

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

15. marts 2019

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

FSR – danske revisorer  
Kronprinsessegade 8  
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191  
fsr@fsr.dk  
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16  
Danske Bank  
Reg. 9541  
Konto nr. 2500102295

Skatteministeriet har den 14. marts 2019 fremsendt ovennævnte forslag til FSR - danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR har for nærværende ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Louise Egede Olesen  
Skattekonsulent

## David Fristrup Simonsen

---

**Fra:** Christian Brandt <chb@finansogleasing.dk>  
**Sendt:** 18. marts 2019 08:43  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi; David Fristrup Simonsen  
**Emne:** SV: Høring over lovforslag om forlængelse af overgangsordning for WLTP - j.nr. 2019-1974

Til

Skatteministeriet

I forhold til de bemærkninger jeg indsendte i fredags kommer der lige et par supplerende bemærkninger/spørgsmål her:

---

I det fremsendte resume står der: *"Da WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil, vil der 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."*

Fra og med den 1. september 2018 har nyregistreret personbiler, der sælges i EU, skulle have brændstofforbruget skiltet med WLTP forbruget.

Spørgsmål 1: Hvis et køretøj er typegodkendt før den 1. september 2017, og dermed har en NEDC måling, men efterfølgende er blevet WLTP test, er det så korrekt forstået, at man skal anvende WLTP til beregning for brændstofforbrugsafgiften og registreringsafgiften?

Spørgsmål 2: Såfremt et køretøj ikke har en NEDC2 måling, hvad skal man da anvende?

Spørgsmål 3: I.f.t. resumeet, så forstår vi ikke den diskretionære afgiftsændring! Ingen køretøjer bør vel opleve diskretionære afgiftsændringer når overgangen forlænges. Formuleringen bør ændres, evt. sidste komma slettes.

Spørgsmål 4: Er Motorstyrelsen og DMR klar? Er det for en importør eller synsvirksomhed muligt at angive, hvilken måling brændstofforbruget er relateret til, således vi som leasingselskab er sikker på at anvende det korrekte forbrug i.f.t. beregning af registreringsafgiften.

Generel bemærkning – Tilbagebetaling af "WLTP": På lige fod med en bilforhandler, skal Motorstyrelsen på de køretøjer, som er registreret med et leasingselskab som ejer, og kører på forholdsmæssig registreringsafgift, direkte tilbagebetale for korrigeret brændstofforbrug til leasingselskabet.

Med venlig hilsen  
Christian Brandt  
Direktør, cand. jur.  
Finans og Leasing  
Torveporten 2, 4. sal  
2500 Valby  
Mobil 40382987  
chb@finansogleasing.dk  
www.finansogleasing.dk

---

**Fra:** Christian Brandt  
**Sendt:** 15. marts 2019 15:47  
**Til:** 'lovgivningogoekonomi@skm.dk' <lovgivningogoekonomi@skm.dk>; 'ds@skm.dk' <ds@skm.dk>  
**Emne:** Høring over lovforslag om forlængelse af overgangsordning for WLTP - j.nr. 2019-1974

Til

Ministeriet har med mail af 14. marts bedt om bemærkninger til udskydelse af WLTP.

Finans og Leasing tager forbehold for at den ekstremt korte høring gør, at vi ikke har fanget alle nuancer. Vi har umiddelbart følgende bemærkninger/spørgsmål:

Alle nye biler testet efter WLTP, har to forbrug i CoC dokumentet: WLTP og et såkaldt NEDC2 forbrug, som er WLTP tilbageregnet til NEDC for at kunne sammenligne nye biler med gamle biler i en overgangsfase (NEDC1 mod NEDC2) fx:

BMW 420d

NEDC1 – 25,0 km/l

NEDC2 – 21,3 km/l

WLTP – 17,5 km/l

I løbet af 2020 vil EU omregne CO2 mål fra NEDC til WLTP. I Danmark er bilafgifter afhængige af brændstofforbrug, og derfor vil et ringere forbrug føre til øget registreringsafgifter og grønne afgifter.

Man har i Danmark søgt at korrigere de ringere forbrug ved at gange med faktorer baseret på EU oplysninger om gennemsnitlige ændringer fra gammel til ny målemetode.

NEDC2 \* 1,10

WLTP \* 1,21

Oprindeligt blev der vedtaget en overgangsfase fra Januar 2019 til og med Marts 2019, hvor NEDC2 forbrug skulle ganges med 1,10. Fra april 2019 skulle der så bruges WLTP \* 1,21 til beregning af afgifter. Det har dog vist sig, at faktoren på 1,21 ved WLTP forbrug ikke er dækkende for den danske segmentopdeling af bilsalg, og at faktoren ikke var nok til at neutralisere end afgiftsstigning. Derfor fortsætter man i stedet med NEDC2 \* 1,10 frem til December 2020. Både før og efter den oprindelige overgangsfase – mellem januar 2019 og marts 2019 – var både forbrugeroplysning og afgiftsberegning baseret på samme forbrugsnorm: NEDC2 før og WLTP efter. Men med udskydelsen af WLTP baseret afgift, vil der fremover være uoverensstemmelse mellem hvilken forbrugsnorm der bruges til forbrugeroplysning og til afgiftsberegning:

Fra januar 2019

Forbrugeroplysning = WLTP

Afgiftsberegning = NEDC2 \* 1,1

Færdselsstyrelsen har valgt at WLTP skal bruges i forbrugeroplysning (faktisk forbrug, CO2, energiklasse) fra januar 2019.

EU har anbefalet at medlemslandene fra januar 2019 oplyser WLTP forbrug, men det er så vidt Finans og Leasing kan se, kun Danmark som har fulgt denne anbefaling: Alle andre lande fortsætter med NEDC2 forbrug i forbrugeroplysningen frem til 2020 eller 2021. Se nærmere herom følgende links:

<http://wltpfacts.eu/when-will-wltp-changes-take-place/>

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=141787>

Vi har på den baggrund følgende spørgsmål/ønsker:

- Med forlængelse af overgangsordningen for afgiftsberegningen, er der så ikke glemt at tage højde for forbrugeroplysningen? Det er kun det afgiftsmæssige forbrugstal der findes i DMR. Dvs. at der ikke er data til at beregne forbrugeroplysningerne. Det har betydning for leasingselskabets mulighed for at oplyse korrekte forbrugstal, CO2 tal samt miljøkategori.

- Hvordan kan Færdselsstyrelsen tilkendegive at der i DK skal bruges WLTP i forbrugeroplysning, når alle andre EU lande fortsætter med NEDC2 i forbrugeroplysningen? Danmark er umiddelbart det eneste land i EU der benytter WLTP, selv om det kun er en anbefaling fra EU. Det bør følge det forbrug der ligger til grund for afgiftsberegningen (NEDC2), og dermed svare til praksis i de øvrige EU lande.
- Vi håber, at Skatteministeriet vil tage initiativ til at der kommer overensstemmelse mellem beregningerne i forhold til forbrugeroplysning og afgiftsberegning. Der er ingen beregningsmæssig sammenhæng mellem NEDC2 og WLTP. Hvordan sikres dette så Færdselsstyrelsens krav til forbrugeroplysning kan opfyldes, når data ikke er til rådighed i DMR?

Vores ønske er derfor samlet set, at NEDC2-forbruget i overgangsperioden benyttes til både afgiftsberegning og forbrugeroplysning.