

  
**Skatteministeriet**

24. maj 2018  
J.nr. 2018 - 1390

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 237 - 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. 22 af 22. maj 2018. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministeren bedes oplyse, hvornår ministeren og Skatteministeriet blev klar over, at den nye metode til fastsættelse af brændstofforbrug for visse biler ville medføre et øget skatteprovenu, og hvorfor Folketinget ikke er blevet orienteret om det tidligere.

## Svar

Det har længe været kendt, at overgangen til WLTP-målemetoden ville kunne medføre et øget afgiftsprovenu for visse biler, da formålet med at introducere den nye metode netop har været at få en måling af brændstofforbruget, som lå tættere på det faktiske forbrug under kørsel.

Overgangsbestemmelserne i forbindelse med overgangen fra NEDC til WLTP har imidlertid taget udgangspunkt i, at der i en overgangsperiode af bilens dokumentation skulle fremgå både et NEDC-forbrug og et WLTP-forbrug.

Europa Kommissionen har således udarbejdet et simuleringsprogram 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.

Dette var således også opfattelsen under forhandlingerne forud for aftalen om omlægningen af bilafgifterne i efteråret 2017, og derfor er der i aftalen ikke taget eksplicit højde for overgangen fra NEDC til WLTP. En analyse offentliggjort i maj 2017, men som bilbranchen og Skatteministeriet desværre først blev opmærksomme på i januar 2018, pegede imidlertid på, at omregningsredskabet blev upræcist, således at den omregnede NEDC-angivelse er ca. 9 - 10 pct. højere end den målte NEDC-angivelse, og samtidig er spredningen stor.

På den baggrund arbejdede Skatteministeriet herefter med at finde en lovteknisk løsning for at undgå en utilsigtet stramning af ejer- og registreringsafgiften. Lovforslaget blev sendt i høring den 23. marts 2018 og herefter indarbejdet i L 237.

Det er min vurdering, at Folketinget er blevet orienteret, så snart der var en løsning på den konkrete problemstilling.