



## Skatteministeriet

18. marts 2019  
J.nr. 2019 - 1974

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug) (L 207).

Karsten Lauritzen

/ Claus Hansen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Autobranschen Danmark</i></p>	<p>Autobranschen Danmark er generelt tilfredse med lovforslaget. Autobranschen Danmark ser samtidig frem til en varig løsning, som vil indgå i arbejdet for kommissionen for den grønne omstilling af personbiler.</p> <p>Autobranschen Danmark bemærker dog, at det er konkurrenceforvridende og ugennemskueligt, at brændstofforbrugsafgiften (den grønne ejerafgift) er forskellig for biler, der bliver registreret i Danmark for første gang som nye, og for biler, der bliver importeret som brugte, jf. lov nr. 1130 af 11. september 2018, hvilket bør ændres.</p>	<p>Med lov nr. 1195 af 14. november 2017, som udmønter aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> af 21. september 2017, blev det vedtaget at forhøje ejerafgiften med 500 kr. om året og indføre nye skalatrin i ejerafgiften. Ændringerne i ejerafgiften omfatter personbiler registreret i Danmark første gang den 3. oktober 2017 eller senere. Derfor skelnes der i lov nr. 1130 af 11. september 2018 ligeledes mellem personbiler registreret i Danmark første gang før og efter den 3. oktober 2017.</p> <p>Med lov nr. 1195 af 14. november 2017 blev der samtidig indført en generel nedsættelse af registreringsafgiften, som fik virkning fra den 3. oktober 2017.</p> <p>Da der er et hensyn om parallelitet mellem tidspunktet for ændringerne i registreringsafgiften og forhøjelsen af ejerafgiften, giver bemærkningen ikke anledning til øvrige ændringer af lov nr. 1130 af 11. september 2018.</p>
<p><i>Bilbranchen DI</i></p>	<p>Bilbranchen DI glæder sig overordnet over, at der er blevet lyttet til branchens ønske om at undgå afgiftsstigninger fra den 1. april</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>2019 og der derved undgå uro om bilafgifterne.</p> <p>Bilbranchen DI ville dog have foretrukket en varig løsning pr. 1. april 2019, som kunne være blevet sikret ved at ændre faktoren for korrektion af brændstofforbruget målt efter WLTP-metoden. Bilbranchen DI tilføjer, at der på trods af den foreslåede forlængelse forsat vil være behov for at finde en mere permanent løsning, der sikrer, at forbrugerne får de rigtige og retvisende oplysninger om bilens miljøegenskaber. Bilbranchen DI anerkender dog usikkerheden knyttet til konkrete målinger af biler, der er blevet typegodkendt efter WLTP-metoden og ser det som en fordel, at der nu er tid til at finde de rigtige forbrugstal, som kan sikre en provenuneutral overgang til WLTP.</p>	<p>Det har vist sig, at der er en betydelig usikkerhed knyttet til 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. En forlængelse af overgangsperioden til udgangen af 2020 vil således give et bedre grundlag for at fastlægge overgangen til WLTP-metoden.</p>
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>Dansk Bilbrancheråd glæder sig overordnet over, at der er blevet lyttet til branchens bekymring og hilser lovforslaget velkommen.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd opfordrer dog til, at debatten om bilafgifter generelt holdes på et så lavt og stille niveau som muligt, idet branchen er meget følsom overfor afgiftsmæssige drøftelser. Dansk Bilbrancheråd henstiller derfor til, at den videre proces, herunder især når udløbet af den forlængede overgangsperiode udløber, foregår stiltfærdigt.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>De Danske Bilimportører (DDB)</i></p>	<p>De Danske Bilimportører bakker op om lovforslaget og roser Skatteministeren for hurtig indgriben efter det blev klart, at overgangen til WLTP den 1. april ville påføre forbrugerne utilsigtede afgiftsstigninger.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker endvidere, at den foreslåede forlængelse af overgangsperioden vil give mulighed for at tilvejebringe et bedre datagrundlag til brug for en eventuel justering af omregningsfaktoren af brændstofforbruget opgjort efter WLTP-metoden, der skal anvendes fra den 1. januar 2021. Derudover vil det give mulighed for at overveje en mere gennemgribende ændring af fradrag og tillæg i registreringsafgiften for brændstoffeffektivitet samt satserne i brændstofforbrugsafgiftsloven.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker dog, at lovforslaget kan skabe tvivl om, hvorvidt bilernes brændstofforbrug opgjort efter NEDC2- og WLTP-metoden skal ganges eller divideres med henholdsvis 1,1 og 1,21.</p> <p>Derudover spørger De Danske Bilimportører, hvad der skal forstås ved, 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.</p>	<p>Det fremgår af lovforslaget, at NEDC2-metoden og WLTP-metoden skal tillægges henholdsvis 10 og 21 pct., hvilket fremkommer ved at gange resultaterne opgjort i km/l brændstof med enten 1,1 eller 1,21. Dette fremgår også direkte af ordlyden i lov nr. 1130 af 11. september 2018.</p> <p>WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil. Brændstofforbruget opgjort efter WLTP-metoden indebærer derfor større udsving i brændstofforbruget, end forbruget opgjort efter NEDC2-metoden,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>De Danske Bilimportører er endvidere uenige i, at den foreslåede forlængelse vil kunne medføre diskretionære afgiftsstigninger, da det samtidig fremgår af lovforslaget, at ingen biler vil få afgiftsændringer, såfremt overgangsperioden forlænges.</p>	<p>som er påvirket af færre faktorer. Derfor vil der for den helt samme bil kunne være en forskel mellem brændstofforbruget opgjort efter henholdsvis NEDC2-metoden tillagt 10 pct. og WLTP-metoden tillagt 21 pct. I gennemsnit skønnes overgangen dog at være provenuneutral.</p> <p>Gældende ret tilsiger, at brændstofforbruget skal opgøres efter WLTP-metoden tillagt 21 pct. fra den 1. april 2019. I forhold til gældende ret vil en forlængelse af overgangsordningen, hvor forbruget opgjort efter NEDC2-metoden tillagt 10 pct., både kunne medføre afgiftslempler og afgiftsstigninger. Det er dog korrekt, at der i forhold til regler, der gælder til og med den 31. marts 2019, ikke vil ske afgiftsændringer som følge af lovforslaget.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsens Team Effektiv regulering (TER)</i></p>	<p>TER vurderer, at lovforslaget i sig selv ikke vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, da det foreslås at forlænge den allerede eksisterende overgangsperiode for opgørelse af bilers brændstofforbrug. TER har dermed ikke yderligere bemærkninger.</p>	
<p><i>FDM</i></p>	<p>FDM glæder sig overordnet over, at der med lovforslaget vil blive skabt ro om bilafgifterne ved overgangen til opgørelse af bilers brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FDM ville dog have foretrukket en varig løsning, således at forbrugerne ikke risikerer en afgiftsstigning ved udgangen af 2020 som følge af overgangen til WLTP-metoden.</p> <p>Endelig bemærker FDM, at det ikke skal være forbrugerne, der skal betale for bilfabrikanternes eventuelle kreative målemetoder.</p>	<p>For så vidt angår en varig løsning ved overgangen til WLTP henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Bilbranchen DI.</p>
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing noterer sig, at Færdselsstyrelsen har valgt at følge Europa-Kommissionens anbefaling om, at der ift. forbrugeroplysningen skal anvendes brændstofforbruget opgjort efter WLTP-metoden. Ifølge Finans og Leasing er Danmark imidlertid det eneste EU-land, som har fulgt anbefalingen. Alle andre lande anvender fortsat brændstofforbruget opgjort efter NEDC2-metoden i forbrugeroplysningen.</p> <p>I forlængelse heraf anfører Finans og Leasing, at der i Motorregisteret (DMR) oplyses det afgiftsmæssige forbrugstal, dvs. forbruget opgjort efter NEDC2-metoden tillagt 10 pct. På den baggrund stiller Finans og Leasing spørgsmålstegn ved, om der med forlængelse af overgangsperioden er taget højde for forbrugeroplysningen, som fortsat vil blive opgjort efter WLTP-metoden.</p> <p>Generelt mener Finans og Leasing, at forbrugeroplysningen om brændstofforbruget bør følge det</p>	<p>Skatteministeriet vil tage kontakt til Færdselsstyrelsen mhp. en afklaring heraf.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forbrug, der lægges til grund for afgiftsberegnings. Finans og Leasing opfordrer til, at Skatteministeriet tager initiativ til, at der kommer overensstemmelse mellem beregninger i forhold til forbrugeroplysningen og afgiftsberegnings.</p> <p>Samlet set ønsker Finans og Leasing derfor, at der i overgangsperioden både til forbrugeroplysning og afgiftsberegning anvendes brændstofforbruget opgjort efter NEDC2-metoden.</p>	
<i>FSR – Danske Revisorer</i>	FSR – Danske Revisorer har ingen bemærkninger.	
<i>Motorcykel Forhandler Foreningen</i>	Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen bemærkninger.	
<i>Motorhistorisk Samråd</i>	Motorhistorisk Samråd har ingen bemærkninger.	