


Skatteministeriet

24. maj 2018
J.nr. 2018 - 1390

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 237 - Forslag til Lov om 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 værnsregler, der sikrer beskatning af udbytter m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 26 af 22. maj 2018.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes opstille nogle eksempler der viser betydningen af indførelsen af WLTP-metoden til måling af brændstofforbrug fremfor den nuværende NECD-metode. Eksempler bedes vist for både for den foreslåede overgangsordning i perioden frem til 31. marts 2019, hvor NECD-forbruges foreslås anvendt skaleret med 1,1 og efter den 31. marts 2019, hvor WLTP-forbruger foreslås anvendt skaleret med 1,21. Der henvises til side 12 i præsentationen fra den tekniske gennemgang den 22. maj 2018, jf. bilag 14.

Svar

Den nye WLTP-kørecyklus til måling af brændstofforbruget ved EU-typegodkendelse skønnes i gennemsnit at indebære et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end brændstofforbruget målt ved den tidligere NEDC-kørecyklus. Der er dog stor spredning på tværs af fx motorvolumen og brændstofforbrug. Således skønnes forskellen mellem WLTP- og NEDC-metoden at være mindst for bilerne med et relativt højt brændstofforbrug og størst for de små, brændstoføkonomiske biler.

Fx skønnes brændstofforbruget målt med WLTP for små benzinbiler med en motorstørrelse under 1,4 liter i gennemsnit at være 24 pct. større end det målte NEDC-forbrug, mens det WLTP-målte brændstofforbrug for store dieslbiler med en motorstørrelse over 2,0 liter i gennemsnit skønnes at være 14 pct. højere end det målte NEDC-forbrug.

Ved overgangen fra NEDC til WLTP vil der i en overgangsperiode både fremgå et NEDC-forbrug og et WLTP-forbrug.

Europa Kommissionen har til brug i overgangsperioden udarbejdet et simuleringprogram ved navn CO2MPAS (Kommissionens forordninger nr. 1152/2017 og 1153/2017), som har til formål sikre, at forbrugerne har mulighed for at sammenligne brændstofforbruget målt efter hhv. NEDC og WLTP for nye biler i en overgangsperiode frem til og med 2020. Dette program anvendes i forbindelse med typegodkendelse og kan ud fra data fra WLTP testen udregne et tilnærmet NEDC brændstofforbrug, som ligeledes anføres på bilens dokumentation.

Det har været opfattelsen, at der var relativt god overensstemmelse mellem de målte NEDC-angivelser og de omregnede NEDC-angivelser ved anvendelse af CO2MPAS, således at NEDC-angivelsen af brændstofforbruget fortsat ville kunne anvendes i ejer- og registreringsafgiften frem til 2020, uden at det vil have væsentlige afgiftsmæssige konsekvenser.

Imidlertid har det vist sig, at Kommissionens omregningsredskab i gennemsnit skønnes at indebære, at den omregnede NEDC-angivelse er ca. 9 - 10 pct. højere end den målte NEDC-angivelse, samtidig er spredningen stor.

Forslaget om en overgangsperioden, hvor der anvendes det beregnede NEDC-forbrug skaleret med en faktor 1,1, skønnes efter tilbageløb og adfærd at være en provenuneutral

tilpasning af overgangen til WLTP, tilsvarende forslaget om at skalere WLTP-forbruget med en faktor 1,21

Skatteministeriet er desværre ikke i besiddelse af data, der kan illustrere virkningen af overgangen fra NEDC til WLTP og dermed lovforslaget på konkrete bilmærker og – modeller. De afgiftsmæssige konsekvenser af forslaget, som opgjort nedenfor i tabel 1, udgør derfor alene beregningseksempler på typebiler med en given motorstørrelse og drivmiddel. Det skal hertil bemærkes, at WLTP – i modsætning til NEDC – er en individualiseret måling og er baseret på mange flere faktorer, hvorfor brændstofforbruget og dermed afgiften vil afhænge af forbrugerens specifikke valg af udstyr. Der kan derfor findes biler inden for de nedenstående segmenter, hvor afgiftsforskellen som følge af overgangen til WLTP vil være større eller mindre.

Uden forslaget om skalering af det beregnede NEDC-forbrug i en overgangsperiode frem til 31. marts 2019 og derefter en skalering af WLTP forbruget med en faktor 1,21 skønnes overgangen fra NEDC til WLTP at indebære store utilsigtede stigninger i registreringsafgiften. For en benzindreven mikrobil med motorstørrelse på 1,0 L skønnes anvendelse af det beregnede NEDC-forbrug uden skalering at indebære et stigning i registreringsafgiften på 11.200 kr., mens anvendelse af WLTP-forbruget uden skalering skønnes at indebære en stigning i registreringsafgiften på 19.400 kr. Som følge af forslaget skønnes en benzindreven mikrobil med motorstørrelse på 1,0 L derimod kun at stige 2.400 kr. i registreringsafgift, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Afgiftsmæssige konsekvenser uden lovændring, ved den forslåede overgangsordning, hvor NEC-forbruget skaleres med 1,1 samt ved forslaget om skalering af WLTP-forbruget med 1,21.

Drivmiddel	Motorvolumen, L	Segment	Ændring i registreringsafgift (kr.)			
			Ved overgang til det beregnede NEDC forbrug uden skalering	Ved overgang til WLTP uden skalering	Ved overgangsordning og skalering af beregnet NEDC-forbrug med 1,1	Ved skalering af WLTP-forbrug med 1,21
Benzin	1,0	Mikro og lille	11.200	19.400	2.400	2.400
	1,4	Mellem	5.400	15.600	-6.000	-6.000
	1,8	Stor	4.200	12.600	-4.800	-4.800
Diesel	1,2	Mikro og lille	16.000	26.000	5.200	5.200
	1,6	Mellem	11.200	21.200	0	0
	2,0	Stor	9.600	21.000	0	0

Anm: Det er forudsat, at den forholdsvis spredning mellem den beregnede og målte NEDC-angivelse af brændstofforbrug svarer til spredningen mellem WLTP- og NEDC-forbruget.
Kilde: Skatteministeriet.