
Fra: Karoline H. Thomsen <KART@DI.DK>

Sendt: 12. april 2016 10:02

Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi

Cc: Joel Nielsen

Emne: Høring - forslag til lov om ændring af
brændstofforbrugsafgiftsloven - J.nr.: 16-0048101

Opfølgningsflag: Opfølgning

Flagstatus: Afmærket

Bilbranchen har modtaget forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven i høring.

Bilbranchen har ingen bemærkninger til forlaget.

Med venlig hilsen

Karoline H. Thomsen

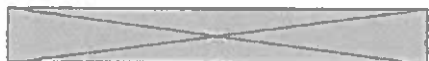
Chefkonsulent
(+45) 3377 3567

(+45) 2949 4413

kart@di.dk

bil.di.dk

Få et forspring – abonner på Bilbranchens nyhedsbrev



Camping Branchen



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dato: 13. april 2016

Journal nr. 16-0048101 - Høringssvar

Forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven (Fastsættelse af brændstofforbrug for særligt store personbiler)

I Camping Branchen, som er campinghverves hovedorganisation og repræsenterer ca. 90 % af branchens forhandlere af autocampere og campingvogne, er vi overraskede over, at det ovennævnte lovforslag ikke er blevet sendt til høring hos os, når det omfatter ændringer i ejerafgiften for autocampere. Vi skal derfor venligst bede om at blive tilføjet på høringslisten fremadrettet.

Det er med glæde, at Camping Branchen ser ovennævnte lovforslag og en endelig udformning, som kan forenkle og lette arbejdet til gavn for forhandlere og synssteder i det daglige.

Imidlertid finder Camping Branchen, at der er sket en fejl, således at den vægt, som er angivet som udgangspunktet i beregningsformlen, udtrykkes i egenvægt, selvom der i dokumentet står køreklar vægt. Det virker som om, der sker en sammenblanding af begreberne.

Den vægt, som anvendes i den daglige ekspedition, udtrykkes i en køreklar vægt. Tidligere var både køreklar vægt og egenvægt påført registreringsattesten/DMR, men i dag er der kun krav om angivelse af køreklar vægt, jf. bilag B & C.

I autocamper sammenhæng har vi en væsentlig anderledes køreklar vægt i forhold til almindelige person- og varevogne. Den vægt, som fremgår af den færdigbyggede autocampers COC (certificate of conformity), er det basisdokument, som anvendes til overførsel af data til DMR (digital motor register). En autocampers typiske køreklare vægt vil ligge ca. 250 kg højere end køretøjets egenvægt.

Eksempel på udregning af køreklar vægt på autocampere i henhold til 92/21/EØS og EN 1646-2:

Fører	75 kg
90 % fyldt brændstoftank 90 L (81 L x 0,845 vægtfylde)	68 kg
90 % fyldt vandtank 110 L (99 L x 1,0 vægtfylde)	99 kg
Gasflaske, kabelrulle, vandslange etc.	25 kg
Samlet	267

Skatteministeriet har valgt at tage udgangspunkt i en typisk worst case afprøvning fra Fiat, hvilket er det mest anvendte køretøj som basis for autocampere, og den er, som det fremgår af dokumentationen - vedlagt som bilag A - foretaget ved højeste reference masse (egenvægt), hvilket er 2740 kg, jf. gældende EU direktiv 715/2007, men vi har svært ved at se sammenhængen i de 2585 kg, der refereres til i lovforslaget, bortset fra at 2585 kg i køreklar vægt anvendes som nedre grænse for, hvilke køretøjer som kan gøre brug af denne ordning.

Når køretøjernes data skal lægges ind i DMR, og brændstofforbruget samtidig skal bestemmes, er det vigtigt, at der ikke kan opstå tvivl om, hvilke vægte som skal anvendes, og der er dokumentation for køretøjets køreklare vægt, altså egenvægt med tillæg for køreklar vægt. Derfor bør beregningsformlens udgangspunkt ligeledes være den køreklare vægt, således der ikke skal ske en omregning til skønnede værdier med anledning til fejl og usikkerhed.

Camping Branchens medlemmer anvender i det daglige en tommelfingerregel om, at den køreklare vægt forøger den almindelige egenvægt med 250 kg, når kunderne spørger, hvor stor egenvægten er, hvilket der er mange kunder, som stadig anvender, når de skal overveje deres nødvendige frivægt (kørsel). Der kan selvfølgelig være en vis usikkerhed i forhold til f.eks. vandtankens størrelse, men med angivelse af 250 kg føler man sig på den sikre side, hvilket ovennævnte beregningseksempel bekræfter.

Camping Branchen vil ud fra ovennævnte foreslå, at der foretages ændring i det fremsatte lovforslag, således den afprøvede egenvægt på 2740 kg, jf. bilag A, forøges med tillæg af, hvad der svarer til den køreklare vægt på en typisk autocamper på 250 kg, således den køreklare referencemasse, som ligger til grund for formlen fastsættes til 2740 kg + 267 kg = 3007 kg afrundet til 3000 kg.

Med udgangspunkt i 3000 kg som køreklar vægt, rammer vi underkanten af de fleste nye autocampere køreklar vægt, som typisk vil ligge på 3050 - 3150 kg, hvilket betyder, at de vil ligge inden for samme område på skalaen for ejerafgiften, som de hidtil gældende regler.

Med ovennævnte forslag ændres lovforslagets 2585 kg som køreklar vægt, således at der i stedet tages udgangspunkt i den afprøvede egenvægt på 2740 kg, som tillægges 267 kg i køreklar vægtforøgelse, jf. regneeksempel ovenfor, afrundet til 3000 kg som køreklar vægt.

Det betyder, at almindelige nye autocampere fremover fastholder den hidtil gældende ejeravgift på 13,5 km/l = 8.560 kr. pr. år, trods vi allerede nu har nye EURO 5M vogne som præsterer 13,9 km/l ifølge Fiats worst case, og vi indenfor kort tid vil få EURO 6 vogne, som givetvis vil præstere endnu bedre forbrugstal.

Fastholdes Skatteministeriets beregningsmodel, vil autocamperne i kategorien med køreklar vægt i intervallet 3050 – 3150 kg, skulle betale 9.380 kr - 10.160 kr i årlig ejeravgift. Sammenlignes det med de forventede forbrugstal på EURO 6 worst case målinger vil den årlige ejeravgift udgøre 7.740 kr. årligt. Ovennævnte eksempler tager udgangspunkt i vogne op til 3500 kg totalvægt.

Det er ikke vigtigt for branchen at få de sidste forbedringer indarbejdet, men at fastholde det nuværende niveau, for at skabe ro og ensartethed og få nemme og overskuelige forhold.

Derfor kan vi tilslutte os lovforslaget med de nævnte ændringer i basis køreklar vægt på 3000 kg, hvorfra tillægget på 0,2 % beregnes.

For at undgå tvivl om køreklar vægt på brugte autocampere, hvor der kun er påført egenvægt, vil Camping Branchen foreslå, at man fastsætter et tillæg på 250 kg, når kun egenvægten kendes, således man undgår tvivl om, hvordan den køreklar vægt fastsættes til brug for bestemmelse af brændstofforbruget.

Vedlagt:

Bilag A. Dokumentation fra Fiat på worst case måling, hvoraf det tydeligt fremgår, at målingen er foretaget ved højeste referencemasse = 2740 kg (egenvægt), som rullefeltet maksimalt kan belastes med, jf. EU direktiv 715/2007, så der beregningsmæssigt er foretaget kompensation for worst case.

Bilag B. Registreringsattest fra en autocamper i overgangsperioden, hvor man gik fra tidligere udelukkende at påføre egenvægt til i dag, hvor man udelukkende påfører køreklar vægt. Dette køretøj har påført begge vægte, hvilket dokumenterer forskellen i egenvægt og den køreklare vægt.

Bilag C. Registrerings attest fra nye autocamper, hvor man kun påfører den køreklare vægt.

Bilag D. Beregningseksempler med sammenligning.

Ved at lade loven træde i kraft med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2016 sikrer man, at der er køretøjer, som i den mellemliggende periode, fra reglerne er ændret i nov. 2015 og til loven bliver vedtaget, ikke bliver dårligere stillet.

Siden loven om grøn ejeravgift trådte i kraft med virkning fra 1. januar 1997, findes der stadig vogne i markedet, som efter lovforslaget i den nuværende form, ikke bliver omfattet. Camping Branchen finder det korrekt at sikre disse køretøjer, som allerede findes i markedet og ofte er omfattet af den tidligere beregningsmodel, så de også tilsikres ret til at anvende den nye beregningsformel. Resultatet er, at de fleste ældre autocampere i dag kun indregistreres i kortere perioder af året (på grund af høj ejeravgift), således skønner Camping Branchen at det samlede provenu forbliver uændret, såfremt disse køretøjer også indgår, og

§ 3 stk. 9 udvides med Euro 2 & 3 & 4 motorer, og disse køretøjer derved kan forblive indregistreret hele året.

Substitueret vil det være hensigtsmæssigt at lade Euro 4, komme ind sammen med Euro 5 & 6, da det grundlæggende er samme motorkonstruktion og princip (commonrail diesel). 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 tilgang til, vil et gennemsnitstal på 9,3 l pr. 100 km være en brugbar løsning. Såfremt dette forbrugstal anvendes, vil den årlige ejerafgift være 12.580 kr. med tillæg af partikeludledningsafgift på 1.000 kr. årligt, samlet 13.580 kr.

Beskrivelsen i dette afsnit skal ses i det relative lille styktal af autocampere sammenlignet med den enkelte borgers retfærdighedsoplevelse og rådighedsbudget.

Turisme med autocampere, vil være med til at forlænge sæsonen og skabe mere liv i specielt de kystnære områder (udkants Danmark) og ved at give ejerne mulighed for at beholde deres nummerplader hele året. Er nummerpladerne først fjernet, kan man ikke tage den spontane tur i nærområdet, til gavn for turismeerhvervet her i landet.

Opsummering af foreslåede ændringer:

1. Euro 4 & 5 & 6 motorer tager udgangspunkt i et forbrug på 7,4 L pr. 100 km og en køreklar vægt på 3000 kg, hvorefter der beregnes 0,2 % af den del, der overstiger 3000 kg. Kan anvendes på køretøjer med en køreklar vægt fra 2585 kg.
2. Euro 2 & 3 motorer følger pkt. 1.
3. Substitueret foreslås at Euro 2 & 3 motorer tager udgangspunkt i et forbrug på 9,3 L pr. 100 km og en køreklar vægt på 3000 kg, hvorefter der beregnes 0,2 % af den del, der overstiger 3000 kg. Kan anvendes på køretøjer med en køreklar vægt fra 2585 kg.
4. Hvor en autocampers køreklar vægt ikke fremgår, tillægges egenvægten 250 kg for at komme frem til den køreklare vægt til brug for udregning af brændstofforbruget.
5. Loven, når den vedtages, vil være gældende med tilbagevirkende kraft fra 1.januar 2016.

Høringen ligger os meget på sinde. Vi står derfor meget gerne til rådighed for uddybende oplysninger eventuelt ved afholdelse af et møde, hvis det måtte ønskes.

Med venlig hilsen



Pia-Nielsen



Jeep

Bilag. A

Til synsvirksomhed

Deres reference:

Vor reference: AJ/aj P 110567

Glostrup, den 13. januar 2013

Erklæring om brændstofforbrug.

Vedr.: Godkendelse af brændstofforbrug på Fiat Ducato med ændret opbygning (autocampere).

Det meddeles hermed, at omtalte biler er godkendt efter bestemmelserne som fastsat ved direktiv EF 2004/3 og afleder et brændstofforbrug ud fra nedenstående tabel om inertiklasser og referencemasse, for ikke færdigt opbyggede biler, og vedrører biler med og uden automatisk transmission.

Fabrikant/typebetegnelse :FIAT Ducato, type 250 chassis (Euro 5)
Motorer : 2.3 MJT. 96 kW. Motor mærkning FIAE348I D

<i>Inertiklasse</i>	<i>Forbrug (komb.)</i>	<i>CO2 (komb.)</i>
2270 (9,8 kW)	13,5 km/l	195 g/km

Bilerne er afprøvet ved højeste referencemasse, og vil således gælde for det færdigt-opbyggede køretøj, da målingen er foretaget ved højeste belastning af rullefeltet.

Med venlig hilsen
FIAT GROUP AUTOMOBILES DANMARK A/S


Anders Jensen
Teknisk afdeling.

REGISTRERINGSATTEST

DEL I

Dokumentets nummer 12005023 11659979

Kortet Del 1 1207827828

Danmark (DK)

Det Europæiske Fællesskab

SKAT

Свидетельство за удостоверение валидност на регистрационен Part II / Attestation de registration - Carte II / Zulassungsdokumentation Teil II / Registreerimähtõistus Osa II / Atestat av godkänning / Πιστοποιητικό Εγγραφής / Матрица / Registraren certificate Part II / Certificat d'inscripționare Part II / Teestats Charakte / Carta de înregistrare Part II / Registrovni potvrda I daju / Registreerimähtõistus Osa II / Følgjende angjeldely II / Atest / Certificat de Registrare / Lij Part II / Kertlekortona Osa II / Dovesa Hjostracyjnyj Obyčej II / Certificat de matrică / Part II / Certifikat za imovnikarstvo Part II / Osvědčení o evidenci Část II / Прометна довољња / Del II / Reģistrācijas apliecinājums Osa II / Registreringsbeviset Del I

B) Dato for køretøjets første registrering

23.05.2012

A) Registreringsnummer AM11256

Kortnummer

C) Registreringsdato

21.03.2014

Ændringsdato

Motorikort

C 1 Indtælling af registreringsattesten

C 3 Biltype

Bilag C.

C 4 e Indehaveren af registreringsattesten er ikke berettiget til at indføre køretøjet uden afkørelse

Tekniske oplysninger

D 1 Mærke

FIAT DUCATO

E) Serienummer

ZFA25000002162948

D 2 Handelsbetegnelse

UOPLYST, UOPLYST

G) Køretøjets vægt (kg)

3159

F 1 Teknisk bløddata vægt (kg)

3500

F 2 Tilsat vægt (kg)

3500

D 3 Type

FRIGANOF14

Typebetegnelse (se tillæg)

C) Bredde (mm)

D) Højde (mm)

E) Akselafstand

2

K) Typegodkendelsesnummer

e13*2007/46*1216

H 1 Cylindere (stk)

2287

H 2 Stroke (mm)

109,0

H 3 Brændstof

Diesel

D 4

Personbil

I) Effektværdi (kW)

J) Brændstoftank (l)

13,5

G 1 Antal siddepladser (inkl. førers plads)

G 2 Antal vinduer

D 5

Beboelse

Oplysninger om registreringen

H) Registreringsdato

REGISTRERINGSATTEST

DEL II

Dokumentets nummer 12005023 11659979

Danmark (DK)

Det Europæiske Fællesskab

SKAT

Свидетельство за удостоверение валидност на регистрационен Part II / Attestation de registration - Carte II / Zulassungsdokumentation Teil II / Registreerimähtõistus Osa II / Atestat av godkänning / Πιστοποιητικό Εγγραφής / Матрица / Registraren certificate Part II / Certificat d'inscripționare Part II / Teestats Charakte / Carta de înregistrare Part II / Registrovni potvrda I daju / Registreerimähtõistus Osa II / Følgjende angjeldely II / Atest / Certificat de Registrare / Lij Part II / Kertlekortona Osa II / Dovesa Hjostracyjnyj Obyčej II / Certificat de matrică / Part II / Certifikat za imovnikarstvo Part II / Osvědčení o evidenci Část II / Прометна довољња / Del II / Reģistrācijas apliecinājums Osa II / Registreringsbeviset Del II

B) Dato for køretøjets første registrering

23.05.2012

A) Registreringsnummer

AM11256

D 1 Mærke

FIAT DUCATO

E) Serienummer

ZFA25000002162948

Handsbetegnelse

UOPLYST, UOPLYST

K) Typegodkendelsesnr.

e13*2007/46*1216

D 3

FRIGANOF14

Beregningseksempler på autocampere

De mest solgte autocampere i Danmark til almindelig kørekort B til max. 3500 kg, vil have en køreklar vægt på 3050 – 3150 kg. Vi tager i det følge udgangspunkt i gennemsnittet på 3100 kg.

Beregnet efter den nugældende formel fra SKAT:

Da man i dag ikke kender bilens egenvægt men udelukkende har den køreklare vægt angivet på vognens dokumenter, skal der først ske en omregning til egenvægt, da formelen er baseret på en egenvægt (gældende praksis i 1997).

3100 kg køreklar vægt reduceres med 250 kg, som er tillægget for køreklar vægt, så har vi en beregnet egenvægt på 2850 kg.

Formel: Forbrug i l/100 km = 3 liter + 0,005 gange bilens egenvægt i kg, for dieseldrevne biler reduceres forbruget med 12,5 %.

$3 + (0,005 \times 2850) = 3 + (14,25) = 17,25$ reduceret med 12,5 % = 15,09 liter pr. 100 km = 6,62 = 6,6 km/l. = 22.280 kr. pr. år.

Beregnet efter det nye lovforslag som fremsat:

3100 kg køreklar vægt fratrækkes 2585 kg, således vil der være 515 kg, som skal beregnes med 0,02 %.

$515 \times 0,2 \% = 1,03$

Det faste element på 7,4 l. pr. 100 km tillægges således $1,03 = 8,43 = 100 / 8,43 = 11,86 = 11,9$ km/l = 10.160 kr. pr. år.

Beregnet efter Camping Branchens ændringsforslag til det fremsatte lovforslag:

3100 kg køreklar vægt fratrækkes 3000 kg, således vil der være 100 kg, som skal beregnes med 0,02 %.

$100 \times 0,02\% = 0,20$

Det faste element på 7,4 l. pr. 100 km tillægges således $0,20 = 7,6 = 100 / 7,6 = 13,15 = 13,2$ km/l = 8.560 kr. pr. år.

Efter Fiat worst case måling, som har været anvendt siden 2012:

13,5 km/l = 8.560 kr. pr. år

Efter Fiat worst case seneste måling, som gælder den seneste EURO 5 motor:

13,9 km/l = 8.560 kr. pr. år

Euro 6 motorer. Det forventes, at de nye forbrugstal, som herefter vil fremgå af Fiat worst case målinger efter nytår 2017, vil ligge et stykke over 14 km/l, hvilket vil betyde, at den herved løftes op i et nyt skalaknæk = 7.740 kr. pr. år.

De lidt større autocampere i Danmark til 'stort' kørekort C til over 3500 kg, vil ofte have en køreklar vægt på 4000 kg, hvilket vi i det følgende tager udgangspunkt i.

Beregnet efter den nugældende formel fra SKAT:

Da man i dag ikke kender bilens egenvægt men udelukkende har den køreklare vægt angivet på vognens dokumenter, skal der først ske en omregning til egenvægt, da formelen er baseret på en egenvægt (gældende praksis i 1997).

4000 kg køreklar vægt reduceres med 250 kg, som er tillægget for køreklar vægt, så har vi en beregnet egenvægt på 3750 kg.

Formel: Forbrug i l/100 km = 3 liter + 0,005 gange bilens egenvægt i kg, for dieseldrevne biler reduceres forbruget med 12,5 %.

$3 + (0,005 \times 3750) = 3 + (18,75) = 21,75$ reduceret med 12,5% = 19.03 liter pr. 100 km = 5,25 = 5,3 km/l. = 30.460 kr. pr. år.

Beregnet efter det nye lovforslag som fremsat:

4000 kg køreklar vægt fratrækkes 2585 kg, således vil der være 1415 kg, som skal beregnes med 0,02 %.

$1415 \times 0,2 \% = 2,83$

Det faste element på 7,4 l. pr. 100 km tillægges således 2,83 = 10,23 = $100 / 10,23 = 9,77 = 9,8$ km/l = 14.220 kr. pr. år.

Beregnet efter Camping Branchen ændringsforslag til det fremsatte lovforslag:

4000 kg køreklar vægt fratrækkes 3000 kg, således vil der være 1000 kg, som skal beregnes med 0,02 %.

$1000 \times 0,02 \% = 2,0$

Det faste element på 7,4 l. pr. 100 km tillægges således 2,0 = 9,4 = $100 / 9,4 = 10,63 = 10,6$ km/l = 12.580 kr. pr. år.

Efter Fiat worst case måling, som har været anvendt siden 2012:

13,5 km/l = 8.560 kr. pr. år.

Efter Fiat worst case seneste måling, som gælder den seneste EURO 5 motor:

13,9 km/l = 8.560 kr. pr. år.

Euro 6 motorer. Det forventes, at de nye forbrugstal, som herefter vil fremgå af Fiat worst case målinger efter nytår 2017, vil ligge et stykke over 14 km/l, hvilket vil betyde, at den herved løftes op i et nyt skalaknæk = 7.740 kr. pr. år.

Set ud fra et trafiksikkerhedssynspunkt kan det være hensigtsmæssigt at tilskynde til køb af autocampere over 3500 kg, således vil de personer, som har erhvervet det 'store' kørekort have en bedre køreuddannelse med løbende opdatering.



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 15. april 2016

Fremsendt pr. e-mail: juraoggsamfundsoekonomi@skat.dk, cc
in@skm.dk

Vedr. j. nr. 16-0048101; Høring – forslag til lov om ændring af
brændstofforbrugsafgiftsloven (Fastsættelse af brændstofforbrug for særligt store
personbiler).

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte høring i udkast.

Det er glædeligt, at der tages tilløb til at lave en teknisk baseret afgift, men der ønskes en
nærmere redegørelse for de foretagne skøn over økonomiske konsekvenser for
erhvervslivet især, da det er uklart, om afgiften generelt set forventes at stige eller falde.

Bortset derfra har Dansk Bilbrancheråd ingen bemærkninger.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktør
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Fra: Karin Brinkbæk
Sendt: 29. marts 2016 12:08
Til: JP-Miljø og energi
Emne: VS: {{JS}} Forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven (DT j.nr. 2016-112-0547)
Vedhæftede filer: Security Marking.txt

Fra: Datatilsynet [<mailto:dt@datatilsynet.dk>]
Sendt: 29. marts 2016 09:50
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Joel Nielsen
Emne: {{JS}} Forslag til lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven (DT j.nr. 2016-112-0547)

Til rette vedkommende.

Skatteministeriet har den 21. marts 2016 sendt ovennævnte udkast til lovforslag i høring til Datatilsynet (Skatteministeriets j.nr. 16-0048101).

Datatilsynet har ikke bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Fuldmægtig

Tlf.: (+45) 33 19 32 21
E-mail: anp@datatilsynet.dk

DATATILSYNET

Borgergade 28, 5. sal, 1300 København K

Tlf: +45 3319 3200, Fax: +45 3319 3218

E-mail: dt@datatilsynet.dk, Internet: www.datatilsynet.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

15. april 2016

J. nr. 16-0048101

Høringssvar – Forslag til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven (Fastsættelse af brændstofforbrug for særligt store personbiler)

De Danske Bilimportører (DBI) hilser forslaget til Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven velkommen. Forslaget indfører en ændret og mere retvisende beregning af brændstofforbruget for visse særligt store personbiler, hvor der ikke foreligger oplysninger om brændstofforbruget.

DBI er enige i, at når brændstofforbruget i disse tilfælde ikke fremover vil blive fastlagt på baggrund af en erklæring fra bilfabrikanten, vil den nuværende beregningsformel jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2 medføre et uforholdsmæssigt højt forbrug og en tilsvarende uforholdsmæssig høj grøn ejerafgift for disse biler.

DBI finder, at den i lovforslagets § 1, nr. 2 foreslåede tekniske beregning giver en mere retvisende beregning af brændstofforbruget.

DBI finder det imidlertid ikke velbegrunder, at afgrænse den foreslåede tekniske beregning til kun at gælde for særligt store personbiler (M1).

Den foreslåede tekniske beregning bør ligeledes gælde for varebiler (N1), som på tilsvarende vis savner et dokumenteret brændstofforbrug.

Eftersom den foreslåede tekniske beregning jf. lovforslagets § 1, nr. 2 skal supplere – og ikke erstatte – den eksisterende beregning efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, vil denne gruppe af varebiler (N1) fortsat blive tillagt et uforholdsmæssigt højt brændstofforbrug / grøn ejerafgift.

Derfor bør lovforslagets § 1, nr. 2 udformes således, at varebiler (N1) på tilsvarende vis inkluderes.

Som konsekvens bør lovforslagets § 1, nr. 1 ligeledes formuleres uden afgrænsning til personbiler – f.eks. således:

”1.pkt. finder ikke anvendelse for biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, jf. § 3, stk. 9.”

Dermed sikres en mere ensartet beregning af brændstofforbruget for personbiler og varebiler.

Bemærkninger i øvrigt:

Med lovforslagets nuværende begrænsning til personbiler (M1) er det formentlig korrekt, at de provenumæssige konsekvenser er meget begrænsede. Med inkluderingen af relevante varebiler (N1) kan der dog være grund til at revurdere de økonomiske konsekvenser, idet volumen må forventes at være langt højere.

Med hensyn til systemtilpasninger indikerer erfaringerne fra nogle af DBIs medlemmer, at hidtidige justeringer vedr. brændstofforbrug har været vanskelige at håndtere i DMR. Justeringer og systemtilpasninger, som de foreslåede, kan derfor være mere omkostningsfulde, end lovforslaget vurderer.

Med venlig hilsen



Ganni Mikkelsen
Adm. Direktør

Telefon: 31 36 10 41
E-mail: gmi@bilimp.dk

1. april 2016
/MetLam-erst

Høringssvar vedrørende lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget forslaget i høring.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har konstateret, at Skatteministeriet har sendt forslaget i høring via høringsportalen. Vi beder om, at al erhvervsrelevant regulering sendes i høring direkte til TER via letbyrder@erst.dk. Ved EU-høringer til letbyrder-i-EU@erst.dk.

TER vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

TER bemærker, at Skatteministeriet jf. 'Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger' bør sende lovforslag og bekendtgørelsesudkast med administrative konsekvenser i høring hos TER senest 6 uger før den offentlige høring. TERs bidrag skal anvendes til den samlede konsekvensvurdering af erhvervsøkonomiske konsekvenser, når lovforslag eller bekendtgørelsesudkastet sendes i offentlig høring.

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Per Kæmpe
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3529 1556
E-post PerKae@erst.dk

'Fra oktober 2015 skal al regulering med direkte konsekvenser for erhvervslivet jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger træde i kraft på en af to fælles ikrafttrædelsesdatoer hhv. 1. januar og 1. juli.'

Med venlig hilsen



ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00
Fax 35 46 60 01
CVR-nr. 10 15 08 17
erst@erst.dk
www.erst.dk

Mette Marie Lamm Larsen
Stud.merc.jur., Team Jura
ERHVERVSSTYRELSEN
Ledelsessekretariatet - Team Jura
Telefon: 35291204
Mail: MetLam@erst.dk

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 18. april 2016
Side: 1/1

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Joel Nielsen (jn@skm.dk)

Høring – Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven

Med dette høringssvar vil Motorhistorisk Samråd gerne takke for det tilsendte høringmateriale, hvor det foreslås at indføre en regel for fastsættelse af brændstofforbruget for særligt store personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg.

For så vidt angår den aktuelle ændring til brændstofforbrugsafgiftsloven, har vi i Motorhistorisk Samråd ikke nogle kommentarer til høringen, i det vi antager og vil anbefale at alle de såkaldte "grønne ejerafgifter", også vil blive reduceret til 25% når disse køretøjer bliver gamle nok til at være veteran, på samme måde som det fungerer med vægtafgiften i dag for de ældre køretøjer.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).