

  
**Skatteministeriet**

22. 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 momsfrigivelse for selvstændige grupper og justering af værnsregler, der sikrer beskatning af udbytter m.v.)

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 3 af 9. maj 2018. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund.

Karsten Lauritzen

/Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministeren bedes oplyse, om regeringen er vidende eller agter at undersøge, om der har været bevidst snyd med det oplyste brændstofforbrug, således at biler har fremstået med et lavere brændstofforbrug, end hvad brændstofforbruget reelt har været. I forlængelse heraf bedes ministeren oplyse, hvad der er juridisk muligt i forhold til retsforfølgelse af eventuelle snydere, og hvad regeringen agter at foretage sig, såfremt regeringen er eller bliver opmærksom på bevidst snyd.

## Svar

Regeringen har fremsat et lovforslag, der neutraliserer de stigninger i registrerings- og ejerafgiften, der ellers ville være kommet ved overgangen til WLTP-målemetoden.

Den nye WLTP-målemetoder giver generelt et mere retvisende billede af, hvor langt bilerne reelt kører på literen end den eksisterende NEDC-målemetode. Fx omfatter WLTP måleproceduren kørsel ved højere hastigheder, hvilket typisk resulterer i et højere brændstofforbrug end efter den hidtil anvendte metode. Det er dog ikke hensigten, at den nye målemetode skal indebære stigninger i registrerings- og ejerafgiften, hvorfor lovforslaget som nævnt har til formål at neutralisere disse virkninger.

Det bemærkes, at der ikke er grundlag for at formode, at der har været snydt bevidst med det oplyste brændstofforbrug, således at biler har fremstået med et lavere brændstofforbrug og dermed lavere CO<sub>2</sub>-udledning, end hvad brændstofforbruget/CO<sub>2</sub>-udledningen, givet proceduren, har været.

Det er de kompetente myndigheder i de enkelte EU-landes ansvar at sikre, at bilerne overholder de data, som fabrikanten har angivet i typegodkendelsen. Det vil i Danmark sige Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Som skatteminister ser jeg mig derfor ikke i stand til at svare på det adspurgte spørgsmål.

Det kan tilføjes, at EU-Parlamentet den 19. april 2018 vedtog en ændring af typegodkendelsesforordningen, der udvider mulighederne for stikprøvekontrol, herunder Kommissionens muligheder for at udstede bøder i de tilfælde, hvor bilerne ikke overholder de data, som fabrikanten har angivet i typegodkendelsen. Forslaget skal nu vedtages i Rådet.