

Skatteministeriet

7. september 2020
J.nr. 2020 - 7360

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 604 af 17. august 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Ifølge lov nr. 332 af 30. marts 2019 opgøres bilers brændstofforbrug, som anvendes til at fastsætte registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift, efter den såkaldte NEDC2-metode tillagt 10 pct. til og med den 31. december 2020, hvilket er en overgangsordning til den nye WLTP-metode. Fra den 1. januar 2021 fastsættes brændstofforbruget efter WLTP-metoden tillagt 21 pct. Tillægsprocentsatsen er et resultat af et større studie som Europa-Kommissionens Joint Research Centre har foretaget af konsekvenserne ved overgangen fra NEDC til WLTP brændstofforbrugsmålinger. Joint Research Centre påpeger i deres studie, at de 21 pct. er et udtryk for den gennemsnitlige EU-bilflåde, og at biler med lavt brændstofforbrug vil have behov for en højere korrektionsfaktor (KOM (2017) 0676). Det antages almindeligvis, at danske biler i gennemsnit er mindre og mere energieffektive end den gennemsnitlige bil i EU. Derfor kan overgangen til WLTP-metoden ganget med faktoren 1,21 i Danmark give et mindre brændstofforbrugstal for en del af bilparken end før overgangen og dermed en højere afgift. Er ministeren enig i denne fremstilling, og kan ministeren i så fald oplyse, hvilket årligt merprovenu i årene 2021-2025 opgjort før og efter tilbageløb og adfærd og varigt, som der kan forventes fra henholdsvis registreringsafgift og grøn ejeravgift ved overgangen til WLTP ved årsskiftet?

Svar

I forbindelse med det lovforberedende arbejde til lov nr. 332 af 30. marts 2019 blev spørgsmålet om at anvende en højere tillægsprocent end de 21 pct. også rejst af de Danske Bilimportører, for at tage højde for at danske biler er mere brændstofeffektive end den gennemsnitlige bil i EU, *jf. lovforslag L 237A, bilag 2 (2017-2018)*.

Det fremgår af høringsskemaet, at anvendelse af en højere tillægsprocent, svarende til en omregningsfaktor på fx 1,28, skønnes at indebærer et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd, mens omregning med en faktor på 1,21 for alle WLTP-målte biler skønnes at være provenuneutral efter tilbageløb og adfærd. Dette er fortsat Skatteministeriets vurdering.

Det skal i øvrigt bemærkes, at der som forventet er sket et fald i andelen af nyregistrerede biler i mikro og lille segmentet siden omlægningen i 2017, så sammensætningen af bilmarkedet i Danmark i højere grad ligner sammensætningen i EU som helhed, *jf. lovforslag L 237A, bilag 2 (2017-2018)*.