

## Anne Rønne Hansen

---

**Fra:** Lisa Bindner <lb@abdk.dk>  
**Sendt:** 14. august 2017 16:09  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Anne Rønne Hansen  
**Emne:** Høringssvar sagsnr. 2017-1776

Til Skatteministeriet,

AutoBranchen Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar.

### Generelle bemærkninger:

Generelt skal AutoBranchen Danmark udtrykke en (fortsat) undren og uenighed i det omfang Skatteministeriet detailregulerer dette område (yderligere) for de erhvervsdrivende inden for autobranchen. Det burde være muligt at se på hensigten og formålet med prøveskilte og udarbejde nogle enklere regler. Det oprindelige formål med bestemmelserne har reelt været, at sikre, at u-indregistrerede køretøjer ikke blev anvendt til privat kørsel og godstransport. Jeg er af den opfattelse, at der reelt burde være en omskrivning af bestemmelserne om anvendelse af prøveskilte og prøvemærker i forslaget og så få lovfæstet det egentlige formål med bestemmelserne om anvendelse af u-indregistrerede køretøjer. Der er behov for administrative lettelser frem for yderligere detailregulering.

I bemærkningerne om økonomiske og administrative lettelser for erhvervslivet står, at det er en lettelse for erhvervslivet, at det bliver muligt at bruge prøveskilte og prøvemærker til visse kørselsformål i forbindelse med leasing og klargøring af køretøjer. Denne del hilser AutoBranchen Danmark velkommen. Derimod er det i dette afsnit ikke nævnt, at den foreslåede 6 måneders karensperiode ved inddragelse af prøveskilte er en stor byrde for autobranchen – både økonomisk og administrativt.

### Prøveskilte § 7a, stk. 6

Det foreslås, at SKAT kan inddrage prøveskilte og samtidig fastsætte en karensperiode på op til 6 måneder, hvor den erhvervsdrivende ikke kan få tildelt nye prøveskilte eller få fornyet eksisterende prøveskilte.

AutoBranchen Danmark finder det ikke hensigtsmæssigt, at der indføres en bestemmelse, hvor SKAT opnår adgang til at inddrage prøveskilte og samtidig får adgang til at tildele karensperioder. Der skal i den sammenhæng henses til, at SKAT's behandling af nærværende forhold ikke er underlagt krav om udarbejdelse af sagsfremstilling og høring efter skattekontrolloven, jf. skatteforvaltningslovens § 19. Det er kommet AutoBranchen Danmark for øre, at flere af de sagsbehandlere, der fører kontrol vedrørende anvendelse af prøveskilte heller ikke foretager høring efter forvaltningslovens bestemmelser. Det er således ofte på et uoplyst grundlag, at SKAT træffer afgørelse om inddragelse af prøveskilte på.

Virksomhedemes retssikkerhed på området, er begrænset. I den sammenhæng skal der ud over manglende høring ligeledes henses til den lange sagsbehandlingstid hos Skatteankestyrelsen. De fleste klagesager på området bliver først realitetsbehandlet efter 6 måneder – det ville i praksis være når den foreslåede karensperiode er udløbet. Klageadgang på området er således illusorisk.

Tildeling af karensperioder rammer endvidere skævt. En virksomhed med mange sæt prøveskilte vil ikke blive ramt på samme måde, som en virksomhed, der kun har et eller to sæt prøveskilte.

Ifølge reglerne for prøvemærker (§§ 7f) kan alle – også private – få udstedt prøvemærker. Dette vil de foreslåede regler endvidere gøre lettere. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der udstedes ca. 30.000 prøvemærker hvert år. AutoBranchen Danmark undrer sig over, at det er så nemt som privatperson at få et prøvemærke med gyldighed på op til 7 dage uden konsekvens for misbrug herefter mens det som virksomhed skal koste en karensperiode på 6 måneder.

AutoBranchen Danmark mener ikke, at en karensperiode er proportional med formålet. Der vil være større lighed for loven, ved at indføre eksempelvis en bøde ved anvendelse af prøveskilte i strid med lovens bestemmelser.

### Prøveskilte § 7b, stk. 2, nr. 4

AutoBranchen Danmark hilser præciseringen i bemærkningerne om at klargøring også omfatter rengøring eller vask af køretøjet. I nr. 4 er der nævnt forhandler eller leasingvirksomhed, som de virksomheder, der må bruge prøveskilte ifm. klargøringen. Ofte vil en forhandler have brug for at udlicitere opgaven med klargøring til en underleverandør. Det være sig en virksomhed, der beskæftiger sig med klargøring, undervognsbehandling, lakering mv. Med henblik på at lovliggøre disse virksomheders kørsel på prøveskilte ifm. klargøringen, bør tilføjes ” eller en af forhandler eller leasingvirksomhed antaget erhvervsvirksomhed”.

### Prøveskilte § 7b, stk. 2

AutoBranchen Danmark mener endvidere, at en yderligere tilføjelse skal foretages til opremsningen i stk. 2: at en synsvirksomhed skal kunne foretage en testkørsel af en bil med bilforhandlerens prøveskilte.

### **Prøveskilte § 7b, stk. 3**

AutoBranchen Danmark vil benytte lejligheden til at komme med en bemærkning mod en meget snæver fortolkning af stk. 3 ift. befordring af gods. Der er set en del eksempler i 2017, hvor ex. forhandlere der importerer en bil og skal med færgen (Rødby-Puttgarden) har fået inddraget prøveskilte (og fået beslaglagt bilen samt skal betale fuld registreringsafgift) når de har købt et par sodavand og lidt chokolade til eget brug mens de har ventet på færgen. Det kan næppe være det, der er tænkt på, da reglen blev udformet og rammer en forhandler uforholdsmæssigt hårdt.

### **Prøveskilte § 7 d, stk. 1**

Det forhold, at det kun må være virksomhedens ansatte i det selskab, som prøveplademe er udstedt til, giver AutoBranchen Danmark's medlemmer udfordringer. Koncernforbundne selskaber kan med bestemmelsen ikke udlåne medarbejdere fra et selskab til et andet i forbindelse med kørsel i u-indregistrerede køretøjer, når den pågældende medarbejder ikke er ansat i det selskab, som har fået udleveret prøveskiltene. Det kunne f.eks. være en forhandler og en eksportvirksomhed, som begge har samme ejerkreds og samme adresse. De ansatte er kun ansat i det ene selskab.

AutoBranchen Danmark kan godt se SKAT's behov for at kontrollere om føreren af bilen er ansat i en virksomhed og dermed ikke blot kører privat. I dagens Danmark er det ikke alle virksomheder, der har råd til eller behov for at ansætte medarbejdere til at hjælpe med kørsel. Der vil ofte være mekanikere, der også kører biler til klargøring eller lign. Hvis der en dag er sygdom på værkstedet og mekanikeren er nødt til at reparere biler, kan der være behov for en til at køre en bil til klargøring mv. Der er derfor et behov for en fleksibilitet i lovgivningen, der gør det muligt (og rentabelt) at have en forretning. Det må være muligt at kunne hyre en selvstændig, en timeansat som man ikke kan fastansætte på fast timeantal eller andet til at køre en bil fra Tyskland til Danmark, afhentning, udbringning eller andet. Så længe der er dokumentation for at der sker betaling for kørslen, burde SKAT's behov for kontrol med overholdelse af reglerne være imødekommet.

I den anden grøft er reglerne om prøvemærker – hvis man som privat kører med et prøvemærke, skal man ikke løfte den slags tunge bevisbyrder.

### **Prøvemærker § 7 h**

Forslagets § 7 h stemmer ikke overens med lovbemærkningerne. I henhold til udkast til lovforslaget fremgår det af § 7, h "Skatteministeren kan fastsætte regler om udformning, udskrivning, placering og fastgørelse mv. af prøvemærker."

I henhold til bemærkningerne til lovforslaget indeholder § 7 h, stk. 1. til 5. Heraf bemyndiges Skatteministeren endvidere til at give private aktører tilladelse til at udskrive prøvemærker.

Udenlandske virksomheder får udskrevet prøvemærker til brug for udførsel, uagtet at køretøjerne allerede er eksporteret. Årsagen hertil er efter det oplyste, at prøvemærkerne bliver anvendt til kørsel i købernes hjemland i forbindelse med syn af køretøjerne mv. Det er hurtigere og billigere at få udstedt prøvemærker i Danmark end i deres hjemlande.

Når de udenlandske virksomheder får udstedt prøvemærker efter behandling af eksportgodtgørelse, bliver de virksomheder, som eksporterer køretøjer pålagt u-proportionale bevisbyrder for udførslen alene på grund af, at SKAT efter behandling af eksportgodtgørelsen har konstateret, at der er søgt prøvemærker til et køretøj, der er udbetalt eksportgodtgørelse for.

Hvis der skal være adgang for såvel SKAT som private aktører til at udskrive prøvemærker, vil AutoBranchen Danmark opfordre til, at lovbestemmelsen ligeledes tager højde for, at det bliver ansøger af prøvemærker til et køretøj, der skal bevise, at køretøjet er i Danmark på det tidspunkt, hvor der udstedes prøvemærker til eksport, hvis der allerede er søgt om eksportgodtgørelse for køretøjet. Herved pålægger myndighederne ikke en virksomhed i et tidligere handelsled at bevise udførslen, når et senere handelsled afgiver urigtige oplysninger for at få udstedt prøvemærker.

### **§ 19 a**

Det foreslås, at det ikke kun er offentligt ansatte der kan flytte/fjerne biler i de i § 19a opremsede tilfælde. Det må være muligt for en privat at flytte en bil væk fra vejen eller andet i en nødsituation uden at en forhandler får inddraget prøveskilte og bliver pålagt fuld registreringsafgift.

AutoBranchen Danmark tillader sig endvidere at bringe forslag nr. 541 af 7. juni 2016 (virksomhedsforum – enklere regler) i erindring. Skatteministeriet har tilkendegivet at ville sørge for at indgå en aftale med Tyskland om prøvemærker ift. import af biler. Det er fortsat en udfordring for forhandlere og vi imødeser at problemstillingen løses.

Med venlig hilsen

**Lisa Bindner**  
Juridisk Chef, cand.jur.



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

mobil:

41 94 81 53

[www.abdk.dk](http://www.abdk.dk)

tlf:

33 31 45 55

[lb@abdk.dk](mailto:lb@abdk.dk)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K.

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
[arh@skm.dk](mailto:arh@skm.dk)

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v.**

Bilbranchen har følgende bemærkninger til den fremsendte høring af 15. juni 2017:

**Til lovforslagets § 1,**

**Nr. 7, § 7a, stk. 6**

Inddragelse af prøveskilte kan have vidtgående konsekvenser for en virksomhed. I de tilfælde, hvor der kan rejses tvivl om, hvorvidt prøveskilte er anvendt i strid med lovens betingelser herfor, er de nuværende klagemuligheder ikke tilstrækkelige, idet sagsbehandlingstiden i klagesystemet er længere end den foreslåede karenperiode.

Der bør endvidere indrømmes prøveskilteindehaver en rimelig frist til at fremlægge den nødvendige dokumentation, før inddragelse af prøveskilt kan iværksættes.

**Nr. 7, § 7d**

Der lægges efter lovforslagets bemærkninger op til, at der skal foreligge en ansættelseskontrakt på almindelige vilkår. Bilbranchen anmoder om, at der nærmere redegøres for betydningen af "på almindelige vilkår". I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at der efter ansættelsesbevisloven alene stilles krav om en skriftlig ansættelseskontrakt, hvis ansættelsesforholdet har en varighed på mere end 1 måned, og hvis gennemsnitlige ugentlige arbejdstid overstiger 8 timer.

Bilbranchen opfordrer til, at det på anden vis end ved fremlæggelse af en ansættelseskontrakt kan være muligt at dokumentere, at der foreligger et ansættelsesforhold, når forholdet ligger uden for ansættelsesbevislovens område. Således anvender nogle bilvirksomheder pensionister, som nogle få timer om ugen udbringer eller afhenter køretøjer.

Eksempelvis kan ansættelse af en person dokumenteres med fremlæggelse af visitkort fra virksomheden, ved at dokumentere, at personen har en e-mail adresse eller et telefonnummer i virksomheden. Også dokumentation for, at virksomheden afholder udgifter i forbindelse med personens ydelser (f.eks. en lønseddel eller udgifter til kørsel eller firmatøj) kan være med til at dokumentere en ansættelse, selv om der ikke foreligger en egentlig ansættelseskontrakt.

Her ud over har Bilbranchen ikke bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen

# Camping Branchen



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

14. august 2017

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v. – sags nr. 2017-1776**

Camping Branchen, som er camping erhvervens hovedorganisation og repræsenterer ca. 90 % af branchens forhandlere af autocampere og campingvogne, fremsender hermed kommentarer vedrørende ovenstående høring.

## Ad pkt. 1

Camping Branchen, autocampergruppen, sætter stor pris på forslaget om nedsættelse af kravet fra 4 til 2 sovepladser på campingbiler, som vi kan tilslutte os, og som vi Camping Branchen, autocampergruppen, i øvrigt også har gjort opmærksom på både over for minister og andre.

## Ad pkt. 3

vedrørende prøveskilte/prøvemærker foreslår Camping Branchen, autocampergruppen,

1) Køretøjer, der anvendes til kørsel med prøvemærker, bør på samme måde som kørsel med prøveskilte (gældende ret, 2.3.1. side 12), IKKE registreres i køretøjsregisteret.

2) Det beskrevne ansættelsesforhold – (ved ansatte forstås... side 26) bør opblødes, idet ingen autocamperforhandlere har så mange fastansatte, der kan føre køretøjer på disse vilkår, eksempelvis ved afhentning ved grænsen af nye køretøjer eller ved transport til messer/udstillinger. Ofte transporteres der 25-30 autocampere til en enkelt udstilling og selvfølgelig retur igen, og det er ikke realistisk for en virksomhed, der måske kun har 2-3 ansatte, der kan køre disse køretøjer.

**FORSLAG:** på samme måde som 3 timers reglen om prøvekørsel på prøveskilte, kunne der medbringes en udfyldt attest af arbejdsgiver under kørsel med prøveskilte/prøvemærker, der bekræfter ansættelsesforhold i et eller andet omfang, der egentlig er kørslen uvedkommende, men som dokumenterer førerens tilhørsforhold til virksomheden/arbejdsgiveren.

3) Camping Branchen, autocampergruppen, er helt enige i, at private nummerpladeoperatører også skal kunne udlevere prøvemærker.

Selv om det næste ikke direkte vedgår høringssvaret, finder vi det nødvendigt at oplyse, at det tidligere vedtagne lovforslag L 150 af 1.7.2016 om ændring af brændstofforbrug har flere mangler, eksempelvis kan en autocamper med en vægt på 2575 ikke omregistreres til den nye lov, idet der sættes en grænse på 2585 kg, altså 10 kg mere, uagtet man må formode, at et lettere køretøj alt andet lige kunne tænkes at have et lavere brændstofforbrug.

Vores forslag er ganske enkelt, at alle køretøjer under 2585 kommer ind under minimumsgrænsen på 2585 kg – som vi i øvrigt har protesteret imod, idet den er for lav og dermed fordyrende i vægtafgift på en autocamper, der er en fritidsbil og som p.t. betaler ca. 10.000,- om året i vægtafgift som minimum for en "normal størrelse", der efter tallet 2585 kommer til at indgå med en vægt på ca. 3000 kg. Det er ikke tidssvarende for et fritidskøretøj, når man sammenligner med, at fritidskøretøjet registreres som personbil – og ikke hverken varebil eller mandskabsvogn.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen



Pia Nielsen

f/Henning Nyhuus, konsulent autocampere, Camping Branchen

Fakta: Camping Branchen er en sammenslutning af fabrikanter, importører, forhandlere og udlejere af telte, trailere, campingvogne, autocampere og leverandører af forskellige former for tilbehør samt finansieringsselskaber



**Danmarks Frie AutoCampere**  
**DFAC.DK**

CVR: 37157430  
www.dfac.dk  
info@dfac.dk

Til Skatteministeriet - lovgivningogoekonomi@skm.dk cc arh@skm.dk  
Sagsnummer 2017 – 1776.

Karrebæksminde den 16.8.2017

Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v.

Danmarks Frie AutoCampere er positive overfor de foreslåede lovændringer, der er relevante for vort interesseområde.

### **Prøveskilte og prøvemærker.**

Vi finder at det er et lille skridt i den rigtige retning at der kommer visse lettelser på administrationen af prøveskilte. Da en del autocamper-ejere afmelder deres køretøj i perioder af året på grund af den høje ejerafgift vil der være behov for prøveskilte/-mærker f.eks i forbindelse med et periodesyn.

Imidlertid er en autocamper der er afmeldt af hensyn til vægtafgift/ejerafgift ofte i så god sikkerhedsmæssig stand at godkendelsen kan forventes umiddelbart uden forudgående mekaniske arbejder og derfor uden medvirken af bilreparatør eller anden professionel. Det ville derfor være oplagt at give synsvirksomhederne mulighed for at udlåne prøveskilte til brug for kørsel direkte til godkendt synsvirksomhed. Herved indføres endnu en konkurrenceparameter mellem synsvirksomheder til gavn for forbrugerne.

*Danmarks Frie Autocampere foreslår derfor den foreslåede §7d i lov om registrering af køretøjer udvidet med mulighed for at en ejer af et køretøj kan anvende en synsvirksomheds prøveskilt til kørsel direkte til det pågældende synssted og evt. derfra til reparationsvirksomhed i lighed med den begrænsede kørsel til andet formål der foreslås tilladt efter §7d stk 3.*

Dette forslag ændrer ikke ved at Danmarks Frie AutoCampere fortsat gerne ser indført en mere smidig ordning vedrørende midlertidig framelding i Køretøjsregistret.

### **Krav om sovepladser i køretøjer indregistreret som personbil til beboelse (campingbiler/ autocampere).**

Efter lovændringen (ÆL nr 541 af 06/06/2007) der indførte almindelig 'bilbeskatning' (dengang 180% af køretøjets værdi uden beboelsesindretning) er det vor opfattelse at der ikke længere er dyre MPV'er der på skrømt indrettes til beboelse med henblik på at opnå en lavere afgift. Det er ikke lykkedes Danmarks Frie AutoCampere at finde et eneste nyere eksempel på, at noget sådant er sket.

Egentlige autocampere indrettes hovedsageligt til 2 personer, men der markedsføres også biler indrettet til 4 eller 6 personer. Det er vores overbevisning at den eneste effekt af den foreslåede nedsættelse fra fire til to egentlige sovepladser, vil være at udstyr til tredje og fjerde sengeplads vil være noget der kan tilkøbes.

*Danmarks Frie AutoCampere kan derfor til fulde anbefale denne lovændring.*

Registreringsafgiftloven omhandler krav til køretøjernes indretning på registreringstidspunktet og fremover for lovligt at være berettiget til registrering efter §5a stk 2. Lovændringen er foreslået til ikrafttrædelse den 1.1.2018 og gælder derfor for køretøjer registreret efter denne dato.

*Danmarks Frie AutoCampere finder det ganske utænkeligt ud fra samme begrundelse at det skulle øge risikoen for omgåelse af afgiftsreglerne, såfremt man lader minimumskravet til 2 sovepladser gælde også for biler indregistreret for ikrafttrædelsesdatoen 1.1.2018*

Med venlig hilsen

Henrik Krebs - formand  
Tlf +45 40 888 323

Danmarks Frie AutoCampere  
info@dfac.dk  
www.dfac.dk



Skatteministeriet  
Nicolau Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Sendt pr. email: lovgivningogoekonomi@skm.dk  
cc: arh@skm.dk

4 September 2017

### Hørings svar vedrørende sag nr. 2017-1776

Dansk Autogenbrug takker for lejligheden til at kommentere forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven mv.

Vi anerkender tilfulde lovforslagets overordnede mål om en modernisering og forenkling af gældende regler på området.

Af særlig interesse for genbrugsvirksomhederne er naturligvis forslaget om ændring af registreringsafgiftslovens § 7, hvorefter reglerne om brug af prøveskilte og prøvemærker løftes fra bekendtgørelses- til lovniveau (lovforslagets § 1).

Herimod har vi principielt intet at erindre, idet forslaget grundlæggende ikke ændrer ved gældende ret. Vi benytter dog lejligheden til at gøre opmærksom på, at autogenbrugsvirksomheder fortsat er henvist til at ændre branchekode, såfremt de har behov for at få udstedt prøveskilte på varig basis, jvf. Skatteministeriets besvarelse dateret 16. juni 2015 af vor henvendelse dateret 20. maj 2015.

Her vil den udvidede adgang til at få udstedt prøvemærker, jvf. forslaget § 7 om at give private aktører mulighed herfor, være et yderst beskedent – ja, utilstrækkeligt – plaster på såret.

Med venlig hilsen  
DANSK AUTOGENBRUG

BØRGE MADSEN  
Direktør



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Taastrup, den 10. august 2017

Fremsendt pr. e-mail [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) cc  
[arh@skm.dk](mailto:arh@skm.dk)

**Vedr. j. nr. 2017-1776; Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v.**

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte høring i udkast og kan for størstedelens vedkommende anerkende forslaget, med følgende undtagelse:

#### ÆNDRINGSØNSKE - INDSTILLING

- Det skal tilsikres, at selv de helt små bilvirksomheder, som har et egentligt, værnet behov for faste prøveskilte, også får mulighed for at ansøge om og modtage sådanne, også selvom disse ikke skal anvendes lige så ofte som den store konkurrent. Begrebet "ikke uvæsentligt" i 7a må således ikke blive en konkurrencehindring for de mindre bilvirksomheder.

Dansk Bilbrancheråd indstiller til, at bestemmelsen neutraliseres i forhold til anvendeshyppighed og alene gøres behovsspecifik.

- Den foreslåede karenperiode på op til 6 måneder efter inddragelse af faste prøveskilte, som foreslået i lovforslaget § 1, nr. 7, § 7a, stk. 6, 2. pkt. udgør en markant skærpelse i forhold til de nugældende regler og overstiger klart hensynet til retsfølelsen.

Dansk Bilbrancheråd indstiller til brugen af bødestraf fremfor en karenperiode.

- Faste prøveskilte skal kunne benyttes af personer, som indehaveren af tilladelsen konkret har bemyndiget til at foretage en specifik kørsel, uden at der foreligger en egentlig ansættelseskontrakt på almindelige vilkår, jf. lovforslagets § 1, nr. 7 § 7d, stk. 1.

Dansk Bilbrancheråd indstiller til, at der til brug for kontrol indføres køresedler til dokumentation af den konkrete kørsel, herunder formålet, chaufføren og det forventede tidsrum.

- Dansk Bilbrancheråd skal afslutningsvist stille i forslag, at også andre bilrelaterede brancher, eksempelvis autogenbrugere, kan opnå adgang til at få udleveret faste prøveskilte.

## BAGGRUND FOR INDSTILLINGEN

### 1. AD RETTEN TIL AT FÅ UDLEVERET FASTE PRØVESKILTE

Den nu foreslåede § 7b, der er en umiddelbar videreførelse af tilsvarende nugældende bestemmelse, anfører, at der alene kan udleveres faste prøveskilte, hvis modtageren skal benytte disse i "ikke uvæsentligt omfang".

Dette begreb har aldrig været nærmere defineret, men det er et kendt faktum, at ansøgninger ikke bliver imødekommet, hvis ansøger skriver et relativt lavt estimeret forbrug på sin ansøgning. Det har desværre ført til en praksis, hvor mange virksomheder føler sig tvunget til at skrive et uforholdsmæssigt højt tal på ansøgningen.

Dette alene er en glidebane, idet der ikke foreligger en egentlig vejledning for, hvordan SKAT fortolker "ikke uvæsentligt". Derudover er det en konkurrenceforvridende forskelsbehandling mellem de små og de store bilvirksomheder. Selvom det må erkendes, at forskellige virksomheder har forskellige behov for kørsel med faste prøveskilte, så må og skal det være det aktuelle behov hos den konkrete virksomhed, der er afgørende, når faste prøveskilte udleveres.

Den virksomhed, der alene har én ansat, og som måske alene har behov for brug for at køre med faste prøveskilte 10 gange årligt, er mindst ligeså handicappet uden prøveskiltene, som den virksomhed, der måske nok kører med prøveskilte 100 gange årligt, men som også har 20 ansatte.

I Dansk Bilbrancheråd skal vi derfor henstille til, at formuleringen ændres, således, at konkurrencen mellem store og små bilvirksomheder, ikke lider under en uheldig formulering og en uklar praksis.

### 2. AD KARENSPERIODEN

I Dansk Bilbrancheråd finder vi det klædeligt, at SKAT ønsker at hjemle et sanktionskrav, som har været indført "ad bagvejen" via en ulovlig administrativ praksis, men det er vor opfattelse, at den foreslåede sanktion for uberettiget brug af faste prøveskilte langt overstiger de hensyn, der generelt må tages til branchens seriøse aktører.

Som reglerne om faste prøveskilte er formuleret i dag, kan inddragelse af et prøveskilt ske *både* ved uberettiget brug *og* hvis indehaveren ophører med at benytte skiltene i "vedvarende og ikke uvæsentligt omfang".

Som forslaget er formuleret vil en inddragelse på grund af et midlertidigt ophold i brugen af prøveskiltene kunne medføre en karenperiode – en helt igennem urimelig og konkurrenceforvridende retsstilling.

Tilsvarende for de overtrædelser, som ikke er udtryk for et egentligt misbrug.

Det er åbenbart, at de brancheaktører, der måtte blive ramt af en inddragelse kan blive tvunget ud i massive økonomiske udfordringer, hvis et så væsentligt redskab, som de faste prøveskilte er, bliver frataget i så lang en periode, som det er foreslået.

I Dansk Bilbrancheråd erkender vi, at der er et behov for at sanktionere egentligt misbrug i større omfang, men sådanne sanktioner kunne i stedet bestå af en hjemmel til at pålægge bøder eller i det mindste med en graduering af karenperioden. Baseret på den eksisterende – ulovlige – administrative praksis, må det forventes, at karenperioden ubetinget vil blive fastsat i den høje ende.

Det er således Dansk Bilbrancheråds indstilling, at sanktioneringen som absolut udgangspunkt foretages ved bødestraf og kun i klare tilfælde af misbrug eller ved gentagelsestilfælde foretages ved pålæggelse af karenperioder.

### 3. AD ANSÆTTELSESKRAV VEDR. BRUG AF FASTE PRØVESKILTE

I den senere tid har medierne skildret flere episoder, hvor faste prøveskilte er blevet inddraget fordi disse blev benyttet til kørsel fra A til B af en person, der ubestrideligt handlede i indehaverens interesse og efter instruks fra denne – uden dog at have en lovformelig ansættelseskontrakt.

Dansk Bilbrancheråd har allerede i december 2016 påpeget problematikken omkring definitionen af begrebet "ansat" overfor SKAT og på daværende tidspunkt fået det svar, at det afgørende i første række var en lønudbetaling og en ansættelseskontrakt.

Den fortolkning, som lovforslaget lægger op til, om, at en ansat *alene* defineres som en, der har " en ansættelseskontrakt på " almindelige vilkår, er endnu mere snærende – og forvirrende – end den, som SKAT i januar 2017 fremlagde.

Dansk Bilbrancheråd kan IKKE støtte op om hverken den nu foreslåede definition eller den, der blev fremsat i januar.

For så vidt kravet om en egentlig ansættelseskontrakt, så følger det af ansættelsesbevisloven, at en ansat først har krav på et ansættelsesbevis efter 1 måneds ansættelse og *kun* hvis der arbejdes over 8 timer ugentligt. Ansættelsesbeviset får her karakter af et formkrav der har til formål at beskytte *medarbejderen*. Ledelsesretten og alle øvrige beføjelser og forpligtelser parterne imellem opstår på aftaletidspunktet.

Det er uheldigt og uhensigtsmæssigt, at SKAT – som forslaget er formuleret – tilsidesætter ansættelsesbevisloven og egentlig kræver ansættelsesbevis fra 1. arbejdsdag uanset hvor længe vedkommende er ansat og hvor mange timer, der arbejdes.

Dernæst skal ansættelseskontrakten være indgået på almindelige vilkår. Arbejdsmarkedets Danske Model tilsiger, at det er op til parterne, herunder fagforeningerne, at fastsætte vilkårene i ansættelsesforhold, og der kan således ikke opstilles noget facit for, hvornår en ansættelse er *almindelig* henholdsvis indgået på *almindelige vilkår*.

Også her er det uklædeligt, at SKAT søger at opstille et kriterie til brug for kontrol, som blot vil øge usikkerheden omkring retstilstanden, herunder øge risikoen for uberettiget, utilsigtet brug af prøveskilte.

Det må desværre formodes, at kravet kan og vil blive omgået ved pro-forma-udfyldelse af ansættelsesbeviser med "standard-vilkår", herunder anførelse af en fiktiv løn, alene til brug for den forestående kørsel.

Ej heller en definition, hvorefter en lønudbetaling er det afgørende, er brugbar. Dette skyldes først og fremmest, at løn som hovedregel udbetales bagudrettet, og at det således vil afskære enhver fra at gøre brug af prøveskiltene, førend første lønudbetalingstermin er oprundet.

Det skal supplerende bemærkes, at langt de færreste ansatte – uanset type – er i stand til under en kontrol af fremvise deres ansættelsesbeviser og/eller lønsedler umiddelbart, hvorved kontrolmuligheden de facto ikke er til stede.

Dansk Bilbrancheråd erkender naturligvis behovet for SKATs kontrol af, om en chauffør har en sådan tilknytning til indehaveren af tilladelse til et fast prøveskilt, men dette kontrolbehov kan opfyldes på andre måder – også umiddelbart.

Således kunne en løsning være at indstifte egentlige blanketter til den kørsel, der sker af ansatte – uanset deres ansættelsesforhold, faste tilknytning, aflønningsform m.v. Brugen af blanketter vil ikke være en nyskabelse i forhold til prøveskilte, idet de allerede benyttes ved 3- mands prøvekørsel af et køretøj med henblik på eventuelt salg eller leasing, ligesom blanketten umiddelbart vil kunne forefindes i køretøjet og dermed øge muligheden for en umiddelbar kontrol.

#### 4. AD ØVRIGE BRANCHEAKTØRER

Når kredsen af brancheaktører, der kan få udleveret faste prøveskilte, udvides til også at omfatte leasingvirksomheder, så synes det naturligt også at omfatte andre brancheaktører, der kan påvise et egentligt behov for faste prøveskilte.

Et eksempel kunne være autogenbrugere, der til tider har behov for at hente købte biler direkte hos kunden, og i det omfang bilen er lovlig og forsvarlig at køre med, så giver det mening at lade bilen køre selv fra kunden til autogenbrugerens plads. Dette kan ikke ske lovligt i dag, idet autogenbrugere fx ikke har ret til at få udleveret faste prøveskilte. På samme måde kan behovet opstå, hvis autogenbrugeren ønsker at afprøve et indleveret køretøj, forud for adskillelse, miljøbehandling og salg af reservedele.

Der kan findes andre brancheaktører, der på lignende vis har et konkret behov for faste prøveskilte, og som lovgivningen bør åbne op for, således at deres ansøgninger kan behandles ud fra en konkret vurdering fra SKAT's side.

\*\*\*

Dansk Bilbrancheråd er positivt indstillet overfor lovforslagets øvrige dele, herunder er det især glædeligt, at reglerne fremover forefindes mere samlet, ligesom de forskellige aktører i bilbranchen sidestilles.

Det er således også med tilfredshed, at vi kan konstatere, at nødvendig kørsel, eksempelvis til vaskehal og tankstation, i forbindelse med håndtering af salgs- og leasingbiler, fremover skrives direkte ind i lovteksten.

Det er yderst tilfredsstillende, at udstedelsen af prøvemærker skal kunne ske fra langt flere steder i landet, og fra Dansk Bilbrancheråds side, skal vi indstille til, at udleveringen overlades til samtlige registrerede nummerpladeoperatører, der i forvejen er bekendt med Køretøjsregisteret, noteret hos og kontrolleret af SKAT.

På vegne af de af vore medlemmer, der er veteranbilsentusiaster skal vi yderligere bifalde, at reglerne omkring brugen af prøvemærker til veteranbiler lempes, ligesom det er yderst glædeligt, at der gøres op med den skævvridning, der har været på afgiftsberegningen af hvert fald visse veteranbiler.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen  
Direktør, Advokat

Tlf. 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

## Anne Rønne Hansen

---

**Fra:** DBFU Karl-Ove Pedersen <info@dbfu.dk>  
**Sendt:** 12. juli 2017 09:30  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Anne Rønne Hansen  
**Emne:** SV: Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

Høringssvar fra DBFU:

Idet jeg henviser til forslaget i registreringsafgiftslovens §7a stk. 6, bør det tilføjes at sanktionen kun kan anvendes ved særdeles grove overtrædelser af loven. Karensperiode er en meget vidtgående sanktion, der i værste fald kan betyde lukning for den virksomhed der bliver ramt. Der har på det seneste været tilfælde hvor Skat, uden hjemmel i øvrigt, har udstedt karensperioder på 3 mdr. for minimale overtrædelser af loven, med store konsekvenser for de involverede virksomheder.

Med venlig hilsen



**Dansk Bilforhandler Union**

Direktør  
Karl-Ove Pedersen  
Broholmvej 152  
4220 Korsør  
Tlf. +45 30 30 84 78  
Mail: [info@dbfu.dk](mailto:info@dbfu.dk)  
[www.dbfu.dk](http://www.dbfu.dk)

---

**Fra:** JP-Lovgivning og Økonomi [<mailto:lovgivningogoeekonomi@skm.dk>]  
**Sendt:** 30. juni 2017 10:09  
**Emne:** Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

Til høringsparter

Se venligst vedhæftede udkast til lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Krav om sovepladser i campingbiler, afgiftsgrundlag for veterankøretøjer, brug af prøveskilte og prøvemærker, fastsættelse af lovregler om registrering og afgiftsfritagelse for visse køretøjer, kørsel i uregistrerede køretøjer m.v. som led i offentligt herved, adgang for forsvaret til at registrere og afmelde egne køretøjer, afgiftsfritagelse ved varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, og nedsættelse af afgiftssats for gas til motorbrændstof).

Høringsbrev, resumé og høringsliste er desuden vedhæftet.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest **mandag den 14. august 2017**.

Med venlig hilsen

## Anne Rønne Hansen

---

**Fra:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Sendt:** 11. august 2017 11:59  
**Til:** Anne Rønne Hansen  
**Emne:** VS: Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

---

**Fra:** Merete Berdiin [mailto:mkb@dts.dk]  
**Sendt:** 11. august 2017 11:40  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi <lovgivningogøkonomi@skm.dk>  
**Emne:** SV: Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

Hermed høringsvar i henhold til nedenstående høring:

Bemærkninger til forslag om ændring af registreringsafgiftsloven m.m.

### Ad 1 - krav om sovepladser i campingbiler

Med lovforslaget vil man nedsætte kravet om egentlige sovepladser fra fire til to. Med mulighed for 2 sovepladser vil det sikkert bevirke billigere autocampere og/eller øget antal af ombygninger af varebiler til autocampere samt mulighed for at, der vil komme flere veteran campere, når kravet kun er 2 sovepladser.

Alle ovennævnte faktorer vil betyde, behov for mere sagsbehandling og dermed et øget behov for ressourcer til den nye motorstyrelse.

### Ad 2 – ændring af afgiftsgrundlaget for veterankøretøjer

Hvis forslaget bliver vedtaget, vil det betyde en mere fair behandling af kunderne, men også en forøgelse af "arbejdsbyrden" for Motorstyrelsen.

Blandt andet vil der kunne opstå sager, hvor anmelder vil mene, at veteranbilen skal afgiftsberigtiges ud fra handelspris – såfremt bilens stand gør, at den er under 40 % af oprindelig nypris.

Dette kan nødvendiggøre fremvisning af køretøjet, hvilket besværliggøres af, at Motorstyrelsen fremadrettet (i forhold til planen for det ny skattevæsen) kun har kompetencerne hertil geografisk placeret i Aalborg!

Vedtagelse af lovforslaget vil således, give anledning til et større behov for ressourcer, som placeres geografisk spredt i Danmark.

Med venlig hilsen

Merete Keller Berdiin  
Advokat  
Dansk Told & Skatteforbund  
Hjalmar Brantings Pl. 8

2100 København Ø  
Tlf. 35254492

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: JP-Lovgivning og Økonomi <[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)>

Dato: 30/06/2017 10.09 (GMT+01:00)

Til:

Emne: Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

Til høringsparter

Se venligst vedhæftede udkast til lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Krav om sovepladser i campingbiler, afgiftsgrundlag for veterankøretøjer, brug af prøveskilte og prøvemærker, fastsættelse af lovregler om registrering og afgiftsfritagelse for visse køretøjer, kørsel i uregistrerede køretøjer m.v. som led i offentligt hverv, adgang for forsvaret til at registrere og afmelde egne køretøjer, afgiftsfritagelse ved varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, og nedsættelse af afgiftssats for gas til motorbrændstof).

Høringsbrev, resumé og høringsliste er desuden vedhæftet.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest **mandag den 14. august 2017**.

Med venlig hilsen

**Anne Rønne Hansen**

Miljø, Energi og Motor



## Anne Rønne Hansen

---

**Fra:** Christian Ege Jørgensen <christian@ecocouncil.dk>  
**Sendt:** 14. august 2017 15:14  
**Til:** Anne Rønne Hansen; JP-Lovgivning og Økonomi  
**Emne:** Høringsvar vedr. lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas  
**Vedhæftede filer:** Udkast til lovforslag.pdf; Høringsbrev.pdf; Resumé.pdf; Høringsliste.pdf

Til Skatteministeriet

Det Økologiske Råd vil gerne kommentere den del af høringen, som omhandler ændring af lov om afgift af naturgas og bygas m.v., hvor afgiftssatsen for afgiftspligtig gas bl.a. justeres, så satsen fremover svarer til satsen for dieselolie målt efter energiindhold. Denne ændring er utilstrækkelig til at fremme brug af biogas til tunge køretøjer, som ellers er det mest realistiske alternativ til dieselolie, specielt i lastbiler. Biogas bør tillige fritages for CO2-afgift, i overensstemmelse med at biogas er CO2-neutral – ja, endda giver mere end 100% reduktion af CO2-ækvivalenter som følge af reduktion af metanudslip fra gylle.

Vi er bekendt med, at Skatteministeriet vurderer, at det ikke er muligt at fritage biogas fra CO2-afgift, da man ikke kan beregne mængden af biogas, når denne transporteres via naturgasnettet. Men det er ikke korrekt, hvilket også klart fremgår af Energistyrelsens baggrundsrapport ifm. den seneste basisfremskrivning. Energinet.dk's certifikat for bionaturgas sikrer netop, at der er overensstemmelse mellem mængden af bionaturgas, som sælges på certifikater og mængden af biogas, som fødes ind på naturgasnettet.

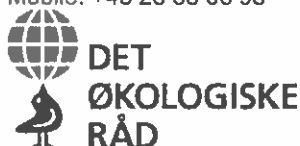
Det Økologiske Råd foreslår derfor, at man ikke alene justerer afgiftssatsen for afgiftspligtig gas, så satsen fremover svarer til satsen for dieselolie målt efter energiindhold - men også fritager biogas, herunder bionaturgas, solgt på certifikater, for CO2-afgift. Dette vil kunne bidrage til et gennembrud for biogas til tunge køretøjer, idet biogas så bliver billigere end diesel, hvilket kan kompensere for den merpris, der er ved indkøb af de tunge gaskøretøjer.

De bedste hilsner  
Best Regards

## Christian Ege

*Sekretariatsleder, Det Økologiske Råd  
Director, The Ecological Council*

[christian@ecocouncil.dk](mailto:christian@ecocouncil.dk)  
Direct phone: +45 33 18 19 33  
Mobile: +45 28 58 06 98



Kompagnistræde 22, 3. 1208 Copenhagen K, Denmark  
[www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk)

**Fra:** JP-Lovgivning og Økonomi [<mailto:lovgivningogoeekonomi@skm.dk>]  
**Sendt:** 30. juni 2017 10:09  
**Emne:** Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

Til høringsparter

Se venligst vedhæftede udkast til lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Krav om sovepladser i campingbiler, afgiftsgrundlag for veterankøretøjer, brug af prøveskilte og prøvemærker, fastsættelse af lovregler om registrering og afgiftsfritagelse for visse køretøjer, kørsel i uregistrerede køretøjer m.v. som led i

## Anne Rønne Hansen

---

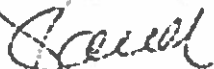
**Fra:** Christian Poder <info@erfagruppen-bilsyn.dk>  
**Sendt:** 14. august 2017 18:42  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Anne Rønne Hansen; 'Anders Damgaard'; frp@fdm.dk; 'Gmail CP'; jl@pavabilsyn.dk; Lars Kiholm; 'Niels Rask Larsen'  
**Emne:** SV: Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

ERFgruppen-bilsyn hilser, *Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas* - velkomment, specielt ser vi frem til hjemmel, at udstede prøvemærker for synsvirksomhederne.

Med venlig hilsen

ERFgruppen-bilsyn

"Os med 172 års erfaring"



Christian Poder, Formand  
[www.erfagruppen-bilsyn.dk](http://www.erfagruppen-bilsyn.dk)  
[info@erfagruppen-bilsyn.dk](mailto:info@erfagruppen-bilsyn.dk)  
Tlf.: +45 40 46 59 18

---

**Fra:** JP-Lovgivning og Økonomi [mailto:lovgivningogoeekonomi@skm.dk]  
**Sendt:** 30. juni 2017 10:09  
**Til:** Undisclosed recipients:  
**Emne:** Høring af lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas - frist 14. august 2017

Til høringsparter

Se venligst vedhæftede udkast til lovforslag om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Krav om sovepladser i campingbiler, afgiftsgrundlag for veterankøretøjer, brug af prøveskilte og prøvemærker, fastsættelse af lovregler om registrering og afgiftsfritagelse for visse køretøjer, kørsel i uregistrerede køretøjer m.v. som led i offentligt herved, adgang for forsvaret til at registrere og afmelde egne køretøjer, afgiftsfritagelse ved varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, og nedsættelse af afgiftssats for gas til motorbrændstof).

Høringsbrev, resumé og høringsliste er desuden vedhæftet.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest **mandag den 14. august 2017**.

Med venlig hilsen

Anne Rønne Hansen  
Miljø, Energi og Motor



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendt pr. email til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) og [arh@skm.dk](mailto:arh@skm.dk)

03-08-2017

Dir. tlf.  
+4545270713

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S17-6257

Ref: DBL/

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v., sagsnummer 2017 - 1776**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.

FDM støtter op om den foreslåede ændring af beregning af den afgiftspligtige værdi af et veterankøretøj. Det synes åbenbart urimeligt, at et køretøj, der kun anvendes lejlighedsvist, skal være dyrere at afgiftsberigtige, end et identisk køretøj, der anvendes dagligt. Dette vil den foreslåede ændring sætte en stopper for, hvilket er fornuftigt.

Ligeledes støtter FDM op om muligheden for at private aktører kan bemyndiges til at udskrive prøvemærker. Det vil gøre det lettere at komme i besiddelse af et prøvemærke, hvilket vil komme forbrugerne til gode.

FDM har i øvrigt ingen bemærkninger.

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

## Anne Rønne Hansen

---

**Fra:** Thomas Benjamin Johansen <tbj@finansogleasing.dk>  
**Sendt:** 11. august 2017 15:09  
**Til:** Anne Rønne Hansen  
**Cc:** Christian Brandt  
**Emne:** J.nr. 2017 - 1776 Høringssvar vedr. Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer

Til

Skatteministeriet,  
Anne Rønne Hansen

Tak for fremsendte Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v.

Finans og Leasing skal først og fremmest udtrykke tilfredshed med, at leasingbranchen nu ligestilles med andre aktører fsva. prøveskilte.

Vores eneste bemærkning derudover er vedr. kravet om at "at prøveskilt ...kun må bruges af den, der har fået udleveret prøveskiltet og hos dennes ansatte" jf. (§ 7d, stk.,1) (side 29 i det fremsendte lovforslag). Som vi forstår det betyder dette eksempelvis, at en bil der køres fra leasingselskabet (af en af leasingselskabs ansat) til en klargøringsvirksomhed eller synshal eller værksted mv. skal skifte prøveplader for at kunne blive ført af en ansat hos hhv. klargøringsvirksomheden/synshallen/værkstedet.

Dette virker i givet fald som en meget tung administrativt byrde.

Vi forstår udmærket hensynet til at undgå at uvedkommende bruger prøveskilte (s. 29), og vi forstår også godt hensynet til at SKAT relativt nemt skal kunne konstatere om uvedkommende bruger prøveskiltet.

Men spørgsmålet er om disse hensyn kan tilgodeses på anden vis. Der er i praksis mange situationer hvor det er andre personer, end ansatte hos prøveskiltemodtager, der skal foretage klargøring, syn, reparation mv. Derfor bør andre (ikke ansatte) også kunne udfører disse opgaver. Man kunne derfor i stedet for overveje om der kunne stilles krav om dokumentation for den opgave, der skal udføres/ det formål/den type af prøvekørsel jf. § 7b, stk. 2, nr. 1-10) der påtænkes udført, fremfor hvilken person, der gør det, herunder hvor han/hun er ansat. Dokumentationen kunne måske være en ordreseddel eller faktura for den udførte opgave.

Såfremt man fastholder kravet om at personen skal være ansat hos prøveskiltemodtagers virksomhed kunne det også overvejes at udvide "ansættelsesstedet" således at man godtog at personen var ansat i samme koncern som prøveskiltemodtager. Det kan forholdsvis nemt dokumenteres hvilke selskaber, der er koncernforbundne og det ville kunne bløde lidt op for ovenstående problemstilling.

Med venlig hilsen

Thomas Benjamin Johansen  
Chefkonsulent, Finans og Leasing  
Torveporten 2, 4. sal  
2500 Valby  
Tlf 27369019  
[tbj@finansogleasing.dk](mailto:tbj@finansogleasing.dk)  
[www.finansogleasing.dk](http://www.finansogleasing.dk)

# Foreningen **Biogasbranchen**

Axeltorv 3, 1.  
1609 København V  
Tlf. 3339 4267  
E-mail: [bsn@lf.dk](mailto:bsn@lf.dk)  
[www.biogasbranchen.dk](http://www.biogasbranchen.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk)

## **Vedr. høring af forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v.**

Skatteministeriet har den 30. juni 2017 udsendt ovennævnte lovforslag i høring (J. nr. 2017-1776).

Foreningen Biogasbranchen finder, at den foreslåede nedsættelse af afgiften på naturgas er et skridt i den rigtige retning om end der er tale om et særdeles lille skridt – specielt i lyset af den omlægning der tidligere er gennemført i form af en omlægning af afgiften fra at være baseret på brændstoffets CO<sub>2</sub>-emission og dermed miljøbelastning til at være baseret på brændstoffernes energiindhold.

Sidstnævnte ændring har medført, at naturgas og dermed biogas ikke kan konkurrere i markedet og dermed er prohibitiv i forhold til at fremme en omlægning fra fossile brændstoffer til vedvarende energi i transportsektoren. Dette er stærkt uheldigt da transportsektoren endnu ikke har bidraget til opfyldelse af Danmarks forpligtelse til at reducere udslippet af drivhusgasser af hensyn til det globale klima – og specielt uheldigt eftersom Energistyrelsen har udpeget biogas som det suverænt bedste alternative brændstof.

Derfor skal Biogasbranchen opfordre til, at der gennemføres en grundlæggende omlægning af afgiftssystemet, således at miljø- og klimavenlige brændstoffer som biogas fremmes.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

C.c.: [ah@skm.dk](mailto:ah@skm.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

7. august 2017

## Høring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas

FSR – danske revisorer  
Kronprinsessegade 8  
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191  
fsr@fsr.dk  
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16  
Danske Bank  
Reg. 9541  
Konto nr. 2500102295

H215-17

Skatteministeriet har den 30. juni 2017 fremsendt ovennævnte udkast til FSR - danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR har følgende kommentarer hertil:

Vi bifalder, at lovforslaget indeholder en række tiltag, som letter den administrative byrde for erhvervslivet samt gør reglerne mere tidssvarende.

Lovforslaget indeholder dog også et forslag om, at SKAT i forbindelse med inddragelse af prøveskilte, kan indføre en karenperiode, hvorefter virksomheder som har fået inddraget prøveskilte, i en periode på op til 6 måneder ikke kan få tildelt nye prøveskilte eller få fornyet eksisterende prøveskilte.

Ændringen skyldes, at Landsskatteretten i SKM2017.367.LSR fandt, at SKAT ikke havde den fornødne lovhjemmel til at fastsætte en karenperiode.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at inddragelse af prøveskilte har til formål at hindre misbrug af reglerne.

Det fremgår dog ikke af bemærkningerne til lovforslaget under hvilke omstændigheder SKAT kan fastsætte en karenperiode for virksomhederne. Skal en karenperiode fastsættes på baggrund af gentagne tilfælde af svig, eller er det tilstrækkeligt, at en virksomheds prøveplader inddrages i enkeltstående tilfælde? Vil SKAT desuden skelne mellem tilfælde, hvor der sker decideret svig og tilfælde hvor prøveskiltene utilsigtet er anvendt uberettiget?

Fastsættelse af en karenperiode vil medføre en voldsom byrde for visse virksomheder, hvis der i stedet skal ansøges om prøvemærker, og vil for den berørte virksomhed have karakter af en straf lignende situation.

Side 2

Det bør derfor klart fremgå af lovforslaget i hvilke tilfælde SKAT skal have hjemmel til at anvende reglerne, og under hvilke omstændigheder karenperioden skal fastsættes, idet formålet med fastsættelse af en karenperiode nødvendigvis må være at undgå fremtidig svig.

Med venlig hilsen

Bjarne Gimsing  
Formand for skatteudvalget

Mette Bøgh Larsen  
Skattechef



**Skatteministeriet**  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK-1402 København K

Att.: Anne Rønne Hansen

Sags-ID: 74930/74941

Sagsbehandler: LK

Deres ref.: 2017 – 1776

Dato: 14-08-2017

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer med videre og lov om afgift af naturgas og bygas med videre**

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

#### **Overordnede generelle bemærkninger**

ITD støtter overordnet lovforslaget, hvoraf vi udelukkende har kommentarer til § 5.

#### **Bemærkninger til ændringsforslag**

##### **§ 1:**

Ingen bemærkninger.

##### **§ 2:**

Ingen bemærkninger.

##### **§ 3:**

Ingen bemærkninger.

##### **§ 4:**

Ingen bemærkninger.

##### **§ 5:**

Det foreslås i § 1, stykke 3, 1. punkt, at satsen for afgiftspligtig gas, der anvendes eller er bestemt til anvendelse som motorbrændstof, ændres til 295,4 ører per Nm<sup>3</sup>, der svarer til en sats på 75,6 kroner per GJ i 2017-satser.

Hermed balanceres satsen for energiafgift på naturgas til transportmål ud fra energiindholdet i forhold til satserne for dieselolie og ren biogas til transportformål.

ITD støtter satsnedsættelsen fra 297,6 ører per Nm<sup>3</sup> til 295,4 ører jævnfør ovenstående argumentation. ITD er teknologineutral, men ser dog gerne en generel afgiftsnedsættelse eller en fuldkommen afgiftsfritagelse af samtlige

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917





alternativdrivmidler for at fremme brugen heraf herunder den fremtidige elektrificering af den tunge vejtransport. Dette vil reducere den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra transport- og logistiksektoren, imens vi venter på den teknologiske udvikling.

§ 6:  
Ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Raunholt Kristoffersen'. The signature is fluid and cursive, with some overlapping strokes.

Lasse Raunholt Kristoffersen

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

**J.nr. 2017 - 1776**

**Forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v.**

Motorhistorisk Samråd vil med dette takke for det tilsendte høringsmateriale, og for muligheden for at afgive vores høringssvar i en sag der er væsentlig for vores område.

I forhold til de mange ændringsforslag der har Motorhistorisk Samråd kun kommentarer til nogle få af de nævnte ændringer i materialet:

**Prøveskilte og prøvemærker:**

Motorhistorisk Samråd bifalder de foreslåede ændringer, men vi ønsker at få præciseret at lejlighedsvis "Veterankørsel" af "teknisk-historiske grunde" også omfatter nødvendig kørsel i forbindelse med film og fotooptagelser.

Som Motorhistorisk Samråd ser problemet med brugen af løse prøvemærker og (udendørs) filmoptagelser er det at disse optagelser ofte sker med kort varsel af hensyn til vejret. Og som proceduren er nu skal man til et af de fire motorcentre for at hente løse prøvemærker, da leveringen via post kan være mange dage undervejs.

**Den afgiftspligtige værdi af veterankøretøjer:**

Det er med glæde og interesse at Motorhistorisk Samråd noterer at der er taget hånd om en ændring vi har efterspurgt i snart mange år. Vi havde dog håbet på at man ville revidere denne del samtidig med at man ville revidere hele registreringsafgiftsområdet for historiske køretøjer, der er et meget uigennemskueligt lovområde for ejerne af historiske køretøjer.

Vi anerkender dog behovet for en løsning, og værdsætter at der nu kommer en ændring der kan tage hånd om køretøjer der ellers ville være blevet dyrere i afgift som veteran, end tilsvarende der endnu ikke har rundet de 35 år.

**Manglende gennemskuelighed**

Motorhistorisk Samråd frygter at de nye ændringer kun vil forværre gennemskueligheden, i et system der i dag kun håndteres af SKAT, hvor private aktører ikke har mulighed for bidrage.

Historiske køretøjer er meget svære at fastsætte priser på, hvor selv dem der er professionelle branchefolk kan have svært ved at fastsætte en værdi, der udgøres af mange andre faktorer end ved normal handel med køretøjer, hvor stand og kilometer er stort set de eneste faktorer. På historiske køretøjer betyder sjældenheden, værdien af manglende mærkespecifikke reservedele, og ikke mindst historisk og emotionel værdi meget for prisfastsættelsen.

Da man typisk ikke kan prisfastsætte efter andre køretøjer, fordi der ofte ikke er sammenlignelige køretøjer, så vil den foreslåede løsning skabe endnu et uigennemsigtig lag på afgiftsfastsættelsen.

Sekretariatet

Postadresse:

Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 11. august 2017

Side: 1/2



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)

### For høj brugsværdi

Motorhistorisk Samråd ønsker og at gøre opmærksom på problemet med den fortsatte brug af en procentsats på 40%, der indtil videre har været den angivende sats for "brugsværdien".

Brugsværdien kommer af en meget gammel antagelse om historiske køretøjers gennemsnitlige kørsel årligt, kontra den gennemsnitlige kørsel for en almindelig hverdagsbil. På tidspunktet for etableringen af de 40% som sats for brugsværdien, havde den daværende organisation ikke særligt gode informationer om den årlige kørsel for historiske køretøjer. Det har vi til gengæld i dag.

I dag har vi fået foretaget nationale undersøgelser af forbrugsmønstret. Der ud over har de danske veterankøretøjsejere medvirket i et flertal internationale undersøgelser, således at vidensniveauet i dag er meget mere præcist. I forhold til de årligt kørte kilometer der er der ikke meget udsving, alle undersøgelserne påviser at historiske køretøjer kører mellem 600 og 1.500 km årligt.

De seneste tal vi har fået oplyst om hvor meget en bil kører årligt der bruges til daglig transport, de viser et gennemsnitligt tal på 17.000 km. Hvilket betyder at den reelle brugsværdi for et historisk køretøj rettere er 10% eller mindre.

Endvidere ønsker Motorhistorisk Samråd endnu en gang at gøre opmærksom på den afgift der tillægges et veterankøretøj ved registreringsafgiftsberegningen ud fra køretøjets brændstofforbrug. Den oprindelige tanke med den afgift var et incitament til at vælge køretøjer der var mere miljørigtige. Det incitament bruges ikke ved køb af historiske køretøjer, der alene vælges ud fra deres historiske og emotionelle værdier. Køretøjer der ikke er veteran endnu får desuden et fradrag i satsen til denne "brændstofforbrugsafgift", der svarer til værditabet fra ny, hvorimod veterankøretøjerne skal betale den fulde sats.

### Forslag til ændringer

Motorhistorisk Samråd vil derfor med dette genfremsætte vores forslag om at man tager hele afgiftsproblematikken op for de historiske køretøjer. Det er vores håb at vi kan få et afgiftssystem der er enkelt og gennemskueligt for ejerne, og at fremtidige ændringer baserer sig på de meget få kilometer historiske køretøjer kører årligt, og den meget lille miljøbelastning disse derfor også bidrager med

Med venlig hilsen

*Steen Rode-Møller, formand*

På vegne af bestyrelsen for  
**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 veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Véhicules Anciens (FIVA).

Skatteministeriet  
Att: Anne Rønne Hansen

NGF Nature Energy  
Ørbækvej 260  
5220 Odense SØ  
Tlf.: +45 63 15 64 15

info@natureenergy.dk  
www.natureenergy.dk

14. august 2017

## **Høringsvar vedrørende forslag til "Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugs-afgiftsloven, lov om vægtafgift af køretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas"**

Nature Energy vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående bekendtgørelse.

Det er med tilfredshed, at Nature Energy kan notere sig, at der lægges op til at tage et skridt i retning af at forbedre incitamentet til at anvende biogas til transportformål. Desværre er der tale om et meget lille skridt, hvilket er ærgerligt, når man ser på de positive samfundsøkonomiske effekter ved en øget anvendelse af biogas til transportformål.

Ea Energianalyse (2015) vurderer, at samfundet ville få en årlig gevinst i form af eksternaliteter på 40.000 kr. pr. lastbil, hvis en dieseldrevet lastbil udskiftes med en lastbil drevet af biogas. Der er således betydelige samfundsøkonomiske fordele ved at erstatte dieseldrevne køretøjer med biogasdrevne.

Derudover skal Danmark frem mod 2030 reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne i de ikke-kvotebelagte sektorer med 39 %, sammenlignet med 2005-niveau. I den forbindelse peger Klimarådet (2017) på, at netop gas – og særligt biogas – er en billig og let måde at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne i transportsektoren, som sammen med landbruget udgør størstedelen af CO<sub>2</sub>-udledningen i den ikke-kvotebelagte sektor.

Det fremgår desuden af Klimarådet (2017), at "naturgas som drivmiddel er billigere end diesel. For gasdrevne lastbiler koster drivmiddel eksklusive afgifter ca. 1,3 kr. pr. km, mens prisen for dieseldrevne

lastbiler er 2,0 kr. pr. km. Denne prisforskel er nok til at kompensere for meromkostninger til selve gaslastbilen, drift og vedligehold og gastankningsinfrastruktur".

Med ovenstående positive forhold i betragtning så Nature Energy gerne, at lovforslaget i højere grad styrkede incitamentet til at udskifte diesel med biogas, som drivmiddel. Helt konkret Nature Energy foreslår, at CO<sub>2</sub>-afgiften på biogas fjernes, da biogas af Energistyrelsen betegnes som værende CO<sub>2</sub>-neutral.

Der er i dag et veletableret certifikat-system, der dokumenterer, at den tilførte biogas til naturgasnettet anvendes til transport. Forslaget vil derfor kunne implementeres umiddelbart og uden provenutab for staten.

Nature Energy står naturligvis til rådighed for yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen  
**NGF Nature Energy**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mette Hansen'.

**Mette Hansen**