



Skatteministeriet

15-03-2019
Juridisk chef Eylem C. Ünüvar
Direkte tlf. 31177940
e-mail et@abdk.dk

Svar på høring om forslag til lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love. (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brænd-stofforbrug).

I AutoBranchen Danmark er vi tilfredse med den politiske løsning, der er truffet om at udsætte ikrafttrædelsen af afgiftsberegningerne efter WLTP-normen pr. 1. april 2019. Det ville have ført til afgiftsstigninger på et stort antal biler, mens afgiftslempelserne kun ville have omfattet få biltyper. Derfor hilser vi WLTP-udsættelsen velkommen, og ser frem til, at en varig løsning indgår i arbejdet under den kommende Transportkommission.

Vi har dog alligevel følgende kommentarer til loven:

Vi mener, at det er konkurrenceforvridende og uigennemskueligt, at afgiften (forbrugsafgiften) er forskellig for biler, der er registreret i Danmark første gang som nye og på biler, der er brugtimporterede. Det vil i praksis sige, at man kan have to ens biler, som er registreret første gang på samme dato efter 3. oktober 2017, og hvor ejerafgiften vil være højere på den bil, der er brugtimporteret, end på den bil, der er registreret fra ny i Danmark.

I AutoBranchen Danmark mener vi, at det umiddelbart synes at være EU-stridigt, idet der så vil være en forskel – i negativ retning – på den bil som er brugtimporteret.

Udfordringen opstår ved, at der i Lov 1130 § 3 stk. 2 A og B er anført, at satserne er gældende for personbil "registreret her i landet den 3. oktober 2017 eller senere". Det betyder, at biler, der importeres som brugte ikke blev omfattet af overgangsordningen, og dermed er pålagt en højere afgift, end de biler, der som nye er registreret i Danmark og dermed er omfattet af overgangsordningen.

Det medfører som nævnt, at to helt ens biler kan have forskellig brændstofdosis og forskellig ejerafgift, hvilket for det første anses som værende konkurrenceforvridende og for det andet helt uigennemskueligt for såvel forbrugere som forhandlere.

Efter AutoBranchen Danmarks opfattelse må der være tale om fejl i den oprindelige formulering i L 1130, da det næppe kan have været tilsigtet, at der skulle ske den forskelsbehandling mellem brugtimporterede og oprindelige danske biler. Det giver også en konkurrencemæssig fordel for nybilsforhandlere over for brugtvoignsimportører, hvilket ikke kan være korrekt og i overensstemmelse med hensigten med loven.

AutoBranchen Danmark og andre har desværre ikke været opmærksomme på problemet ved behandlingen af L 1130 i september 2018.

AutoBranchen Danmark mener derfor, at den omtalte forskelsbehandling bør ændres, når der nu alligevel skal ske en ændring af loven.

Med venlig hilsen

Eylem Çağrıřan Ünüvar



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 KBH K

Taastrup, den 15. marts 2019

Fremsendt pr. e-mail: lovgivningoekonomi@skm.dk, ds@skm.dk

Vedr. sags 2019-1974; Høring over forlængelse af overgangsperioden for fastsættelse af bilers brændstofforbrug.

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring.

Det er glædeligt, at regeringen har været lydhør overfor såvel branchens som bilejernes bekymringer og lovforslaget hilses derfor velkomment.

Det er dog væsentligt for Dansk Bilbrancheråd at pointere nødvendigheden af, at debatten omkring bilafgifter generelt holdes på et så lavt og stille niveau som muligt. Dansk Bilbrancheråd skal derfor henstille til, at den videre proces – herunder især når udløbet af forlængelsen nærmer sig – foregår stilfærdigt, idet branchen er særdeles følsom for netop afgiftsmæssige drøftelser.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen
Direktør, Advokat

v/Johanne Berner Hansen, juridisk chef
Tlf: 22 41 51 03 - joh@dbr.dk

Til:
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

15. marts 2019

Høringssvar – j.nr. 2019-1974

Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug

De Danske Bilimportører takker for høringen over forslag til Lov om ændring af lov nr. 1130 af 11. september 2018 om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love.

Ifølge lovforslaget forlænges overgangsperioden, hvor det såkaldte NEDC-2 brændstofforbrug skal anvendes til beregning af henholdsvis registreringsafgiften og brændstofforbrugsafgiften, således at dette forbrugstal anvendes til og med 31. december 2020.

Dermed skal det såkaldte WLTP brændstofforbrug først anvendes til beregningen af afgifterne fra 1. januar 2021 i stedet for allerede fra 1. april 2019.

De Danske Bilimportører kan fuldt ud bakke om lovforslaget med udsættelsen af overgangen til WLTP, og vi vil gerne rose skatteministeren for hurtig indgriben, efter at det i løbet af overgangsperioden er blevet klart, at overgangen til WLTP allerede pr. 1. april ville påføre forbrugerne utilsigtede afgiftsstigninger.

I betragtning af, at den fastlagte omregningsfaktor på 1,21 for WLTP har vist sig utilstrækkelig til at sikre gennemsnitlig afgiftsneutralitet for det danske bilmarked, finder vi det særdeles fornuftigt, at lovforslaget sikrer, at NEDC-2 forbrugstallet med omregningsfaktoren 1,1 fortsat kan anvendes frem til udgangen af 2020.

Uden yderligere ændringer overgår afgiftsberegningen herefter automatisk til WLTP med omregningsfaktoren 1,21.

Den forslåede forlængelse af overgangsordningen vil imidlertid give mulighed for at tilvejebringe et endnu bedre datagrundlag til brug for en evt. justering af WLTP-omregningsfaktoren, der skal anvendes fra 1. januar 2021.

Forlængelsen giver ligeledes mulighed for at overveje en mere gennemgribende ændring af registreringsafgiftslovens fradrag / tillæg for bilernes energieffektivitet – samt af satserne i brændstofforbrugsafgiftsloven.

Dette giver yderligere støtte til den løsning, som lovforslaget peger på i form af en forlængelse af overgangsperioden. Alternativet havde været at opjustere og differentiere omregningsfaktoren til henholdsvis diesel og benziner pr. 1. april 2019 for at sikre fortsat afgiftsmæssig neutralitet.

Bemærkninger til lovforslaget i øvrigt:

Vi har derudover kun ganske få kommentarer til lovforslagets almindelige bemærkninger samt bemærkningerne til de enkelte bestemmelser.

De foreliggende formuleringer under både de almindelige bemærkninger og under bemærkningerne til de enkelte bestemmelser kan skabe tvivl om, hvorvidt bilernes officielle brændstofforbrugstal efter henholdsvis NEDC-2 og WLTP skal ganges eller divideres med de respektive faktorer på 1,1 og 1,21.

Under de almindelige bemærkninger står der eksempelvis således (vore understregninger):

Punkt 1.2., 2. afsnit, 2. punktum:

"Brændstofforbruget skal således måles efter WLTP-metoden korrigeret tillagt 21 pct."

Punkt 2.1., 7. afsnit, 2. punktum:

"For at neutralisere en utilsigtet afgiftsforhøjelse ved overgang til WLTP-metoden tillægges brændstofforbruget, opgjort efter WLTP-metoden, 21 pct."

Punkt 2.1., 8. afsnit, 3. punktum:

"I overgangsperioden tillægges der 10 pct. til det beregnede brændstofforbrug opgjort i kilometer pr. liter, jf. § 17, stk. 1-3, i lov nr. 1130 af 11. september 2018."

Selvom det allerede fremgår af både registreringsafgiftsloven og af brændstofforbrugsafgiftsloven gør vi for alle tilfælde skyld opmærksom på, at "forbrugstallet" målt i km pr. liter skal ganges med henholdsvis 1,1 (for NEDC-2) og 1,21 (for WLTP).

Der er altså tale om, at rækkevidden i km pr. liter brændstof skal forhøjes med de respektive omregningsfaktorer

Brændstofforbruget jf. bilernes COC opgøres derimod i liter pr. 100 km, og dette tal skal derfor omvendt divideres med de respektive faktorer.

"Vi finder derudover anledning til at kommentere følgende formulering jf. Punkt 3, 2. afsnit:

"WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil, hvilket medfører, at der vil kunne findes konkrete biler, for hvilke der er en forskel i brændstofforbruget efter NEDC2-metoden tillagt 10 pct. og forbruget efter WLTP metoden tillagt 21 pct. for den samme bil. På den baggrund vil der kunne findes tilfælde, hvor der vil ske diskretionære afgiftsændringer, selvom den gældende overgangsordning forlænges."

Vi forstår første punktum således, at der for to eksemplarer af den samme bilmodel er tale om, at der ingen forskel er på deres brændstofforbrug efter NEDC-2 omregnet med en faktor 1,1. Derimod kan der være forskel på de samme to bilers brændstofforbrug efter WLTP omregnet med en faktor 1,21.

Såfremt det er rigtigt forstået, er vi enige heri.

Vi er til gengæld ikke enige i, at der efter forlængelse af overgangsperioden vil kunne findes tilfælde, hvor der vil ske "diskretionære" (individuelle) afgiftsændringer.

Ingen biler vil få afgiftsændringer, når overgangsperioden forlænges, idet både omregningsfaktoren og NEDC-2-metoden videreføres. Der fastsættes således fortsat et "variantspecifikt" forbrugstal jf. NEDC. Det er først med WLTP, at brændstofforbruget vil være (yderligere) individuelt afhængigt af udstyrsdetaljer på den enkelte bil.

Vi har ingen øvrige kommentarer til lovforslaget, som vi derfor kan støtte fuldt ud.

Med venlig hilsen

Gunni Mikkelsen
Direktør
De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16, 1550 København V
E-mail: gmi@bilimp.dk

David Frstrup Simonsen

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 15. marts 2019 11:39
Til: David Frstrup Simonsen; JP-Lovgivning og Økonomi
Emne: Erhvervsstyrelsens hørings svar vedr. forslag til lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug) - jeres j.nr. 2019-1974(ERST Sagsnr: 2019 -...

Kære SKM

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug).

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har følgende vurdering af forslaget administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Administrative konsekvenser

Med lovforslaget forlænges den allerede eksisterende overgangsperiode for opgørelse af bilers brændstofforbrug, som danner grundlag for fastsættelse af brændstofforbrugsafgiften og registreringsafgiften. TER vurderer på den baggrund, at lovforslaget ikke i sig selv medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

TER skal gøre opmærksom på, at Skatteministeriet skal udarbejde en vurdering af efterlevelsen af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Skatteministeriet bedes fremadrettet fremsende vurderingen til TER inden lovforslaget sendes i offentlig høring mhp. TER's screening af vurderingen.

Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering, der kan findes på Erhvervsstyrelsens hjemmeside (<https://erhvervsstyrelsen.dk/agil-erhvervsrettet-regulering>).

TER minder desuden om, at udkast til erhvervsrettet regulering, jf. "Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurdering" og "Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering", bør sendes i høring hos TER så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring. TER skal således dels vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet og dels screene for ministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Erhvervsrettet regulering sendes i præhøring hos TER via letbyrder@erst.dk.

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Nicolaj Sylvester Brarup
Fuldmægtig
Tlf. direkte: 35 29 16 96
E-post: NicSyl@erst.dk

Med venlig hilsen

Christina Gardshodn
Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Direktionssekretariatet - Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291355
E-mail: ChrGar@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVS MINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.



Skatteministeriet
Nicolai Eigteds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. e-mail til lovgivningogoeekonomi@skm.dk og ds@skm.dk

15-03-2019

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S19-6953

Ref: DBL/

Forslag til lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM bakker op om lovforslaget, der her og nu vil sikre ro om bilafgifterne ved overgangen til opgørelse af bilers brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode. FDM havde dog gerne set, at indgrebet havde været varigt, således at forbrugeren ikke igen ved udgangen af 2020 risikerer en stigning i bilafgifterne på grund af overgangen til en ny brændstofnorm.

FDM vil gerne for en god ordens skyld understrege, at det ikke skal være de danske forbrugere, der skal betale for bilproducenternes eventuelle kreative målemetoder.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

David Frstrup Simonsen

Fra: Christian Brandt <chb@finansogleasing.dk>
Sendt: 15. marts 2019 15:47
Til: JP-Lovgivning og Økonomi; David Frstrup Simonsen
Emne: Høring over lovforslag om forlængelse af overgangsordning for WLTP - j.nr. 2019-1974

Til

Skatteministeriet

Ministeriet har med mail af 14. marts bedt om bemærkninger til udskydelse af WLTP.

Finans og Leasing tager forbehold for at den ekstremt korte høring gør, at vi ikke har fanget alle nuancer. Vi har umiddelbart følgende bemærkninger/spørgsmål:

Alle nye biler testet efter WLTP, har to forbrug i CoC dokumentet: WLTP og et såkaldt NEDC2 forbrug, som er WLTP tilbageregnet til NEDC for at kunne sammenligne nye biler med gamle biler i en overgangsfasen (NEDC1 mod NEDC2) fx:

BMW 420d
NEDC1 – 25,0 km/l
NEDC2 – 21,3 km/l
WLTP – 17,5 km/l

I løbet af 2020 vil EU omregne CO2 mål fra NEDC til WLTP. I Danmark er bilafgifter afhængige af brændstofforbrug, og derfor vil et ringere forbrug føre til øget registreringsafgifter og grønne afgifter.

Man har i Danmark søgt at korrigere de ringere forbrug ved at gange med faktorer baseret på EU oplysninger om gennemsnitlige ændringer fra gammel til ny målemetode.

NEDC2 * 1,10
WLTP * 1,21

Oprindeligt blev der vedtaget en overgangsfasen fra januar 2019 til og med marts 2019, hvor NEDC2 forbrug skulle ganges med 1,10. Fra april 2019 skulle der så bruges WLTP * 1,21 til beregning af afgifter. Det har dog vist sig, at faktoren på 1,21 ved WLTP forbrug ikke er dækkende for den danske segmentopdeling af bilsalg, og at faktoren ikke var nok til at neutralisere end afgiftsstigning. Derfor fortsætter man i stedet med NEDC2 * 1,10 frem til december 2020. Både før og efter den oprindelige overgangsfasen – mellem januar 2019 og marts 2019 – var både forbrugeroplysning og afgiftsberegning baseret på samme forbrugsnorm: NEDC2 før og WLTP efter. Men med udskydelsen af WLTP baseret afgift, vil der fremover være uoverensstemmelse mellem hvilken forbrugsnorm der bruges til forbrugeroplysning og til afgiftsberegning:

Fra januar 2019
Forbrugeroplysning = WLTP
Afgiftsberegning = NEDC2 * 1,1

Færdselsstyrelsen har valgt at WLTP skal bruges i forbrugeroplysning (faktisk forbrug, CO2, energiklasse) fra januar 2019.

EU har anbefalet at medlemslandene fra januar 2019 oplyser WLTP forbrug, men det er så vidt Finans og Leasing kan se, kun Danmark som har fulgt denne anbefaling: Alle andre lande fortsætter med NEDC2 forbrug i forbrugeroplysningen frem til 2020 eller 2021. Se nærmere herom følgende links:

<http://wltpfacts.eu/when-will-wltp-changes-take-place/>
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=141787>

Vi har på den baggrund følgende spørgsmål/ønsker:

- Med forlængelse af overgangsordningen for afgiftsberegningen, er der så ikke glemt at tage højde for forbrugeroplysningen? Det er kun det afgiftsmæssige forbrugstal der findes i DMR. Dvs. at der ikke er data til at beregne forbrugeroplysningerne. Det har betydning for leasingelskabets mulighed for at oplyse korrekte forbrugstal, CO2 tal samt miljøkategori.
- Hvordan kan Færdselsstyrelsen tilkendegive at der i DK skal bruges WLTP i forbrugeroplysning, når alle andre EU lande fortsætter med NEDC2 i forbrugeroplysningen? Danmark er umiddelbart det eneste land i EU der benytter WLTP, selv om det kun er en anbefaling fra EU. Det bør følge det forbrug der ligger til grund for afgiftsberegningen (NEDC2), og dermed svare til praksis i de øvrige EU lande.
- Vi håber, at Skatteministeriet vil tage initiativ til at der kommer overensstemmelse mellem beregningerne i forhold til forbrugeroplysning og afgiftsberegning. Der er ingen beregningsmæssig sammenhæng mellem NEDC2 og WLTP. Hvordan sikres dette så Færdselsstyrelsens krav til forbrugeroplysning kan opfyldes, når data ikke er til rådighed i DMR?

Vores ønske er derfor samlet set, at NEDC2-forbruget i overgangsperioden benyttes til både afgiftsberegning og forbrugeroplysning.

David Frstrup Simonsen

Fra: Kontor <kontor@mff-dk.dk>
Sendt: 15. marts 2019 06:33
Til: David Frstrup Simonsen
Cc: JP-Lovgivning og Økonomi
Emne: j.nr. 2019-1974

Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen kommentarer til det fremsendte.

Med venlig hilsen

Hugo Rasmussen

Projektkoordinator MFF ApS

CVR.38023969 Bank: Nordea. 2558 4390867684

www.mff-dk.dk www.wroom.dk www.sikkerpå2hjul.dk

Tlf. 36 16 08 66

MFF ApS er et selskab 100 % ejet af Motorcykel Forhandler Foreningen.

En forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

Fra: David Frstrup Simonsen [<mailto:DS@skm.dk>]

Sendt: 14. marts 2019 11:28

Til: 'samfund@advokatsamfundet.dk' <samfund@advokatsamfundet.dk>; 'ae@ae.dk' <ae@ae.dk>; 'info@abdk.dk' <info@abdk.dk>; 'autig@autig.dk' <autig@autig.dk>; 'info@autocamperraadet.dk' <info@autocamperraadet.dk>; Retssikkerhed <Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk>; 'info@businessdanmark.dk' <info@businessdanmark.dk>; 'info@campingbranchen.dk' <info@campingbranchen.dk>; 'bol@carta.dk' <bol@carta.dk>; 'post@cat-taxi.dk' <post@cat-taxi.dk>; 'info@cepos.dk' <info@cepos.dk>; 'cevea@cevea.dk' <cevea@cevea.dk>; 'dakofa@dakofa.dk' <dakofa@dakofa.dk>; 'info@dfac.dk' <info@dfac.dk>; 'dmu@dmusport.dk' <dmu@dmusport.dk>; 'politik@shareholders.dk' <politik@shareholders.dk>; 'post@autogenbrug.dk' <post@autogenbrug.dk>; 'kl@d-a-b.dk' <kl@d-a-b.dk>; 'dasu@dasu.dk' <dasu@dasu.dk>; 'daf@daf.dk' <daf@daf.dk>; 'info@dbr.dk' <info@dbr.dk>; 'info@dbfu.dk' <info@dbfu.dk>; 'info@danskbyggeri.dk' <info@danskbyggeri.dk>; 'sja@danskenergi.dk' <sja@danskenergi.dk>; 'info@danskenergi.dk' <info@danskenergi.dk>; 'hoeringssager@danskerhverv.dk' <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'kontakt@dansklokalsyn.dk' <kontakt@dansklokalsyn.dk>; 'dtr@taxi.dk' <dtr@taxi.dk>; 'dts@dts.dk' <dts@dts.dk>; 'mail@danskeadvokater.dk' <mail@danskeadvokater.dk>; 'sekretariatet@fdel.dk' <sekretariatet@fdel.dk>; 'danske-biludlejere@mail.tele.dk' <danske-biludlejere@mail.tele.dk>; 'db@db-dk.dk' <db@db-dk.dk>; 'info@dasp.dk' <info@dasp.dk>; 'info@danskesynsvirksomheder.dk' <info@danskesynsvirksomheder.dk>; 'danva@danva.dk' <danva@danva.dk>; 'dt@datatilsynet.dk' <dt@datatilsynet.dk>; 'dbi@bilimp.dk' <dbi@bilimp.dk>; 'bil@di.dk' <bil@di.dk>; 'di@di.dk' <di@di.dk>; 'transport@di.dk' <transport@di.dk>; 'klarlovgivning@digst.dk' <klarlovgivning@digst.dk>; 'eksporttraadet@um.dk' <eksporttraadet@um.dk>; 'info@erfagrupperen-bilsyn.dk' <info@erfagrupperen-bilsyn.dk>; 'letbyrder@erst.dk' <letbyrder@erst.dk>; 'fdl@fdl-vm.dk' <fdl@fdl-vm.dk>; 'fdm@fdm.dk' <fdm@fdm.dk>; 'mail@finansdanmark.dk' <mail@finansdanmark.dk>; 'post@finansogleasing.dk' <post@finansogleasing.dk>; 'post@finansforbundet.dk' <post@finansforbundet.dk>; JP-Foreningen af Danske Skatteankenævn (FDS) <FDS@sanst.dk>; 'fdr@fdr.dk' <fdr@fdr.dk>; 'fp@forsikringopension.dk' <fp@forsikringopension.dk>; 'fsr@fsr.dk' <fsr@fsr.dk>; 'mbl@fsr.dk' <mbl@fsr.dk>; 'itd@itd.dk' <itd@itd.dk>; 'info@justitia-int.org' <info@justitia-int.org>; 'kontakt@kraka.org' <kontakt@kraka.org>; 'ptu@ptu.dk' <ptu@ptu.dk>; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; 'hbr@ms.dk' <hbr@ms.dk>; 'kontor@mff-dk.dk' <kontor@mff-dk.dk>; 'mdp@advokatprince.dk' <mdp@advokatprince.dk>; 'mhs@motorhistorisk.dk' <mhs@motorhistorisk.dk>; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; 'SMV@SMVdanmark.dk' <SMV@SMVdanmark.dk>; Jesper Kiholm Andersen

<Jesper.Kiholm@SKTST.DK>

Emne: Kort høring af forslag til lov om ændring af lov om ændring af selskabsskatteloven og forskellige andre love (Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers brændstofforbrug)

Til høringsparterne

Se venligst det vedlagte høringsmateriale.

Jeg gør opmærksom på den meget korte høringsfrist til **udgangen af lørdag den 16. marts 2019.**

Med venlig hilsen

David Fristrup Simonsen

Fuldmægtig

Miljø, Energi og Motor

Tel. +45 72 37 25 36

Mail DS@skm.dk



Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail skm@skm.dk

Web www.skm.dk

[Sådan behandler vi persondata](#)

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Att.: lovgivningoekoekonomi@skm.dk

j.nr. 2019-1974

**Forlængelse af overgangsperiode for fastsættelse af bilers
brændstofforbrug**

Motorhistorisk Samråd takker for det tilsendte høringsmateriale. Vi har ingen kommentarer til forslaget, trods den korte svarfrist.

Med venlig hilsen

Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd

Sekretariatet

Postadresse:
Nærums Hovedgade 3
DK-2850 Nærums

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

www.motorhistorisk.dk

Dato: 15. marts 2019
Side: 1/1



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).