at biler, hvor NEDC-2 forbruget er bedre end det omregnede WLTP-forbrug, stilles dårligere end uden lovforslaget.

"Problemets omfang"

En to-trins-implementering vil dække flere biler og forbrugere. Det er nemlig kun en del af de nye biler der sælges med identiske specifikationer i større antal. De mange biler, der bestilles med en individuel udstyrskombination, vil være vanskeligere at forkalkulere prisen på.

"To-trins-modellen" sikrer altså, at flere forbrugere opnår den tilsigtede kompensation på første trin i kraft af den mindre varians for NEDC-2 (spredningen omkring den gennemsnitlige faktor er mindre og færre biler afviger væsentligt. Se figur 1 nedenfor). Det undgås desuden, at biler tildeles et dårligere omregnet WLTP-forbrug end deres NEDC-2-forbrug uden omregning.

Figur 1: Forholdet mellem NEDC og WLTP

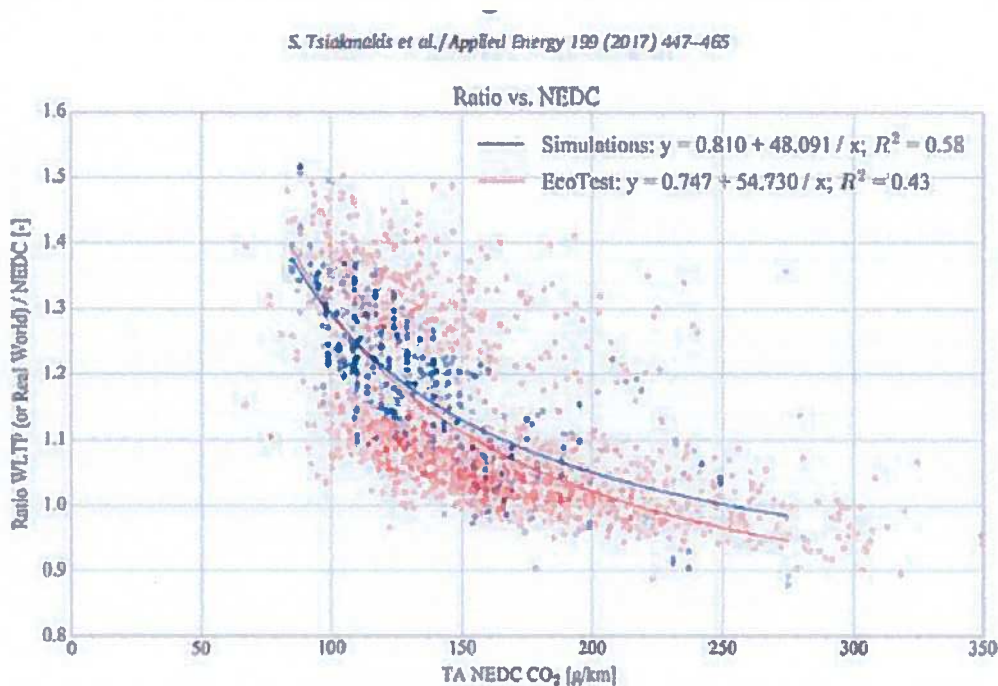


Fig. 8. Correlation factor, i.e. ratio, between WLTP/NEDC vs. reported NEDC values.

Ud af et samlet salg på ca. 263.000 biler udgør de, som er solgt med præcis den samme specifikation i et antal på min. 1.000 stk., blot 14%.

Ser man på salget af biler med præcis den samme specifikation, der er solgt i et antal på min. 100 stk. for, udgør disse ca. 40% af det samlede salg. Følgelig består ca. 60% af det samlede bilsalg af biler som maksimalt er solgt i et antal af 100 stk. med en og samme specifikation.

Antallet af forskellige udstyrsvarianter på markedet er ca. 60.000 i alt. De nævnte 60.000 forskellige kombinationer er det antal kombinationer, der hver kan resultere i forskellige WLTP værdier.

Til sammenligning er antallet af "varianter", når man anvender NEDC metoden, ca. 4.000.

Der er således tale om en ganske markant forskel på antallet af kombinationer som skal kunne håndteres i fremtidens WLTP regime sammenlignet med dagens NEDC regime. Derfor må der også gives en rimelig tid til etablering af de nødvendige systemer hertil. Det skal ses i lyset af, at det er bilimportørernes systemer, der giver oplysninger til SKATs systemer.

WLTP skal ifølge lovforslaget være det gældende regime allerede fra 1. juli i år, og det kan betyde en væsentlig reduktion af de udbudte modeller på markedet. Dette problem kan imidlertid håndteres med implementering i to trin, og vi finder det meget væsentligt, at den foreslåede ikrafttrædelsesdato fastholdes uanset.

Vores vurdering er, at der vil være behov for en periode på 6-9 måneder for at udvikle og implementere de nødvendige systemer hos alle leverandørerne på det danske marked. Således vil et skifte til WLTP pr. 1 januar 2020 være at foretrække. Et skifte pr. 1. januar 2019 vil udfordrende – men dog at foretrække fremfor et skifte til WLTP allerede pr. 1. juli 2018.

Tekniske komplikationer og tiden for løsning heraf.

Lovforslaget forudsætter, at den, der leverer det forbrugstallet, der skal anvendes for beregningen af afgiften forud for levering til af oplysninger til SKAT, også skal foretage omregningen. Det vil i stort set alle tilfælde være bilimportøren. Denne beslutning er, som vi har forstået det, begrundet med SKATs tidshorizont for at kunne tilpasse systemerne.

Dette gælder både ved omregning af NEDC-2 og WLTP. Ved anvendelse af WLTP som input bliver data meget mere individuelle og afhængig af den enkelte bils egen specifikation. For fremover at kunne tilbyde forbrugerne biler, som produceres efter deres ønske, og for at kunne forkalkulere bilafgiften korrekt, kræver det hos bilimportøren, bilforhandleren og leasingselskaberne systemer, der kan "spørge" fabrikkerne om CO2 hhv. km/l for den enkelte bil. De grundlæggende processer er defineret men selve implementeringen hos det store flertal af bilforhandlere forventes ikke at kunne klares på under et halvt år.

Øvrige forhold – vedrørende elbiler og plug-in hybridbiler

Elbiler og plug-in hybridbiler er også omfattet af WLTP, og de er begge omfattet af specielle danske omregningsregler på afgiftsområdet, hvorfor det er vigtigt, at disse biler ifm. omregningen beholder deres konkurrencedygtighed over for de mere konventionelle biler.

Elbiler har dog hverken brændstofforbrug eller CO₂-udledning, hvilket gælder både NEDC og WLTP. De har imidlertid et elforbrug (Wh/km) og en rækkevidde, der påvirkes af den skærpede test under WLTP. Dermed påvirkes også det teoretiske / skattemæssige brændstofforbrug, som elbilerne blev pålagt i forbindelse med elbilafreden i 2015 (L61) og indfasningen af afgifter på elbiler³.

Plug-in hybridbiler har ligeledes et elforbrug og en rækkevidde på el-drift, og de fik ved samme lejlighed ændret deres brændstofforbrug til beregning af registreringsafgiften og den grønne ejerafgift, ved at elforbruget blev lagt oven i deres officielle brændstofforbrug efter NEDC.

Indfasningen af afgifter på elbiler og merafgiften for plug-in hybridbiler blev med vedtagelsen af L 210 udskudt med to år. Samtidig blev der indført et fradrag i den afgiftspligtige

³ jf. forslag nr. L 61 til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og vægtafgiftsloven som vedtaget af Folketinget den 21. december 2015

værdi for batterikapaciteten på 1.700 kr. pr. kWh op til maksimalt 45 kWh gældende for perioden 2017 – 2021.

Batterifradraget beregnes på baggrund af bilens elforbrug i kWh/km ganget med rækkevidden i km på el-drift (jf. bilens COC-dokument). Hvis bilens elforbrug er på 0,15 kWh og rækkevidden er 250 km giver det en kapacitet på 37,5 kWh og et fradrag på 63.750 kr.

Med udgangspunkt i beregningerne fra JRC vil elforbruget være 28 pct. (faktor 1,28) højere ved WLTP sammenlignet med NEDC-1 for en mellemklasse elbil (medium passenger car). Samtidig vil rækkevidden falde til 81 pct. af rækkevidden efter NEDC-1 (faktor 0,81). Dette påvirker elbilens afgiftsmæssige brændstofforbrug, mens batterifradraget holdes nogenlunde konstant, da det er afledt af de to øvrige faktorer. Faktorerne afviger altså fra de faktorer, der gælder for biler med forbrændingsmotor.

Vi anbefaler at man anvender disse to nævnte omregningsfaktorer for netop disse typer af biler: JRC angiver tre faktorer for henholdsvis små, mellem og store elbiler. For en enkel håndtering af elbilerne peger vi på, at faktorerne for "mellem" anvendes – uanset størrelse.

For WLTP testede elbiler foreslås det altså at dividere elforbruget (kWh/100km) med en faktor 1,28, og det fremkomne tal anvendes i de videre afgiftsberegninger. Ligeledes divideres rækkevidden (km) med faktoren 0,81 og det fremkomne tal anvendes i de videre afgiftsberegninger.

Vi har her, som for de konventionelle bilers vedkommende anbefalet en let administrativ procedure, som kan gennemføres uden ændringer i SKATs systemer, men alene leveres af den som indleverer data (typisk bilimportøren).

For elbilers vedkommende peger vi desuden på, at omregning kan foregå i et enkelt trin til WLTP. Elbilerne solgt på det danske marked findes i væsentligt færre varianter – dvs. de varierer i begrænset omfang med hensyn til udstyr og tilvalg. Der er desuden et begrænset udbud af modeller og en del af salget sker i form af ens biler i forbindelse med flådesalg.

For plug-in hybridbiler er beregningen mere kompliceret. JRC konkluderer således, at der vil være en til en overensstemmelse mellem NEDC-1 og WLTP – dvs. en faktor 1,0. Det kombinerede og vægtede brændstofforbrug vil altså være ens for disse biler under begge testregimer, men angiver samtidig at der er tale om en stor spredning afhængig af bl.a. batteristørrelsen.

I beregningen tages der dog ikke samme hensyn til den effekt som WLTP testcyklen ville have på elforbrug og rækkevidde, hvis bilen var blevet testet som ren elbil.

Med L 61 (2015) blev plug-in hybridbilernes vægtede og kombinerede brændstofforbrug imidlertid tillagt elforbruget omregnet til et forbrug i km/l (benzin) på samme måde som for elbilerne. Eftersom der efter vore oplysninger ikke findes tal for, hvilken effekt WLTP ville have på disse parametre, hvis plug-in hybridbilen var blevet testet som ren elbil, foreslår vi, bilens "el-del" præcis som i dag, betragtes som en elbil, og at elforbruget og rækkevidden omregnes på samme måde som for elbiler. Bilens benzinforbrug (vægtet / kombineret jf. COC men i km/l) omregnes som for en benzinbil hvorefter det specielle danske afgiftsmæssige benzinforbrug kan beregnes.

JRC-rapporten indikerer en stigning i brændstofforbruget for natur- og biogasdrevne biler (målt i m³/km) på 36 pct. (faktor 1,36) efter WLTP sammenlignet med NEDC-1.

Af natur- og biogasdrevne biler betales afgift som af dieseldrevne biler. Det oplyste forbrug i m³/100 km omregnes til forbrug i m³/km. Forbrug i m³/km divideres med en fast faktor på 0,00907. Resultatet anses som brændstofforbrug som en dieseldrevet bil. Forbruget indgår i beregning af fradrag og tillæg til registreringsafgiften og i periodisk afgiftsberegning (brændstofforbrugsafgiftsloven).

Såfremt den foreslåede omregningsfaktor på 1,21 anvendes på gasbiler vil det altså jf. JRC resultere i en afgiftsstigning, idet denne faktor ikke kompenserer tilstrækkeligt for den forventede forhøjelse af forbrugstallet.

Vi foreslår at der for gasbilerne anvendes en omregningsfaktor på 1,36 mellem NEDC-1 og WLTP. Faktoren kan dog ligesom for elbilerne implementeres i et trin, eftersom udbuddet af gasbiler og variationen i udstyr mv. fortsat er begrænset for disse biler.

Varebiler, N1 i klasse 1 er omfattet af ændringen i målemetode fra NEDC til WLTP nu pr. september 2018. De fleste af bilerne i denne klasse er varebilsversioner af personbiler, og vi mener således, at de foreslåede omregningsfaktorer er anvendelige også for disse varebiler.

For varebilerne i klasse 2 og 3, træder de nye målemetoder først i kraft fra september 2019. JRC rapporten indikerer en omregningsfaktor på 1,3. Vi mener, at denne faktor bør efterprøves for to forhold, dels for bilerne, der sælges på det danske marked og dels for mikset mellem klasse 1 hhv. klasse 2+3 på markedet.

Såfremt det allerede skal indgå i det fremsatte lovforslag, mener vi, at faktoren for disse biler skal være 1,31 – 1,32.

En dansk WLTP-NEDC ratio

Helge Sigurd Næss-Schmidt, Partner

Sixten Rygner Holm, Economist

18. april 2018

1 Introduktion

Målemetoden for nye bilers CO₂-udledning overgår fra en metode kaldet NEDC til en ny metode kaldet WLTP. En rapport lavet af EU Kommissionens *Joint Research Centre* (JRC) viser, at nye biler generelt har en højere CO₂-udledning målt med WLTP i forhold til NEDC.¹ I gennemsnit er forholdet mellem WLTP og NEDC 1,21 (dette forhold kaldes i dette notat WLTP-NEDC ratioen) for nye biler i EU, dvs. at CO₂-udledningen målt med WLTP er i gennemsnit 21 procent højere end målt med NEDC.

Den danske registreringsafgift på nye biler afhænger af CO₂-udledningen (gennem et bonus-malus system), og den nye målemetode vil øge bilbeskatningen, fordi CO₂-udledningen for en given bil stiger.

Spørgsmålet er om en nedskalering af en bils målte CO₂-udledningen med ratioen 1,21 vil give en provenuneutral overgang fra NEDC til WLTP.

Vi finder, at svaret er nej. Det danske bilsalg har en overvægt af biler med lav CO₂-udledning målt med NEDC, hvor forskellen mellem den gamle og nye målemetode er særligt stor. Den gennemsnitlige WLTP-NEDC ratioen er således højere i Danmark, hvor med en skalering med 1,21 vil give et merprovenu. Konkret estimerer vi, at den gennemsnitlige danske WLTP-NEDC ratio er på ca. 1,28.

2 Beregning af en dansk WLTP-NEDC ratio

Baseret på en dialog med forfatterne bag JRC-rapporten² omkring beregningen af en dansk WLTP-NEDC ratio vurderer vi, at man kan bruge følgende ligning for WLTP-NEDC ratioen på et dansk datasæt for at beregne en WLTP-NEDC ratio for biler i Danmark:

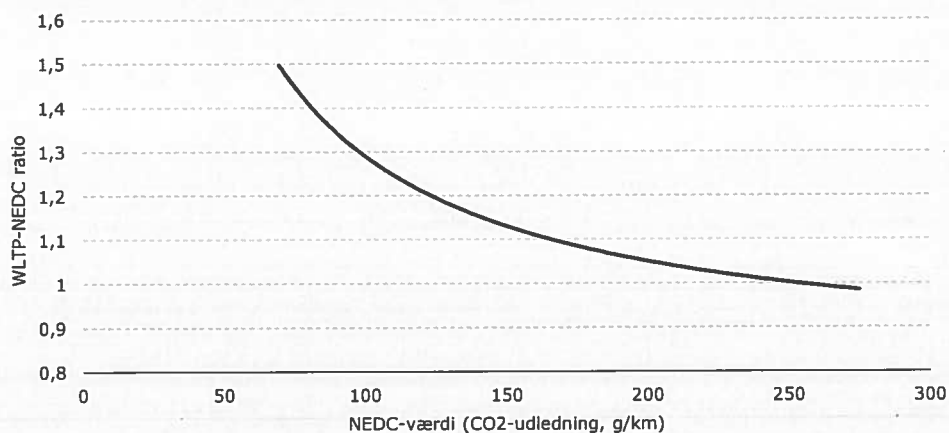
¹ JRC (Tsiakmakis et al.) (2017) *From NEDC to WLTP - effect on type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles*.

² Konkret har vi haft telefonisk kontakt med Ph.D. Stefanos Tsiakmakis, som har haft ansvaret for beregningerne af WLTP-NEDC ratioen på 1,21 i JRC-rapporten.

$$\text{WLTP-NEDC ratio} = 0,81 + \frac{48,091}{\text{NEDC-værdi}}$$

Denne ligning fremgår af figur 4 i JRC-rapporten og gengivet i Figur 1. Ligningen er estimeret på baggrund af observerede WLTP-NEDC ratioer og NEDC-værdier i et datasæt med nyregistreringer af motordrevne passagerbiler i EU. Ligningen og Figur 1 viser, at jo lavere CO₂-udledningen er målt med NEDC, så større er forskellen mellem WLTP- og NEDC-værdierne, dvs. jo højere er WLTP-NEDC ratioen. Hvis biler i Danmark i gennemsnit har en lavere CO₂-udledning målt med NEDC i forhold til biler i EU, så vil den gennemsnitlige forskel mellem WLTP og NEDC således også være højere (og WLTP-NEDC ratioen vil være højere end 1,21).

Figur 1 JRC-rapportens estimerede relation mellem NEDC-værdi og WLTP-NEDC ratioen



Kilde: JRC (Tsiakmakis et.al.) (2017) *From NEDC to WLTP - effect on type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles* (figur 4).

Vi bruger denne ligning til at estimere en dansk WLTP-NEDC ratio og finder, at ratioen er ca. 1,28, hvilket er 5,7 procent højere end 1,21. Dette er et gennemsnit over fire estimater foretaget med to forskellige beregningsmetoder og to forskellige datasæt (se Tabel 1). De to beregningsmetoder og to forskellige datasæt er beskrevet i Tabel 2.

Tabel 1 Resultater af estimation af dansk WLTP-NEDC ratio

Datasæt	Bottom-up metode	Top-down metode	Gennemsnit	Gennemsnittets afvigelse fra 1,21
JRC-datasættet for danske registreringer	1,26	1,25	1,26	4,0 %
Dansk datasæt (DBI IT)	1,34	1,26	1,30	7,4 %
Gennemsnit	1,30	1,25	1,28	5,7 %

Kilde: Copenhagen Economics baseret på EEA CO2 Monitoring Database og DBI IT data.

Tabel 2 Beskrivelse af beregningsmetoder og datasæt

	Beskrivelse
JRC-datasættet (danske registreringer)	Vi benytter samme datasæt som JRC-rapporten, men kigger kun på danske registreringer. Datasættet er det Europæiske Miljøagenturs (EEA) CO2 Monitoring Database, som er offentligt tilgængeligt på EEA's hjemmeside. Datasættet indeholder bilregistreringer i alle EU medlemslande i 2015.
Dansk datasæt (DBI IT)	Vi benytter et datasæt for de danske bilregistreringer fra De Danske Bilimportørers statistik. Data er udleveret af DBI IT og indeholder alle registreringer i 2017.
Bottom-up metode	Vi bruger ligningen til at beregne WLTP-NEDC ratioen for hver enkelt biltype og tager et vægtet gennemsnit af alle biler.
Top-down metode	Vi beregner et vægtet gennemsnit af NEDC-værdien for alle biler, og benytter derefter formelen til at beregne WLTP-NEDC ratioen.

Kilde: Copenhagen Economics på baggrund af dialog med Ph.D. Stefanos Tsiakmakis (medforfatter på JRC-rapporten).

Årsagen til at den danske WLTP-NEDC ratio er højere end den europæiske er netop, fordi den gennemsnitlige CO₂-udledning målt med NEDC for biler i Danmark er lavere end i EU. I JRC-datasættet er det vægtede gennemsnit over danske bilers NEDC-værdi på 108 g/km, mens det for alle europæiske biler er 121 g/km.

Den højere danske WLTP-NEDC ratio bevirker, at en nedskalering af bilers WLTP-værdi med 1,21 vil give et forventet merprovenu i statskassen. Dette skyldes, at skaleringen med 1,21 vil øge bilbeskatningen, idet den målte CO₂-udledning for den gennemsnitlige bil stiger. På baggrund af beregningerne i dette notat, vurderer vi, at en nedskalering af WLTP-værdien med ca. 1,28 i højere grad vil give en forventet provenuneutral overgang fra NEDC til WLTP (alt andet lige).

Kvalitetstjek af beregningsmetoden

Et kvalitetstjek af metoden viser, at den giver et retvisende estimat for WLTP-NEDC ratioen. Kvalitetstjekket består af en beregning af den europæiske WLTP-NEDC ratio baseret på JRC-datasættet for alle europæiske bilregistreringer med den angivne ligning. Hvis beregningen giver en ratio tæt på 1,21 så konkluderer vi, at metoden er retvisende. Vi finder, at dette er tilfældet. Tabel 3 herunder viser, at bottom-up og top-down metoden giver en ratio tæt på eller lig med 1,21.

Tabel 3 Kvalitetstjek

Datasæt	Bottom-up metode	Top-down metode	Gennemsnit	Gennemsnittets afvigelse fra 1,21
JRC-datasæt (alle europæiske registreringer)	1,22	1,21	1,22	0,5 %

Kilde: Copenhagen Economics baseret på EEA CO2 Monitoring Database.

Fra: 1-DEP Høringer <hoeringer@em.dk>

Dato: 20. april 2018 kl. 14.11.27 CEST

Til: "lovgivningoekonomi@skm.dk" <lovgivningoekonomi@skm.dk>

Cc: "tth@skm.dk" <tth@skm.dk>, "letbyrder@erst.dk" <letbyrder@erst.dk>

Emne: VS: Høring over lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Til Skatteministeriet

Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til den fremsendte høring.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget udkastet i høring.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Mvh Helene



HELENE STARUP

Direktionssekretær

Slotsholmsgade 10-12
DK - 1216 København K

www.em.dk

hst@em.dk

Tlf. 33 92 33 50

Mobil 91 33 73 30

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. e-mail til lovgivningoekonomi@skm.dk og tth@skm.dk

20-04-2018

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S18-6638

Ref: DBL/

Forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug), j.nr. 2018-1390

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale, og vil samtidigt gerne takke for, at Skatteministeren med forslaget handler hurtig på en problemstilling, der kunne have ledt til omfattende afgiftsstigninger for danske bilister.

I forhold til lovforslaget har FDM følgende bemærkninger:

Det er helt grundlæggende i forbrugernes interesse, at de brændstofforbrugsmålinger, der anvendes i forbindelse med nye biles typegodkendelse og som anvendes i markedsføringen, er så virkelighedsnære som muligt. Overgangen fra den hidtidige brændstofforbrugsmålinger, kaldet NEDC, til den nye WLTP-brændstofforbrugsmåling er et vigtigt skridt i denne retning. I Danmark er disse officielle forbrugsmålingstal af endnu højere betydning end for forbrugerne i de øvrige EU-lande, da såvel registreringsafgiften som den halvårslige ejerafgift er helt eller delvis baseret herpå. Et mere realistisk brændstofforbrugstal vil dermed i Danmark betyde en ikke uvæsentlig ændring i afgiftsgrundlaget for nye biler.

Selvom WLTP-brændstofforbrugsmålingerne giver en mere præcis indikation af bilens reelle brændstofforbrug end den hidtidige NEDC-standard, skal det ikke lægges bilisterne økonomisk til last, at man afløser en dårlig målemetode med en mere retvisende.

Derfor bakker FDM op om principperne i den foreslåede lovændring, der netop søger at sikre, at der tages højde for den nye målemetode i afgiftssystemet således, at afgiftsniveauet i gennemsnit fastholdes på det nuværende niveau.

Siden udarbejdelsen af lovforslaget er der dog fremkommet nye oplysninger i problemstillingen, der gør, at lovforslaget i sin nuværende form risikerer ikke fuldtud at medføre den ønskede effekt.

Ikke alle bilers forbrugstal påvirkes på samme måde af WLTP, og af den tilbageberegning til NEDC-2 som skal ske for alle nye biler. Hertil kommer, at WLTP i langt højere grad er afhængig af den helt konkrete bil, hvor NEDC-2 kun er model-/variantspecifik. Det vil resultere i større udsving fra dagens kendte tal

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

(bilpriser, registreringsafgifter), og forbrugerne vil se større udsving mellem de forskellige bilmærker og modeller.

Derudover er den i lovforslaget anvendte korrektionsfaktor baseret på en stor EU-undersøgelse (fra EU-Kommissionens Joint Research Centre, JRC) af nye biler på den europæiske markedet i 2015. Grundet det internationale set høje bilafgiftsniveau i Danmark, og at registreringsafgiften er baseret på bilens værdi, betyder det, at den danske bilpark er anderledes end den gennemsnitlige europæiske bilpark. Vi har i Danmark mindre biler med mindre motorer. De danske bilimportører har derfor bedt Copenhagen Economics viderebearbejde den fælles europæiske korrektionsfaktor i forhold til den danske bilpark. Af beregningerne, der er vedlagt høringsvaret fra De danske bilimportører som bilag, fremgår det, at der i Danmark vil være behov for en større korrektionsfaktor, hvis afgiftsneutraliteten skal søges opretholdt.

FDM foreslår derfor, at anvendelsen af korrektionsfaktoren i overgangen indføres i to tempi:

- Fra 1. juli 2018 og i en passende periode overgangsperiode anvendes NEDC-2 x 1,1 for at alle biler, der er testet efter WLTP-normen. For øvrige biler anvendes fortsat NEDC-1.
- Efter overgangsperioden anvendes WLTP x 1,21 til fastsættelse af bilens brændstofforbrug. Det bemærkes, at efter 31. august 2019, vil der ikke findes biler, der ikke er testet efter WLTP-normen.

Med afsæt i beregningerne fra Copenhagen Economics vil FDM ydermere opfordre til, at de to ovennævnte omregningsfaktorer bør være hhv. i intervallet 1,12-1,15 for NEDC-2 og 1,28 for WLTP.

FDM skal ydermere henlede opmærksomheden på elbiler og opladningshydri-der. Udbredelsen af disse biltype, hvor navnlig sidstnævnte er i vækst, bør ikke modarbejdes af den nye WLTP-norm. FDM opfordrer derfor til, at der foretages en særlig korrektion af disse biltyper. For disse bil er såvel elforbruget som rækkevidden bestemmende for afgifterne. Med henvisning til JRC's beregninger bør elforbruget korregeres med en faktor 1,28 og rækkevidden med en faktor 0,85. For nærmere beskrivelse af problemet henvises til høringsvaret fra De danske bilimportører.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Fra: Jens Groot (<mailto:fdl@fdl-vm.dk>)

Sendt: 11. april 2018 12:51

Til: JP-Lovgivning og Økonomi <lovgivningoekonomi@skm.dk>

Cc: Thomas Thorninger <TTh@skm.dk>

Emne: FDL svar på Høring over lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Skatteministeriet
Att. Thomas Thorninger

FDL fremsender hermed, som høringspart, til udkast om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug) J. nr. 2018 - 1390 som senest fredag den 20. april 2018.

FDL har gennemgået det tilsendte materiale i samarbejde med sit baglandet.

FDL har ikke noget at bemærke til de af Skatteministeriet foreslåede ændringer af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven.

FDL har derfor ingen indvendinger til Høring.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen

FDL

Frie danske lastbilvognmænd

Kontorleder FDL / Jens Groot

Transitvej 10

7100 Vejle

Tlf. 86 88 05 44

Mobil: 40 57 05 44

fdl@fdl-vm.dk

Fra: Per Schollert Nielsen [<mailto:PSN@kl.dk>]

Sendt: 16. april 2018 10:48

Til: JP-Lovgivning og Økonomi <lovgivningoekonomi@skm.dk>; Thomas Thorninger <TTh@skm.dk>

Emne: SV: Høring over lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Kære Thomas Thorninger

KL har ikke bemærkninger til lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Med venlig hilsen

Per Schollert Nielsen

Chefkonsulent

Økonomisk Sekretariat



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3385
E PSN@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk

Fra: JP-SKM [<mailto:skm@skm.dk>]

Sendt: 23. marts 2018 18:34

Til: Thomas Thorninger <TTh@skm.dk>

Emne: Høring over lovforslag om ny målemetode for bilers brændstofforbrug (WLTP).

Til Høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Fristen for bemærkninger er den 20. april 2018.

Med venlig hilsen

Thomas Thorninger

Fra: Jesper Kiholm Andersen

Sendt: 11. april 2018 11:51

Til: JP-Lovgivning og Økonomi <lovgivningoekonomi@skm.dk>; Thomas Thorninger <TTh@skm.dk>

Emne: Høringssvar til forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven

Til Skatteministeriet

Høringssvar til forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven og registreringsafgiftsloven (Ny målemetode for visse bilers brændstofforbrug), jr. Nr. 2018-1390

SRF Skattefaglig Forening takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen



Jesper Kiholm
Specialkonsulent

Skatterevisor / Master i skat

SRF Skattefaglig Forening

Formand for SRF Skattefaglig Forenings Skatteudvalg

Skattecenter Tønder

Pioner Allé 1

6270 Tønder

Telefon: 72389468

Mail: jesper.kiholm@skat.dk

Mobiltelefon: 20487375