


Skatteministeriet

26. april 2016
J.nr. 15-1434179

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til L 150 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og lov om spil. (Ændring af reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer, ændring af reglerne om udbetaling af eksportgodtgørelse, fastsættelse af brændstofforbruget for særlig store personbiler, nedsættelse af pristillægget for ønskenummerplader m.v.).

Det bemærkes, at det vedlagte høringsskema og de modtagne høringssvar alene omhandler den del af lovforslaget, som vedrører ændringer i brændstofforbrugsafgiftsloven. Denne del af lovforslaget har været sendt i separat høring i perioden fra den 21. marts til den 18. april 2016.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Bilbranchen</i>	Bilbranchen har ingen bemærkninger.	
<i>Camping Branchen</i>	<p>Camping Branchen udtrykker glæde over lovforslaget, som kan forenkle og lette arbejdet til gavn for forhandlere og synsteder i det daglige.</p> <p>Imidlertid finder Camping Branchen, at der er sket en fejl, således at den vægt, som er angivet som udgangspunkt i beregningsformlen, udtrykkes i egenvægt, selvom der i dokumentet står køreklar vægt. Camping Branchen mener, at der må være sket en sammenblanding af begreberne. En autocampers typiske køreklare vægt vil ligge ca. 250 kg højere end køretøjets egenvægt.</p> <p>Camping Branchen anfører, at det ikke er vigtig for branchen at få de sidste forbedringer indarbejdet, men nærmere at fastholde det nuværende niveau for at skabe ro og ensartethed og få nemme overskuelige forhold.</p> <p>Camping Branchen anfører, at man ved at lade loven træde i kraft med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2016 sikrer, at køretøjer, som i den mellemliggende periode, fra reglerne er ændret i november 2015, og til loven bliver vedtaget, ikke stilles dårligere.</p> <p>Camping Branchen anfører, at det</p>	<p>Den foreslåede tekniske beregning til brug for fastsættelse af brændstofforbruget for særligt store personbiler bygger på en statistisk analyse af de oplysninger om de senere årgange af særligt store personbiler, der er registreret i det digitale motorregister, og hvor oplysninger fra fabrikanterne ligger til grund for det registrerede brændstofforbrug.</p> <p>Da den statistiske analyse er foretaget på grundlag af DMR's oplysninger om brændstofforbrug og køreklar vægt for de senere årgange af særligt store personbiler, er der i den tekniske beregning allerede taget højde for, at forskellen mellem egenvægt og køreklar vægt som oftest er større for de største biler, da denne gruppe biler overvejende udgøres af campingbiler.</p> <p>Efter forslaget er det muligt at søge om at få fastsat brændstofforbruget for de allerede registrerede større biler efter den foreslåede tekniske beregning. Dette fremgår af lovforslagets § 6, st. 2.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>vil være hensigtsmæssigt at slå EURO 4 sammen med EURO 5 og 6, da det grundlæggende er samme motorkonstruktion og princip. Så kan man overveje, om EURO 2-3 motorer skal tage udgangspunkt i højere forbrug i liter pr. 100 km. Ifølge de målinger, som Camping Branchen har adgang til, vil et gennemsnitstal på 9,3 l pr. 100 km være en brugbar løsning. Såfremt dette forbrugstal anvendes, vil den årlige ejeravgift være 12.580 kr. med tillæg af partikeludledningsafgift på 1.000 kr. årligt, samlet 13.580 kr.</p>	<p>Camping Branchens bemærkninger om at tilrette den tekniske beregning af brændstofforbruget med udgangspunkt i emissionsnormer (Euronormer) og dermed bilgenerationer er taget til efterretning.</p> <p>Der vil blive stillet ændringsforslag herom.</p>
<i>Dansk Bilbrancheråd</i>	<p>Dansk Bilbrancheråd udtrykker glæde over forslaget tekniske islet.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd efterlyser en nærmere redegørelse for de foretagne skøn over lovforslagets økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</p>	<p>Overordnet set forventes de foreslåede regler ikke at lede til resultater, der afviger i væsentlig grad fra de hidtil anvendte regler, hvilket betyder, at der hverken forventes at være nævneværdige provenuel- eller miljømæssige virkninger af forslaget.</p>
<i>Datatilsynet</i>	<p>Datatilsynet har ingen bemærkninger.</p>	
<i>De Danske Bilimportører</i>	<p>De Danske Bilimportører (DBI) er enige i, at den foreslåede tekniske beregning giver en mere retvisende beregning af brændstofforbruget.</p> <p>De Danske Bilimportører efterlyser, at den tekniske beregning også</p>	<p>Der vil blive stillet et ændringsforslag, hvorefter varebiler, for hvilke</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>kommer til at omfatte varebiler, idet der i visse tilfælde ikke er målt et brændstofforbrug for varebiler.</p> <p>Eftersom den foreslåede tekniske beregning i lovforslagets § 1, nr. 2, skal supplere og ikke erstatte den eksisterende beregning efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, vil denne gruppe af varebiler forsat blive tillagt et uforholdsmæssigt højt brændstofforbrug/grøn ejerafgift.</p> <p>Som konsekvens af dette, anfører De Danske Bilimportører yderligere, at lovforslagets § 1, nr. 1, ligeledes bør formuleres uden afgrænsning til personbiler.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker yderligere, at det med lovforslagets nuværende begrænsning til personbiler formentlig er korrekt, at de provenumæssige konsekvenser er meget begrænsede. Med inkluderingen af relevante varebiler kan der dog være grund til at revurdere de økonomiske konsekvenser, idet volumen må forventes at være langt højere.</p> <p>Afslutningsvist anfører De Danske Bilimportører at deres erfaring indikerer, at justeringer og systemtilpasninger som de foreslåede kan være mere omkostningsfulde, end lovforslaget vurderer.</p>	<p>der ikke foreligger et målt brændstofforbrug, vil blive omfattet af den foreslåede § 3, stk. 9, om teknisk beregning af brændstofforbruget.</p> <p>De økonomiske konsekvenser ved at udvide forslaget til at omfatte varebiler skønnes ikke at ændre på det centrale skøn over lovforslagets økonomiske konsekvenser.</p> <p>Dette skyldes, at der for de mindre varebiler, der er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, for langt den overvejende dels vedkommende vil foreligge et brændstofforbrug, der er målt i henhold til Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 715/2007.</p> <p>Endvidere anslås de administrative omkostninger ved at lade lovforslaget omfatte varebiler at kunne holdes inden for rammerne af de anslåede udgifter til systemtilretning.</p>
<p><i>Motorhistorisk Samråd</i></p>	<p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at for så vidt angår den aktuelle</p>	<p>Efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 6, stk. 3, opkræves afgiften</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ændring til brændstofforbrugsafgiftsloven har Motorhistorisk Samråd ikke nogle kommentarer til høringen, i det Motorhistorisk Samråd antager, at alle de såkaldte ”grønne ejerafgifter”, også vil blive reduceret til 25 pct., når disse køretøjer bliver gamle nok til at være veteranbiler, på samme måde som det fungerer med vægtafgiften i dag for de ældre køretøjer.</p>	<p>med 25 pct. af de sædvanlige satser og tillæg, når der er forløbet 35 år fra en bils første registrering.</p>
<p><i>Team Effektiv regulering (TER)</i></p>	<p>TER vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet.</p>	