

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

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 10 af 16. maj 2018. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvordan lovforslagets vil påvirke prissætningen på henholdsvis elbiler, opladningshybridbiler og brintbiler overfor tilsvarende konventionelle køretøjer i tilsvarende bilklasser?

## Svar

Skatteministeriet er desværre ikke i besiddelse af data, der kan illustrere virkningen af lovforslaget på konkrete bilmærker og – modeller, herunder konventionelle biler, elbiler, opladningshybridbiler og brintbiler.

WLTP-målingerne erstatter den tidligere NEDC-kørecyklus og er designet til bedre at afspejle reel kørsel. European Commission's Joint Research Centre har udarbejdet en rapport, som sammenligner data for en række anonymiserede bilmodeller. Rapporten viser, at WLTP-målingerne i gennemsnit giver et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger, hvor typegodkendelsen er baseret på NEDC-kørecyklus, men med stor spredning. Ifølge Europa Kommissionen er forskellen mellem WLTP- og NEDC-målingerne mindst for de store og mindst brændstofeffektive biler og størst for de små og mest brændstofeffektive. For elbiler og opladningshybridbiler forventes forskellen mellem NEDC og WLTP-målemetoden at være større end de 1,21.

Det er dog ikke hensigten, at overgangen fra NEDC til WLTP-målinger skal indebære en stramning for forbrugerne. Området vil derfor blive fulgt tæt for derved at kunne imødegå utilsigtede stramninger.

Dertil kommer, at det i forbindelse med elbilaftalen af 18. april 2017 mellem regeringen (V, LA, K) og Socialdemokratiet og Radikale Venstre om nye lempelser for elbiler, pluginhybridbiler og brændselscelledrevne biler, blev aftalt, at aftalepartierne mødes igen i 2. halvår 2018 for at drøfte status på udviklingen i elbilsalget.

Jeg finder det derfor naturligt, at spørgsmålet om eventuel kompensation for det målte brændstofforbrug/energiforbrug for elbiler, opladningshybridbiler og brintbiler kommer til at indgå i den aftalte drøftelse af status på udviklingen i elbilsalget.

Forhåbentlig kan vi til den tid svare på det – i øvrigt – relevante spørgsmål og på det grundlag tage en politisk drøftelse.

Endelig bemærkes, at WLTP-kørecyklus generelt giver et mere retvisende resultat i forhold til det faktiske brændstofforbrug, hvilket vil være til gavn for forbrugerne.