


Skatteministeriet

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

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 33 af 24. maj 2018. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

I forlængelse af svar på spørgsmål 22, hvori ministeren oplyser, at det længe har været kendt, at overgangen til WLTP-målemetoden ville kunne medføre et øget afgiftsprovenu for visse biler, bedes ministeren oplyse, hvilken dato man i Skatteministeriet blev klar over dette.

Svar

Skatteministeriet blev i maj 2016 bekendt med, at overgangen til WLTP-målemetoden ville kunne medføre et øget afgiftsprovenu for visse biler i forbindelse med den interministerielle høring af et notat om indarbejdning af WLTP ((World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) i europæisk lovgivning.

Det var på daværende tidspunkt forventningen, at NEDC-angivelsen af brændstofforbruget fortsat ville kunne anvendes i ejer- og registreringsafgiften i en årrække, uden at det ville have væsentlige afgiftsmæssige konsekvenser, hvorfor det øgede afgiftsprovenu først ville indfinde sig efter overgangsperioden.

Desuden var det forventningen, at der ville blive behov for at overveje, hvordan registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven bedst kunne tilpasses.

På daværende tidspunkt var der ikke data, som i detaljer kunne belyse konsekvenserne af overgangen til WLTP-målemetoden. Det var derfor forudsat, at overvejelserne om, hvordan lovgivningen skulle tilpasses overgangen til WLTP, skulle finde sted fra september 2017, hvor den nye målemetode blev taget i anvendelse, og frem mod 2020 i takt med, at der kom oplysninger om WLTP-målte biler, så lovgivningen senest var på plads ved overgangsperiodens udløb i 2020.

Som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål 22, var dette således også opfattelsen under forhandlingerne forud for aftalen om omlægningen af bilafgifterne i efteråret 2017 (L 4). Da spørgsmålet om overgangen til WLTP-målemetoden blev rejst i forbindelse med høringen af lovforslaget – L 4, som udmøntede aftalen, blev der henvist til, at den ville blive indarbejdet på et senere tidspunkt og mest naturligt i forbindelse med den teknologiregulering af registrerings- og brændstofforbrugsafgiftsloven, som også indgår i aftalen.

Som det ligeledes fremgår af min besvarelse på spørgsmål 22, blev Skatteministeriet imidlertid i slutningen af januar 2018 opmærksom på, at overgangen til WLTP-målemetoden ville kunne medføre et øget afgiftsprovenu, da CO2MPAS var upræcist. Derfor udarbejdede Skatteministeriet den lovtekniske løsning, som indgår i L 237, da man herved undgår et utilsigtet merprovenu som følge af overgangen til WLTP-målemetoden.