



Skatteministeriet

20. marts 2019
J.nr. 2019 - 1974

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 207 - Forslag til Lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 1 af 19. marts 2019. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech Poulsen (SF).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Af lovforslaget fremgår det, at der ikke er økonomiske konsekvenser for staten (i form af ændret provenu fra registreringsafgiften). Samtidig er lovforslaget blevet positivt modtaget, fordi det vil stoppe en række prisstigninger på biler. Det ønskes på den baggrund oplyst, 1) om det er korrekt, at prisen på nogle biler vil blive lavere med udskydelsen end uden – ministeren bedes give nogle eksempler herpå, 2) om der er andre biler, hvor prisen bliver højere med udskydelsen end uden – ministeren bedes give nogle eksempler herpå, og 3) hvordan Skatteministeriet kommer frem til, at provenuet fra registreringsafgiften ikke vil ændre sig som følge af udskydelsen.

Svar

Fra 1. september 2018 skal alle nyregistrerede biler, der sælges i EU, typegodkendes efter en ny metode til måling af bilers brændstofforbrug – den såkaldte Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure (WLTP). WLTP-målinger skønnes i gennemsnit at give et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger, hvor typegodkendelsen er baseret på den tidligere NEDC-metode. Derudover skønnes NEDC2-forbruget, som beregnes på baggrund af WLTP-målingen, i gennemsnit at være 9-10 pct. højere end brændstofforbruget målt ved den tidligere NEDC-måling.

Brændstofforbruget anvendes til fastsættelse af en halvårlig brændstofforbrugsafgift (grøn ejerafgift). Der betales højere afgift, jo højere brændstofforbruget er. Bilers brændstofforbrug ligger desuden til grund for beregningen af registreringsafgift, idet der gives tillæg eller fradrag i registreringsafgiften afhængig af energi-effektivitet (km/l).

I henhold til lov nr. 1130 af 11. september 2018 (L 237A) skal brændstofforbruget, som anvendes til fastsættelse af registreringsafgift og ejerafgift, i en overgangsperiode frem til og med 31. marts 2019, fastsættes efter et tilnærmet NEDC-forbrug (NEDC2) udregnet ud fra WLTP-testen korrigeret med en faktor 1,1. Desuden blev det besluttet, at fra og med 1. april 2019 fastsættes brændstofforbruget som målt efter WLTP-metoden korrigeret med en faktor 1,21.

Baseret på danske data for bilsalget før vedtagelsen af lov nr. 1130 af 11. september 2018 (L 237A) om overgangen til WLTP og sammenhængen mellem overgangen fra NEDC til WLTP som oplyst i rapporten udarbejdet af Europa-Kommissionens Joint Research Center (JRC) skønnes det, at begge metoder for omregning af brændstofforbrug er provenuneutrale efter tilbageløb og adfærd.

Det har imidlertid vist sig, at der er en betydelig 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. De nye og mere retvisende WLTP-målinger forventes først at kunne registreres i datagrundlaget efterhånden, som nye bilmodeller bliver typegodkendt og rammer det danske marked.

Det er således fortsat vurderingen, at det vil være provenuneutralt at anvende NEDC2-forbruget tillagt 10 pct., og dermed skønnes en forlængelse af overgangsordningen at være provenuneutral.

Da WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil, vil der dog kunne findes konkrete biler, for hvilke der er en variation i NEDC2-forbruget tillagt 10 pct. og WLTP-forbruget tillagt 21 pct. for den samme bil. Det skyldes, at brændstofforbruget opgjort efter NEDC2-metoden er påvirket af færre faktorer end brændstofforbruget opgjort efter WLTP-metoden. I gennemsnit skønnes overgangen dog at være provenuneutral.

Grundet mulige forskelle i brændstofforbruget opgjort efter NEDC2-metoden tillagt 10 pct. og efter WLTP-metoden tillagt 21 pct. vil en forlængelse af overgangsperioden i forhold til gældende ret både kunne medføre afgiftslempelser og afgiftsstigninger. Givet den usikkerhed, der er knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter WLTP-metoden, er det dog ikke muligt at oplyse om og eventuelt hvordan en forlængelse af overgangsperioden påvirker prisen på konkrete bilmodeller.