



MINISTEREN

Skatteudvalget  
Folketinget

Dato 31. juli 2018  
J. nr. 2018-3464

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Skatteudvalget har i brev af 14. juni 2018 stillet mig følgende spørgsmål (SAU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

**Spørgsmål nr. 468:**

I den såkaldte dieseldate-skandale er der indtil nu blevet tilbagekaldt op mod 12 millioner biler på verdensplan. I forlængelse af den omfattende, systematiske snyd har den britiske regering indført ny lovgivning: The Road Vehicles (Defeat Device, Fuel Economy and Type-Approval) (Amendment) Regulations 2018, som træder i kraft den 1. juli 2018. Lovgivningen vil betyde, at bilproducenter kan idømmes bøder på op til, hvad der svarer til ca. 420.000 kr./bil (50.000£) i tilfælde af bevidst snyd med emissionerne. Har ministeren overvejet at indføre tilsvarende bøder i Danmark, og hvad er ministerens holdning til også at indføre samme type bøder ved tilsvarende snyd med benzinbiler?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som har oplyst følgende:

”Det er blevet oplyst, at den britiske regering pr. 1. juli 2018 har indført ny lovgivning, der indebærer, at bilproducenter kan idømmes bøder på op til 50.000 £, hvis de findes skyldige i bevidst snyd med køretøjs-emissioner.

Med den nye lovgivning ændres et 'statutory instrument' (en slags bekendtgørelse) fra 2009, således at manipulationsanordninger, der muliggør snyd med emissionsværdier, bliver en del af denne nye retsakt, som omhandler vejtransport. Samtidig hæves sanktionsniveauet for denne slags lovovertrædelser til maksimalt 50.000 £.

Den nye britiske lovgivning skal formentlig ses på baggrund af den såkaldte 'VW-sag', hvor tyske bilfabrikanter manipulerede med køretøjerne, så de havde for lave emissionstal under tests.

Forholdene i Danmark adskiller sig fra de britiske (og tyske) forhold ved, at Danmark ikke har en bilproduktion, ligesom der ikke foretages EU-typegodkendelser i Danmark. Derfor er der ikke det samme behov i Danmark



for en lovgivning som den britiske, da der i Danmark således ikke er noget problem med snyd ved tests i forbindelse med typegodkendelser.

Hvis Danmark ønsker at gå ind i den generelle udvikling på området, vil EU-lovgivningen kunne være et udgangspunkt.

Den gældende retsakt på typegodkendelsesområdet er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Direktivet indeholder en bred bestemmelse om, at medlemsstaterne skal fastsætte regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i direktivet.

Pr. 1. september 2020 afløses direktiv 2007/46/EF af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Denne forordning indeholder mere udførlige sanktionsbestemmelser end det gældende direktiv.

Den kommende forordning indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal fastsætte regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af erhvervsdrivendes og tekniske tjenesters overtrædelser af forordningen og træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner gennemføres. Forordningen indeholder desuden bestemmelser om, at de typer af overtrædelser, der sanktioneres, mindst skal omfatte bl.a. a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer og b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse. Endelig indeholder forordningen som noget nyt en bestemmelse om, at Kommissionen kan pålægge berørte erhvervsdrivende administrative bøder, hvis køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke overholder kravene i forordningen.

I spørgsmål 468 spørges der til ministerens holdning til også at indføre samme type bøder ved tilsvarende snyd med benzinbiler. I relation til snyd med emissioner er drivmidlet (benzin eller diesel) ikke afgørende for, om der er mulighed for at snyde. Lovgivning, der skal forhindre snyd med emissioner fra dieslbiler vil derfor også dække snyd med emission fra benzinbiler.”

Jeg henholder mig til ovenstående og vil i øvrigt bemærke, at jeg ikke tolererer bevidst snyd med køretøjers emissioner. Dog er det imidlertid ikke hensigtsmæssigt, at fastsætte uvirksomme, nationale regler for området. Danmark skal derfor gøre sin indflydelse gældende gennem EU.

I EU er der bl.a. blevet fulgt op på den såkaldte Dieseltgate-skandale med vedtagelsen af den nye typegodkendelses- og markedsovervågningsforordning, som Færdselsstyrelsen henviser til. Her har vi, som beskrevet ovenfor, netop været med til at præcisere, at de enkelte medlemsstater skal sanktionere bilproducent-



terne, når de bevidst snyder med køretøjsemissioner. Endvidere blev det tilføjet, at sanktionerne navnlig skal stå i forhold til overtrædelsens grovhed og til antallet af fejlbehæftede køretøjer, som er bragt på markedet.

Side 3/3

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen