


Skatteministeriet

25. oktober 2017
J.nr. 2017 - 5154

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift m.v.) (L4).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|----------------------------|--|---|
| <p><i>Advokatrådet</i></p> | <p>Advokatrådet anfører, at det i forhold til den foreslåede ordning med genberegning af afgiftsgrundlaget og mulig efterbetaling af registreringsafgift, er retssikkerhedsmæssigt stærkt kritisabelt, at borgere og virksomheder ikke kan være sikre på, at den afgift, der er opgjort i forbindelse med indregistreringen, er den endelige afgift. Det skaber usikkerhed om både afgiften, og hvem der skal hæfte for betale og hæfte for efterreguleringen. Advokatrådet finder det uforståeligt, at der skal være en sådan regel.</p> <p>Advokatrådet bemærker, at lovforslaget ikke indeholder overgangsregler for leasingaftaler, som er underskrevet senest den 2. oktober 2017. Advokatrådet finder det kritisabelt, at regler, der gælder på aftaletidspunktet, viser sig ikke at</p> | <p>Der foreslås en række stramninger for leasingkøretøjer mv., som har til formål at gøre op med, at leasingbiler, demobiler, mv. i nogle tilfælde i praksis kan køre rundt på de danske veje med meget lidt eller endog ingen betalt afgift i en længere periode. Det er ikke hensigten med reglerne, at nogle biler skal kunne køre afgiftsfrit i Danmark, mens der for andre betales op til 150 pct. i afgift. Med aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> er der aftalt en række stramninger på leasingområdet, som begrænser de utilsigtede afgiftsmæssige fordele. Forskellige mulige løsningsmodeller har været overvejet for at rette op på dette. Den foreslåede løsningsmodel vurderes at være den mindst indgribende, som vil være egnet til at opfylde formålet med indgrebet.</p> <p>I forbindelse med besvarelsen af <i>SAU alm. del – spm. 277</i> blev det skønnet, at leasingselskabernes rabatterede priser på biler omfattet af ordningen med forholdsmæssig registreringsafgift medførte et mindreprovenu på ca. 1 mia. kr. i 2016. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed.</p> <p>Det er hensigten, at kun leasingaftaler, hvor en periode med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift er påbegyndt på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse den 3. oktober 2017, skal være omfattet af en overgangsordning.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------|---|---|
| | <p>kunne anvendes alligevel. Der opfordres til, at der etableres en overgangsordning også for leasingaftaler på linje med tidligere ændringer af registreringsafgiftsloven.</p> | <p>Det skyldes, at der er tale om begrænsning af en utilsigtet afgiftsmæssig fordel, hvorfor forlængelse af mulighederne for en sådan udnyttelse også vil være u hensigtsmæssig.</p> |
| <p><i>Autobahn Leasing</i></p> | <p>Autobahn Leasing påpeger, at den foreslåede nye bestemmelse i § 3 b, stk. 1, 2. pkt., hvorefter der ikke kan opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold, hvor der i leasingaftalen indgår vilkår om overskudsdeling eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet, må forventes at have store økonomiske konsekvenser, ikke mindst for forbrugerne.</p> <p>Det vil således ikke være muligt for leasingtager at få evt. for meget betalt afskrivning tilbage. Reelt vil det også medføre et ophør af flexleasing, da ingen finansielle institutter vil kunne påtage sig det fulde økonomiske ansvar på forbrugers vegne.</p> <p>Endvidere nævnes, at hvis de nuværende virksomheder, som tilbyder flexleasing, vil forbrugerne stå tilbage med køretøjer, hvoraf der ikke er betalt afgift, som forbrugerne selv vil skulle afgiftsberigtige eller eksportere.</p> <p>Samlet set vurderet Autobahn Leasing, at de økonomiske konsekvenser for forbrugerne må forventes at være meget alvorlige. Der</p> | <p>Reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift kan kun bruges, hvis der er reelt tale om leasing – ikke ved køb af bilen.</p> <p>I lovforslagets § 1, nr. 5, der indsætter den nye bestemmelse i § 3 b, stk. 1, 2. pkt., foreslås det bl.a., at reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift af et leasingkøretøj fremover ikke skal kunne anvendes, hvis der i leasingaftalen indgår vilkår om overskudsdeling eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet. Den foreslåede stramning var begrundet med, at reglerne om forholdsmæssig afgift ikke bør kunne anvendes, når der reelt er tale om et køb ”maske-ret” som en leasingaftale.</p> <p>Det har vist sig, at stramningen ville medføre, at der i afgiftsmæssigt sammenhæng indføres en skærpet vurdering af, hvem der ejer køretøjet, i forhold til det almindelige civilretlige ejerbegreb. Det har ikke været hensigten.</p> <p>Der vil derfor blive stille ændringsforslag om, at § 1, nr. 5, udgår af lovforslaget.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------|--|--|
| | <p>opfordres derfor til, at den nye bestemmelse udgår, eller af den som minimum genovervejes.</p> | <p>Når den foreslåede stramning udgår af lovforslaget, vil SKAT fortsat foretage en konkret vurdering af, om der er tale om et reelt leasingforhold.</p> |
| <p><i>AutoConsult</i></p> | <p>AutoConsult anfører, at for genopbyggede eller ombyggede køretøjer, findes der sjældent måling af faktisk brændstofforbrug, og at det foreslåede tillæg for brændstofforbrug desuden kan afholde borgere fra korrekt registrering af konstruktive ændringer.</p> <p>AutoConsult opfordrer derfor til, at biler, hvor der skal betales ny registreringsafgift som følge af konstruktive ændringer, fritages fra de foreslåede ændringer af tillæg og fradrag for brændstofforbrug.</p> | <p>Det faktiske brændstofforbrug har kun betydning ved fastsættelse af registreringsafgiften for biler, der ikke tidligere har været registreret her i landet, eller der er blevet ombygget i et sådant omfang, at de efter registreringsafgiftslovens bestemmelser skal afgiftsberigtiges som nyfremstillede.</p> <p>Er bilen mere end godt 20 år gammel, vil dette blive beregnet frem for målt. Beregningen bygger på sammenhængen mellem energieffektivitet og vægt for de biler, der blev markedsført her i landet omkring årsskiftet 1996/1997. Da beregningen næsten udelukkende finder anvendelse for biler, der er mere end 20 år gamle, er den i gennemsnit tilbøjelig til at undervurdere de ældste brugte indførte bilers brændstofforbrug, jf. at bilernes energieffektivitet løbende er forbedret.</p> <p>For biler og motorcykler, der er blevet ombygget i et sådant omfang, at de efter registreringsafgiftslovens bestemmelser skal afgiftsberigtiges som nye, vil den foreslåede ophævelse af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, (nyprisbestemmelsen), i visse tilfælde kunne resultere i en registreringsafgift, der er betydeligt højere end efter gældende regler.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p data-bbox="518 965 900 1066">AutoConsult foreslår desuden, at tidligere betalt afgift skal kunne modregnes i den nye afgift.</p> <p data-bbox="518 1189 922 1473">Yderligere foreslår AutoConsult, at der indføres passende foranstaltninger vedr. fastsættelse af tillæg og fradrag for biler, hvor brændstofforbrug alene er målt efter den nye WLTP metode og ikke er målt efter den nuværende NEDC metode.</p> | <p data-bbox="1008 405 1412 882">Dette er ikke hensigten med lovforslaget, og der vil derfor blive stillet et ændringsforslag, der bevarer nyprisbestemmelsen for køretøjer, der er blevet ombygget i et sådant omfang, at de efter registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 5, skal afgiftsberigtiges på ny. Ændringsforslaget vil desuden omfatte køretøjer, der ikke tidligere har været registreret her i landet, hvor nyprisbestemmelsen også foreslås opretholdt.</p> <p data-bbox="1008 965 1406 1106">Det foreslåede ligger uden for rammerne af dette lovforslag, som er en opfølgning på den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>.</p> <p data-bbox="1008 1189 1406 1361">Den nye testcyklus for måling af bilers brændstoføkonomi (WLTP metoden) vil blive indarbejdet i afgiftsreglerne på et senere tidspunkt.</p> <p data-bbox="1008 1413 1412 1626">Ifølge aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> af 21. september 2017 er parterne enige om at gøre registreringsafgiften mere robust over for den teknologiske udvikling. Dette element i aftalen udmøntes senere.</p> <p data-bbox="1008 1677 1412 1890">Spørgsmålet om indarbejdelse af den nye testcyklus for måling af bilers brændstoføkonomi i bilafgifterne, kan mest naturligt indgå i overvejelserne om disse reguleringsmetoder.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------|--|--|
| | <p>Endelig foreslår AutoConsult, at ambulancer, der alene anvendes til undervisning ved en erhvervsskole, og som derfor ikke anvendes til udrykningskørsel, fritages for registreringsafgift.</p> <p>Dette begrundes i, at uddannelsen til ambulanceredder i dag sker på en erhvervsskole, hvor ambulancer registreret til udrykningskørsel ikke lovligt kan anvendes under uddannelsen.</p> | <p>Det foreslåede ligger uden for rammerne af dette lovforslag, som er en opfølgning på den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>.</p> |
| <p><i>Camping Branchen</i></p> | <p>Camping Branchen glæder sig overordnet over, at minimumsafgiften foreslås nedsat fra 60 pct. til 45 pct.</p> <p>Det anføres dog, at ikke alle autocampere fremover vil blive afgiftsberigtiget til minimumsafgiften, som ellers er tilfældet i dag, da afgiftsberegningen med især de nye regler om fradrag og tillæg for brændstofforbrug vil medføre, at afgiften beregnet efter de almindelige regler for personbiler med fradrag for beboelsesindretningen vil overstige minimumsafgiften.</p> <p>Camping Branchen finder derfor, at der ikke entydigt er tale om en lempelse af afgifterne ved nedsættelse af minimumsafgiften fra 60 pct. til 45 pct. De billigste autocampere vil ikke opnå en lempelse ved nedsættelse af minimumsafgiften.</p> | <p>De nuværende regler for campingbiler blev indført i 2007, hvor hovedreglen blev, at der for campingbiler betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, men hvor værdigrundlaget opgøres uden udgiften til campingindretningen, og med en minimumsafgift, som skulle udgøre mindst 60 pct. af hele køretøjets værdi.</p> <p>Siden da er balancepunktet flyttet i retning af, at flere og flere autocampere er blevet afgiftsberigtiget med minimumsafgiften på 60 pct.</p> <p>Forslaget om at nedsætte satsen for minimumsafgiften med 15 procentpoint fra 60 pct. til 45 pct. vil flytte balancepunktet den modsatte vej.</p> <p>Samlet set forventes afgifterne på autocampere at blive lempet med ca. 10 mio. kr. som følge af, at minimumsafgiften nedsættes til 45</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|--|---|
| | <p>Camping Branchen foreslår derfor, at autocampere skal kunne fritages fra de foreslåede ændringer af reglerne om fradrag og tillæg for brændstofforbrug.</p> | <p>pct. Desuden vil en del af de autocampere, der ikke afgiftsberigtiges efter minimumsafgiften opnå en lettelse i registreringsafgiften ved de lempelser, der i øvrigt sker ved den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>.</p> <p>Det indgår ikke i aftalen at fritage autocampere fra ændringer i tillæg og fradrag for brændstoføkonomi.</p> |
| <p><i>DAG – Dansk Auto-genbrug</i></p> | <p>DAG kan overordnet tilslutte sig lovforslaget. DAG noterer med glæde, at det foreslås, at reparationsgrænsen forhøjes, men udtrykker forundring over, at forhøjelsen kun sker på sigt og etapevist.</p> <p>Det anføres, at de to seneste års nedsættelser af registreringsafgifterne vil påvirke brugte køretøjers værdi i negativ retning, hvorfor lettere beskadigede køretøjer hurtigere vil ramme den nuværende grænse på 65 pct. Dermed er loftet, som reparationsgrænsen udgør, reelt også faldet.</p> <p>DAG opfordrer derfor til, at den etapevise forhøjelse af reparationsgrænsen fremrykkes fra 2019 og 2020 til 2018 og 2019.</p> <p>DAG ønsker endvidere, at der ved opgørelse af omkostningerne til afgiftsfri genopbygning kan tages udgangspunkt i brugte reservedele, idet det må være op til forbrugeren, værkstedet og forsikringselskabet at vurdere, hvilke dele det</p> | <p>Lovforslaget udmønter hovedparten af de initiativer som indgår i aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> af 21. september 2017. Aftalen er fuldt finansieret i alle år fra 2017-2025.</p> <p>Dette sætter en begrænsning for, hvornår den gradvise forhøjelse af reparationsgrænsen kan få virkning. En evt. fremrykning af forhøjelsen af reparationsgrænsen vil kræve finansiering i 2018 og 2019 ud over det aftalte.</p> <p>Efter gældende regler opgør taksatorerne omkostningerne ved genopbygning af færdselsskadede køretøjer med brug af nye dele. Anvendelsen af nye reservedele gælder alene opgørelsen af skadens</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-----------------------------------|--|---|
| | <p>bedst kan svare sig at anvende henset til bilens alder og stand samt miljø og sikkerhed.</p> | <p>omfang. Udførelsen af selve reparationen kan allerede efter gældende regler udføres med brugte reservedele.</p> |
| <p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p> | <p>Dansk Bilbrancheråd finder det overordnet uacceptabelt, at der ikke er aftalt en total omlægning til en teknisk baseret afgift. I erkendelse af, at dette ikke skete denne gang, er Dansk Bilbrancheråd dog positivt indstillet over for lovforslaget og den retning, det er udtryk for.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd er overordnetligt begejstrede for, at der i lovforslaget indgår en forhøjelse af reparationsgrænsen, men er uforstående over, at der lægges op til en indfasning i 2019 og 2020. Dette skyldes, at de faldende afgifter vil udhule reparationsgrænsen gennem prisfald på brugtmarkedet.</p> | <p>Det har været ønsket at gennemføre en omlægning af bilafgifterne, hvor ændringer af registreringsafgiften kan få virkning fra fremsættelsen af lovforslaget, og som dermed ikke kræver større systemændringer af Det Digitale Motorregister (DMR). Dette er begrundet i hensynet til ikke at påvirke bilsalget i en længere periode.</p> <p>En omlægning af registreringsafgiften til en teknisk baseret afgift vil både kræve udviklingstid og større systemændringer i DMR.</p> <p>Det bemærkes også, at det vil være en meget omfattende ændring at omlægge til en teknisk baseret registreringsafgift. En sådan omlægning kan potentielt have store konsekvenser for både bilejere og staten, uden at der nødvendigvis fås en afgift, som i højere grad skaber sikkerhed om provenu og opfyldelse af regeringens mål, herunder mere energieffektive biler.</p> <p>For så vidt angår en fremrykning af forhøjelsen af reparationsgrænsen henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DAG – Dansk Autogenbrug.</p> |

Organisation

Bemærkninger

Det er derfor i strid med lovforslagets intentioner, at indfasningen af den højere reparationsgrænse først påbegyndes i 2019. Endvidere anføres, at forhøjelsen af reparationsgrænsen for en række biler alene vil modsvare det forventede prisfald, og derfor i praksis føre til, at status quo opretholdes.

Dansk Bilbrancheråd er i forhold til de foreslåede leasing stramninger særdeles positive over, at der udvises politisk vilje til at sætte en stopper for de afgiftsbegunstigelser, der på en helt urimelig måde har forvredet konkurrencen, og ønsker fremadrettet fair og lige vilkår. Dansk Bilbrancheråd er desuden positivt indstillede over for den foreslåede løsning i den nye § 9 a om genberegning af afgiftsgrundlaget. Dansk Bilbrancheråd bifalder desuden, at muligheden for efter endt leasingforhold at betale den oprindeligt beregnede restafgift baseret på en lav indgangspris bortfalder.

Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at "ejerskiftesituationen" i den foreslåede nye § 9 a skal forstås sådan, at den også omfatter den situation, hvor et køretøj, der alene har været indregistreret med henblik på en 3 måneders korttids leasingkontrakt efterfølgende sælges eller eksporteres uden afgift. Der henstilles til, at det præciseres,

Kommentarer

Sælges et køretøj omfattet af lovforslagets § 9 a efter udløbet af en tre måneders leasingkontrakt, vil der blive foretaget en ny værdifastsættelse af køretøjets afgiftspligtige værdi efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 10. Da registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, samtidig foreslås ophævet, sikres det, at køretøjet afgiftsberigtiges ud fra den almindelig pris ved salg til bruger her i landet, det vil sige den reelle handelsværdi uden det loft

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>at reglen omfatter ethvert ejerskifte, uanset køretøjets aktuelle afgiftsmæssige status.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd er uforstående over for, at man tilsyneladende med åbne øjne efterlader rum for fortsat spekulation i kunstigt lave indgangspriser, idet det foreslås, at der i forbindelse med genberegning af afgiftsgrundlaget ikke skal efterreguleres og efterbetales afgift for de første op til 4 måneder. Dette efterslæb indregnes heller ikke i den fremadrettede afgift. Der henstilles til, at dette hul lukkes, og at reglerne indrettes, så et efterslæb skal indkalkuleres i den genbereggede registreringsafgift.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd henstiller til, at det præciseres, hvorvidt beskatningsgrundlaget for firmabiler fremover skal hvile på nyprisen</p> | <p>over den afgiftspligtige værdi, som § 10, stk. 2, hidtil har sat (nyprisen).</p> <p>I det tilfælde, hvor et køretøj efter udløbet af en leasingperiode på 3 måneder eksporteres, vil der ikke blive foretaget yderligere. Dette skyldes, at der ikke er noget afgiftsindhold i bilen efter ordinært ophør af en leasingperiode med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Det giver derfor heller ikke mening på dette tidspunkt at foretage en genberegning i medfør af den foreslåede § 9 a. Eksport af et køretøj uden afgiftsindhold vil derfor kunne ske uden afgiftsmæssige konsekvenser, ligesom det er tilfældet i dag.</p> <p>Efter det foreslåede sker der ikke efterregulering for perioden før genberegning for leasingkøretøjer. Dette er i overensstemmelse med den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>. Dermed kan leasingelskaber have gavn af gode handel og flåderabatter i de første 4 måneder.</p> <p>Der indgår ingen ændringer af beskatningsgrundlaget for firmabiler i lovforslaget. Genberegning af re-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>som i dag eller på den genbereg- nede afgiftspligtige værdi, idet det bemærkes, at førstnævnte vil efter- lade et rum for spekulation.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd udtrykker bekymring over, at pligten til at værdiansætte et køretøj i forbin- delse med genberegning også fremover vil påhvile et autoværk- sted, som ikke er registreret som selvanmelder. Der opfordres til, at disse sikres den fornødne hjælp og vejledning.</p> | <p>gistreringsafgift som foreslået æn- drer ikke på beskatningsgrundlaget for værdi af fri bil, der efter lig- ningslovens § 16, stk. 4, opgøres med udgangspunkt i bilens oprin- delige nyvognspris.</p> <p>Det bemærkes, at der efter aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> skal ske en evaluering af stramningerne for leasingbiler i 4. kvartal 2018. I eva- lueringen vil der også være mulig- hed for at se på spørgsmålet om beskatningsgrundlag for firmabiler.</p> <p>Det er efter den foreslåede be- stemmelse i § 9 a ejeren af køreto- jet, der er pligtig til at foretage gen- beregning, herunder værdiansæt- telse. Autoværksteder, som f.eks. har kundebiler, vil blive omfattet af den foreslåede bestemmelse. Det lægges til grund, at autoværk- steder har et relativt begrænset an- tal biler, og at udskiftningen er be- skeden. SKAT står for vejledning m.v. til disse.</p> <p>For virksomheder, som ikke er selvanmeldere, vil processen vedr. genberegningen af afgift være den samme som ved indregistrering af nye køretøjer, dvs. ved henven- delse til SKAT.</p> <p>Hvis der er tale om en virksomhed med et stort antal biler og høj ud- skiftning, lægges det til grund, at virksomheden allerede i dag ville have fordel af at tilmelde sig selv-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>Dansk Bilbrancheråd er enige i, at det er en forudsætning for de foreslåede leasingstramninger, at bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ikke bevares i sin nuværende form. Dog er den udtryk for et sundt princip, som bør bevares. Hvis afskaffelsen af bestemmelsen fastholdes, bør der indføres en overgangsordning.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bifalder den foreslåede udvidelse af reglerne om offentliggørelse af afgiftsoplysninger for individuelle køretøjer.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd hilser indførelsen af standardformularer og blanket-tvang velkomment, da det må antages at ensarte vilkårene for branchens aktører og reducere kontrolbehovet.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd er desuden særdeles tilfredse med, at det nu præciseres, at der ikke kan indgås leasingaftaler med forholdsmæssig registreringsafgift med vilkår om køberet eller -pligt. Med de nye regler må leasingydelse forventes i højere grad af afspejle køretøjets reelle løbende værditab med øget gennemsigtighed til følge.</p> | <p>anmelderordningen, og af forretningsmæssige grunde sandsynligvis også allerede har gjort dette.</p> <p>Vedr. loftet over den afgiftspligtige værdi henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>Dansk Bilbrancheråd finder det unødvendigt at skærpe kravet til sikkerhedsstillelse for virksomheder, som allerede inden de nye reglers indførelse var registreret som selvanmeldere, og hvor man derfor har en historik.</p> <p>Det anføres, at et sådant krav i realiteten vil komme til at virke som lovgivning med tilbagevirkende kraft, og at forhøjelsen af sikkerhedsstillelsen vil være forbundet med betydeligt besvær og omkostninger i forhold til at øge virksomhedens kreditfaciliteter.</p> <p>Der henstilles derfor til, at den foreslåede højere minimums sikkerhedsstillelse kun skal gælde for virksomheder, der registreres efter ændringen er trådt i kraft.</p> <p>For så vidt angår autocampere, påpeger Dansk Bilbrancheråd, at den foreslåede nedsættelse af minimumsafgiften fra 60 pct. til 45 pct. ikke nødvendigvis vil have den ønskede effekt, idet især mindre og mere miljøvenlige autocampere, som ikke tilgodeses i det forudsatte omfang.</p> <p>Det skyldes, at autocampere hidtil altid har været afgiftsberigtiget efter minimumsafgiften, mens de i nogle tilfælde efter de nye regler vil skulle afgiftsberigtiges efter de almindelige regler for personbiler grundet de foreslåede ændringer af reglerne om fradrag og tillæg for brændstofforbrug.</p> | <p>Hvis forhøjelsen af minimumssikkerhedsstillelsen kun gælder for nye selvanmeldere, vil det give en uhensigtsmæssig konkurrencefordel til de selvanmeldere, som blev tilmeldt inden den foreslåede forhøjelse.</p> <p>Forhøjelsen er desuden begrundet i, at den gældende grænse på 200.000 kr. står i betydeligt misforhold til de store beløb, der hæftes for i de fleste virksomheder. Dette gælder både for nye og eksisterende selvanmelder virksomheder. Det vurderes derfor, at forhøjelsen bør gælde for både nye og eksisterende selvanmeldere.</p> <p>Vedr. minimumsafgiften for autocampere henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Camping Branchen.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>Det findes overordentligt uhen-sigtsmæssigt, at den fulde lempelse på 15 procentpoint ikke slår igen-nem i alle tilfælde.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at der i perioden mellem lovforsla-gets fremsættelse, og lovens ikraft-trædelse, vil være en urimelig likvi-ditetsbyrde for branchen. Det skyl-des, at SKAT skal administrere ef-ter de hidtil gældende regler indtil lovens ikrafttrædelse, men at lo-vens virkningstidspunkt den 3. ok-tober 2017 medfører, at priserne allerede fra dette tidspunkt nød-vendigvis må reguleres.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd finder det urimeligt begunstigende, at fradra-get for selealarmer for nye biler sættes op fra 200 kr. til 1.000 kr., mens det fastholdes på 60 kr. for brugte biler. Dette forrykker i uri-melig grad balancen mellem nye og brugte biler. Dette bør korrigeres.</p> <p>Efter Dansk Bilbrancheråds opfat-telse bør SKAT straks stille en on-line regnemaskine, som er opdate-ret med efter de nye regler, til råd-ighed for vejledende afgiftsbereg-ninger.</p> <p>Endelig bemærker Dansk Bilbran-cheråd, at det bør præciseres, om det fremover er nyprisen eller den</p> | <p>Det foreslåede følger sædvanlig praksis ved ændringer i registre-ringsafgiften. Perioden fra frem-sættelse af lovforslaget til vedta-gelse og ikrafttræden er søgt for-kortet mest muligt netop for at mi-nimere de administrative og øko-nomiske byrder for både branchen og SKAT.</p> <p>Med hensyn til fradraget for sele-alarmer bemærkes, at det foreslå-ede fradrag, på samme måde som det gældende fradrag, indgår i be-regningen af registreringsafgiften af brugte biler på linje med de øv-rige fradrag, jf. registreringsafgifts-lovens § 4, stk. 7.</p> <p>Indtil lovforslaget er vedtaget, og loven er trådt i kraft, skal SKAT administrere efter de hidtil gæl-dende regler. Der vil derfor heller ikke blive stillet en regnemaskine på basis af de foreslåede regler til rådighed før efter lovens ikrafttræ-den.</p> <p>Den pris, der lægges til grund for kalibrering af de elementer, der</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|------------------------------------|--|--|
| | <p>genberegnete afgiftspligtige værdi efter den foreslåede § 9 a, der skal anvendes ved afgiftsberigtigelsen af et brugt køretøj.</p> | <p>indgår i beregningen af registreringsafgiften for et brugt køretøj, er den almindelige pris ved salg til bruger. Dette er hverken nødvendigvis eller sandsynligvis sammenfaldende med nyprisen for et konkret køretøj.</p> |
| <p><i>Dansk Elbil Alliance</i></p> | <p>Dansk Elbil Alliance finder det uhensigtsmæssigt, at aftalepartierne ikke bruger ændringerne i registreringsafgiften til at tage hul på udfordringen med at nedbringe CO₂-udledningen.</p> <p>Herudover findes det uhensigtsmæssigt, at de foreslåede ændringer vil medføre, at den relative prisforskel mellem benzin- og dieseldrevne biler og elbiler mindskes, hvilket vil føre elbiler mindre konkurrencedygtige end i dag. Dog findes det positivt, at opladningshybridbiler bliver billigere.</p> | <p>De foreslåede ændringer i registrerings- og ejerafgiften for personbiler indebærer forskellige tiltag, der har til formål at tilskynde til mere energieffektive biler. F.eks. skønnes ændringerne vedrørende fra- og tillæg for god eller dårlig brændstofføkonomi samt moderniseringen af ejerafgiften for personbiler at tilskynde til, at danskerne vælger mere energieffektive biler.</p> <p>Det er korrekt, at omlægningen af registreringsafgiften påvirker elbilernes konkurrencedygtighed, idet den relative prisforskel mellem konventionelle biler og elbiler mindskes ved omlægningen af registreringsafgiften. Det skal dog ses i sammenhæng med, at elbiler som følge af indfasningen i registreringsafgiften har rigtig gode afgiftsmæssige vilkår, og at der derfor i dag kun betales en mindre andel af den fulde registreringsafgift.</p> <p>Elbiler er generelt en relativt dyr teknologi – det vil sige, at for elbiler betales en forholdsvis høj værdiafgift sammenlignet med andre biler, når afgiften på elbiler er fuldt indfaset. Elbiler vil derfor få relativt stor gevinst af nedsættelser af</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>Dansk Elbil Alliance ønsker, at der foretages en generel omlægning til en teknisk baseret registreringsafgift, hvorved det kan sikres, at klimavenlige biler betaler mindre i afgift end benzin- og dieslbiler. Idet der ikke bliver gennemført en omlægning som den ønskede, opfordrer Dansk Elbil Alliance til, at elbilaftalen fra den 18. april 2017 genåbnes med henblik på at sikre uændrede relative priser mellem elbiler og benzinbiler.</p> <p>Det anføres, at indholdet i elbilaftalen med den nu aftalte afgiftsnedsættelse er blevet billigere, og at det frigjorte provenu bør anvendes til yderligere tiltag for elbiler.</p> <p>Dansk Elbil Alliance bemærker, at de i lovforslaget anførte grænser for brændstoføkonomi for henholdsvis benzin- og dieslbiler på 20 og 22 km/l ikke modsvare den gennemsnitlige effektivitet. Ifølge Danmarks Statistik er denne på 21,3 km/l for benzinbiler og 25,8 km/l for dieslbiler. Grænserne bør sættes, så der kun gives fradrag</p> | <p>værdiafgiften. Når registreringsafgiften for elbiler er fuldt indfaset, vil aftalen om <i>Omlægningen af bilafgifterne</i> derfor også alt andet lige styrke elbilernes konkurrencedygtighed.</p> <p>For så vidt angår en omlægning af bilafgifterne til en teknisk afgift henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Med tillægsaftalen til <i>Aftale om de fremtidige afgiftsvilkår for el- og brændselscellerbiler</i> af 18. april 2017 er aftalopartierne enige om at mødes i 2. kvartal 2018 for at drøfte status på udviklingen i elbilsalget. Det vil her blive vurderet, om der skal indføres yderligere tiltag for elbiler.</p> <p>Tærskelværdierne for fradrag og tillæg for brændstoføkonomi er balanceret efter forholdet i energiindholdet mellem benzin og diesel. Forhøjelsen af kilometergrænserne i omlægningen af registreringsafgiften er i overensstemmelse hermed.</p> <p>En forhøjelse af kilometergrænserne til hhv. 21 km/l for benzinbiler og 26 km/l for dieslbiler vil</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-----------------------------|--|--|
| | <p>til de biler, der er bedre end gennemsnittet.</p> <p>Dansk Elbil Alliance finder det positivt, at den løbende beskatning gennem den grønne ejerafgift differentieres yderligere, så kun biler, der kører længere end 50 km/l benzin, betaler den laveste sats. Idet elbiler ofte kører endnu længere på literen, kunne der derfor indføres yderligere trin op til 60-80 km/l.</p> | <p>dermed ikke kunne retfærdiggøres uden at bryde grundlæggende med princippet om, at afgifterne balanceres efter forholdet i energiindholdet mellem benzin og diesel.</p> <p>Med moderniseringen af den grønne ejerafgift bliver størstedelen af de nuværende elbilmodeller indplaceret på trinnet over 50 km/l. Nye elbiler, der indregistreres, vil derfor som hovedregel ikke få en højere ejerafgift end de elbiler, der allerede er indregistreret. Derudover vil det med det nuværende bilmarked alene være elbiler og pluginhybridbiler, som placeres på dette trin i den grønne ejerafgift. Det vurderes, at der ikke er yderligere behov for differentiering mellem elbiler i den grønne ejerafgift.</p> |
| <p><i>Dansk Erhverv</i></p> | <p>Dansk Erhverv hilser overordnet en nedsættelse af registreringsafgiften velkommen, og er positiv over for den nye beregningsmodel, hvor sikrere og mere miljøvenlige biler får en lavere registreringsafgift.</p> <p>Dansk Erhverv mener dog, at man i forbindelse med leasingindgrebet skal sikre, at man ikke helt fjerner muligheden for at lease. Det er både for samfundsøkonomien og for almindelige erhvervsvirksomheder en fordel, at der er den fleksibilitet, som leasing giver mulighed for. Jo mere leasing begræn-</p> | <p>Det bemærkes, at det ikke har været hensigten helt at fjerne muligheden for at lease køretøjer.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>ses, jo større krav vil der blive stillet til virksomhedernes kapitalbinding.</p> <p>Dansk Erhverv er skeptisk over for det foreslåede, hvor man i udstrakt grad afskaffer finansiel leasing som finansieringsmodel.</p> <p>Dansk Erhverv har samtidig forståelse for, at der er et ønske om at skride ind overfor, at der i nogle tilfælde for leasingbiler reelt ikke betales registreringsafgift.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at det er lidt uklart, hvorfor man netop har valgt 4 måneder som genberegningstidspunktet. Hvis man frygter misbrug, kan dette lige så godt ske efter eksempelvis 3 måneder. Desuden giver det et retssikkerhedsmæssigt problem, at hverken leasinggiver eller leasingtager kender bilens reelle pris før genberegningstidspunktet.</p> <p>Det anføres endvidere, at der kan være problemer med at udfinde en handelspris på så nye biler, da der ikke er så mange på markedet.</p> <p>Det forventes, at den foreslåede model med genberegning efter 4 måneder vil medføre store administrative byrder for både virksomhederne og det offentlige, hvilket</p> | <p>Vedr. begrundelse for den foreslåede løsning henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Det lægges til grund, at professionelle aktører på bilmarkedet har en grundlæggende og god indsigt i værdidannelsen for de biler, som de handler med, og at værdiansættelse derfor heller ikke vil være forbundet med praktiske problemer i det omfang, som der gives udtryk for.</p> <p>Erfaringerne med de administrative byrder for erhvervene som følge af genberegningen af afgift</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>går imod regeringens dagsorden om regelforenkling. For at afbøde dette foreslås det, at man skal kunne bruge en skematisk model, hvilket også ville øge forudsigeligheden i forhold til den endelig pris for et køretøj.</p> <p>Dansk Erhverv finder, at forslaget om genberegning rammer skævt, idet det ikke vil omfatte virksomheder, som selv ejer deres bilflåder, men kun rammer leasingbiler.</p> <p>Dansk Erhverv ønsker først og fremmest en kilometer-, emissions- og/eller tidsbaseret afgift og subsidiært en teknisk baseret afgift. En sådan omlægning bør følges af en tilpas lang overgangsordning.</p> <p>Dansk Erhverv opfordrer til, at der i forbindelse med udarbejdelse af de foreslåede standardformulærer til indgåelse af leasingaftaler fortsat bliver visse muligheder for</p> | <p>vil indgå i den aftalte evaluering i 4. kvartal 2018.</p> <p>Der indgår i lovforslaget et forslag om, at virksomheders egne biler, som alene anvendes af egne medarbejdere i forbindelse med udførelse af arbejdet i virksomheden, undtages fra forpligtelsen til at foretage genberegning efter 4 måneder m.v. Dette skal gælde, medmindre disse biler købes og anvendes med henblik på videresalg.</p> <p>Der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at biler, som virksomheder i bilbranchen anskaffer, som udgangspunkt vil blive anset for anskaffet med henblik på videresalg. Sådanne biler er derfor ikke omfattet af den foreslåede undtagelse, og der vil skulle foretages genberegning m.v.</p> <p>Vedr. muligheden for at indføre en teknisk afgift henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Det bemærkes, at det i forbindelse med udarbejdelse af standardformulærer eksempelvis vil være muligt at give aftaleparterne mulighed for vælge mellem flere alternative</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------|--|---|
| | <p>individuelle vilkår, da virksomhederne i dag har vidt forskellige ønsker til leasingaftaler.</p> | <p>vilkår ved afkrydsning el. lign. Herved vil standardformularerne i et vist omfang kunne anvendes dynamisk. Der lægges dog ikke op til, at det skal være muligt at foretage ændringer, som ikke fremgår af standardformularen.</p> |
| <p><i>Danske Advokater</i></p> | <p>Danske Advokater bemærker i relation til lovforslagets § 1, nr. 5, at en selvstændig afgiftsretlig definition af, hvornår en leasingaftale skal betragtes som et kreditkøb, er en uhensigtsmæssig reguleringsform, idet spørgsmålet bedre lader sig afgøre efter en konkret vurdering. Dette omfatter det foreslåede om overskudsdeling, overgang af risiko og anvisningsret eller -pligt.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at det foreslåede virkningstidspunkt den 3. oktober 2017 sammenholdt med, at der ikke foreslås overgangsordninger vedr. finansiel leasing vil medføre, at finansielle leasingvirksomheder ikke længere fra og med den 3. oktober 2017 vil have mulighed for at indregistrere køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Danske Advokater kan tilslutte sig, at skatteministeren den 12. oktober 2017 har tilkendegivet, af den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 5, skal udgå af lovforslaget.</p> <p>Danske Advokater bemærker vedr. den foreslåede ordning med genberegning af registreringsafgiften,</p> | <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> <p>Vedr. forskelsbehandling henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>at der fra lovforslagets fremsættelse vil være en forskelsbehandling mellem virksomheder, som kan opnå flåderabat, og virksomheder, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning, m.v. af biler.</p> <p>Det er Danske Advokaters vurdering, at dette kan være i strid med EU-traktatens bestemmelser om ydelsers frie bevægelighed, jf. artikel 56 TEUF.</p> <p>Tilsvarende vurderes, at det vil være retssikkerhedsmæssigt kritiserbart, at en forbruger ikke kender den månedlige leasingydelse ved leasingaftalens indgåelse. Danske Advokater opfordrer til, at registreringsafgiften i stedet fastsættes på baggrund af objektive forhold.</p> <p>Det er Danske Advokaters vurdering, at indførelsen af en obligatorisk ordning med standardformularer medfører nogle konkurrenceretlige spørgsmål, idet det ikke bliver muligt at konkurrere på forskelle i aftalevilkårene.</p> <p>Danske Advokater opfordrer til, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen inddrages i vurdering af, om lovforslaget giver anledning til konkurrenceretlige spørgsmål.</p> | <p>Forslaget indebærer en tilskyndelse til, at handelsværdien lægges til grund for afgiftsberigtigelsen allerede fra første indregistrering. Hvordan leasinggiver og leasingtager fordeler risikoen for højere leasingydelse som følge af meget lave priser ved første indregistrering, er et aftalespørgsmål mellem disse parter.</p> <p>Vedr. standardformularer henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Dansk Erhverv og DLA Piper.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>Danske Advokater finder, at det bør overvejes, om fradrag i den afgiftspligtige værdi baseret på testresultaterne i Euro-NCAP er en hensigtsmæssig løsning for at forøge udbredelsen af de mest sikre biler.</p> <p>Det skyldes bl.a., at Euro-NCAP ikke tester alle biler, og at de testede biler heller ikke nødvendigvis har det samme udstyr som de biler, der markedsføres i Danmark.</p> <p>Danske Advokater anfører, at branchens ønske om offentliggørelse af yderligere afgiftsoplysninger, herunder den betalte afgift for et køretøj, bunder i, at man i dag ikke på auktion m.v. kan finde oplysninger om, om og i hvilket omfang der er betalt afgift af et køretøj.</p> <p>Det er Danske Advokaters opfattelse, at det foreslåede om offentliggørelse af afgiftsoplysninger er identisk med det forslag, der blev fremsat ved lovforslag nr. L 94 af 28. februar 2012, hvor den foreslåede bestemmelse blev fundet i strid med konkurrenceretten.</p> <p>Danske Advokater foreslår, at der i stedet ses på ændringer af bestemmelserne om eksportgodtgørelse med henblik på at opfylde branchens ønsker.</p> | <p>Vedr. Euro-NCAP fradraget henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> <p>Vedr. offentliggørelse af afgiftsoplysninger henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|----------------------------------|--|--|
| | <p>Det er Danske Advokaters opfattelse, at den foreslåede forhøjelse af sikkerhedsstillelsen for selvanmelder-virksomheder bør begrænses til et beløb, der svarer til én måneds afgiftstilsvar. Dette begrundes i, at afgift afregnes månedligt, og at SKAT har mulighed for på månedsbasis at bringe virksomhedens registrering som selvanmelder til ophør.</p> | <p>Vedr. sikkerhedsstillelse henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Dansk Bilbrancheråd og DI – Bilbranchen.</p> |
| <p><i>Danske Biludlejere</i></p> | <p>Danske Biludlejere ønsker, at der nu efter den 3. ændring af registreringsafgiften inden for få år bliver ro om afgifterne, idet ændringerne både kræver uforholdsmæssigt meget administrativt arbejde og medfører store tab for virksomhederne grundet værdiforringelse af aktiver.</p> <p>For at imødegå de administrative byrder foreslås, at genberegningsperioden på 4 måneder i stedet fastsættes til 6 eller 8 måneder.</p> <p>Danske Biludlejere spørger, hvad man gør, hvis der på genberegningstidspunktet ikke findes et godt nok sammenligningsgrundlag, ud fra hvilket man kan fastsætte handelsværdien.</p> | <p>Det anførte synspunkt noteres.</p> <p>Det er en del af aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, at der skal ske genberegning efter 4 måneder.</p> <p>De administrative byrder ved genberegning efter 4 måneder vil indgå i den aftalte evaluering i 4. kvartal 2018.</p> <p>Der henvises indledningsvist til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv vedr. fastsættelse af handelsværdien.</p> <p>Hvis der på genberegningstidspunktet ikke findes et sammenligningsgrundlag, vil det være muligt at tage udgangspunkt i den vejledende listepriis for en tilsvarende</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p data-bbox="517 1294 919 1585">Danske Biludlejere anfører, at der ikke i lovforslaget er en overgangsordning for biler, der er indregistreret før den 3. oktober 2017, så de kan registreres på gamle vilkår, herunder afgiftsregler og satser. Det foreslås, at en sådan overgangsordning fastsættes.</p> <p data-bbox="517 1666 909 1809">Danske Biludlejere spørger, om valutaordningen for biludlejningsvirksomhederne bliver berørt af lovforslaget.</p> | <p data-bbox="1008 367 1410 618">ny bil og forudsætte en afskrivning, der svarer til reglerne for beregning af forholdsmæssig afgift, dvs. 2 pct. per måned de første 3 måneder osv., jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, for at fastsætte værdien.</p> <p data-bbox="1008 667 1404 730">Derudover vil også være muligt at anmode om vurdering hos SKAT.</p> <p data-bbox="1008 779 1410 1214">Det forventes dog ikke, at der som udgangspunkt vil være problemer med værdifastsættelsen, da der allerede efter de hidtidige regler er sket ny værdifastsættelser af leasingbiler på kontrakter under 4 mdr., demobiler, m.v. ved videre salg. Et af de foreslåede elementer er imidlertid, at denne nye handelspris ved efterfølgende salg lægges til grund for en fornyet afgiftsberegning.</p> <p data-bbox="1008 1294 1404 1402">Vedr. overgangsordninger henvises til bemærkningerne til hørings svaret fra Advokatrådet.</p> <p data-bbox="1008 1666 1410 1921">For valutaudlejningsbiler vil den primære konsekvens være, at de ikke længere er beskyttet af loftet over den afgiftspligtige værdi i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, idet denne bestemmelse foreslås ophævet.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|---|--|
| | <p>Danske Biludlejere spørger, hvordan de mængderabatter, som flådeejere kan opnå ved større bilkøb håndteres.</p> <p>Danske Biludlejere spørger, hvornår en flåderabat er ”urimeligt” høj.</p> <p>Danske Biludlejere spørger, om der skal genberegnes afgift efter 4 måneder, hvis et udenlandsk firma køber en bil på fuld afgift og står som ejer og udlejningselskabet står som bruger.</p> | <p>Flåderabatter vil skulle håndteres som hidtil, idet der dog for leasingbiler, udlejningsbiler, demobiler m.v. vil skulle foretages genberegning af den afgiftspligtige værdi i medfør af den foreslåede § 9 a.</p> <p>En flåderabat kan som udgangspunkt være urimeligt høj, hvis rabatten medfører en pris, som ikke er markedsmæssig. Der kan f.eks. være tale om, at den givne rabat ikke længere alene er udtryk for rabat på det enkelte køretøj, men at der også indirekte indregnes værdien af andre forretningsmæssige dispositioner mellem de parter, hvor der gives rabat. Der kan dog ikke fastsættes en fast grænse herfor.</p> <p>Hvis det pågældende selskab stiller bilen til rådighed ved erhvervs-mæssigt udlån eller udlejning, herunder leasing, vil forholdet som udgangspunkt være omfattet af den foreslåede bestemmelse om genberegning i § 9 a.</p> |
| <p><i>DBFU – Dansk Bilforhandler Union</i></p> | <p>DBFU finder, at det bør præciseres i lovforslagets § 3, stk. 3, at § 2 har virkning for biler, der registreres første gang efter den 3. oktober i stedet for den nuværende formulering, hvor det er biler, der registreres første gang i Danmark efter den 3. oktober. Hvis teksten bibeholdes, vil brugte importbiler også blive omfattet af forhøjelsen</p> | <p>Det er hensigten, at det kun er biler, som registreres i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere, der skal være omfattet af forhøjelsen af den grønne ejeravgift.</p> <p>Det skyldes, at der fra samme tidspunkt sker ændringer i registreringsafgiften, som for de fleste personbiler vil betyde, at der skal betales mindre i registreringsafgift.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>af ejerafgiften til skade for konkurrencen mellem nye og brugte biler.</p> <p>DBFU finder, at det bør præciseres, at den foreslåede forhøjelse af sikkerhedsstillelsen for selvanmeldere fra 200.000 kr. til 500.000 kr. alene gælder nye selvanmeldere, så der ikke ændres på det forudsætninger, som var gældende ved nuværende selvanmelderes tilmelding til ordningen. Herved belastes virksomhedernes kreditfaciliteter ikke yderligere.</p> <p>DBFU mener, at der ved beregning af registreringsafgiften for brugte indført biler, bør anvendes en lavere nypris end den, der var gældende for tilsvarende biler, anskaffet fra nye her i landet.</p> <p>DBFU anfører, at det er tvetydigt, om fradraget for selealarmer i nye biler, som foreslås forhøjet fra 200 kr. til 1.000 kr., bibeholdes for brugte biler. Fradraget bør være ens for nye og brugte biler.</p> | <p>Der bør være parallelitet mellem tidspunktet for ændringerne i registreringsafgiften og forhøjelsen af den grønne ejerafgift. Formuleringen i lovforslaget fastholdes derfor.</p> <p>Vedr. virkningstidspunktet for forhøjelsen af sikkerhedsstillelsen henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Markedsprisen for brugte biler er hovedsageligt bestemt af anskaffelsesprisen for nye biler. Det betyder bl.a., at den bedste balance i markedet opnås ved at lade beskattningen af brugte indførte biler tage udgangspunkt i de aktuelle regler for beregning af registreringsafgiften.</p> <p>Vedr. fradrag for selealarmer henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------------------|--|--|
| <p><i>De Danske Bilimportører</i></p> | <p>De Danske Bilimportører finder det overordnet positivt, at der med de foreslåede ændringer af registreringsafgiftslovens satser lempes på det generelle beskatningsniveau for personbiler i Danmark.</p> <p>Det bemærkes, at lempelserne i registreringsafgiften modsvares af en række ændringer, som har betydning for registreringsafgiften samt den grønne ejerafgift.</p> <p>De Danske Bilimportører er enige i, at der kan være saglige grunde til at justere på de eksisterende grænser for fradrag og tillæg i registreringsafgiften for brændstoføkonomi og til at revidere de eksisterende sikkerhedsfradrag, selvom disse fradrag dog primært er relevant grundet den meget høje værdibaserede afgift.</p> <p>De Danske Bilimportører mener derfor ikke, at de foreslåede ændringer udgør noget reelt alternativ til en teknisk baseret registreringsafgift. En teknisk baseret afgift ville også være en bedre løsning på det såkaldte "leasing-hul", end den foreslåede løsning.</p> <p>De Danske Bilimportører opfordrer kraftigt til, at muligheden for en egentlig omlægning af bilafgifterne med en afskaffelse af værdiprincippet fortsat overvejes.</p> <p>De Danske Bilimportører vurderer, at de foreslåede lempelser af registreringsafgiften vil komme de</p> | <p>Vedr. omlægning til en teknisk afgift og de aftalte løsninger henvises til bemærkningerne til hørings svaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

Organisation

Bemærkninger

fleste almindelige biler på det danske marked til gode, og denne del af lovforslaget støttes derfor fuldt ud.

De Danske Bilimportører er enige i, at minimumsafgiften for autocampere bør sættes ned fra 60 pct. til 45 pct. som foreslået.

De Danske Bilimportører kan overordnet støtte ændringerne i skalaknækket for varebiler, men taget forbehold for de samlede økonomiske konsekvenser for varebiler. De Danske Bilimportører efterspørger et beregningseksempel for konkrete varebiler.

Kommentarer

Med forslaget afskaffes fradrag i den afgiftspligtige værdi for ABS og ESC for både varebiler og personbiler, ligesom kilometergrænserne for fradrag og tillæg for god brændstoføkonomi og tillægget for dårlig brændstoføkonomi forhøjes for både personbiler og mindre varebiler.

Da dette indebærer en forhøjelse af registreringsafgiften for varebiler, foreslås det at kompensere varebilerne ved at hæve bundgrænsen for betaling af registreringsafgift. Forslaget skønnes at indebære, at afgiften på de fleste varebiler falder eller er uændret. Større og dyrere varebiler, som også har en dårlig brændstoføkonomi, skønnes at stige i afgift som følge af forslaget.

Forslaget tilskynder således til at vælge mere energieffektive varebiler. Samlet set skønnes forslaget at indebære, at den gennemsnitlige afgift på varebiler er omtrent uændret.

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>De Danske Bilimportører finder det velbegrundet, at der ikke fremover skal kunne opnås fradrag for sikkerhedsudstyr, som er lovpligtigt (ABS og ESC). Det findes imidlertid meget uheldigt, at bortfald af disse fradrag søges kompenseres ved en forhøjelse af Euro-NCAP fradraget.</p> <p>Af praktiske, saglige og principielle grunde så De Danske Bilimportører gerne, at Euro-NCAP fradraget helt bortfaldt og erstattedes af fradrag for konkret ikke-obligatorisk sikkerhedsudstyr.</p> <p>Af følgende principielle grunde frarådes anvendelsen af Euro-NCAP testen som grundlag for fradrag. Euro-NCAP er en uafhængig privat organisation uden for myndighedskontrol. Euro-NCAP testen udføres uden myndighedskontrol og uden sammenhæng med EU-typegodkendelses-systemet. Euro-NCAP planlægger selv afholdelsen af konkrete tests, samt hvornår og om de enkelte bilmodeller kan blive testet. Bilfabrikanterne har ingen indflydelse herpå.</p> <p>Dette medfører, at bilmodeller kan være på det danske marked i kortere eller længere perioder uden at have været testet af Euro-NCAP.</p> <p>Hertil kommer en række substantielle og praktiske forhold. Herunder, at testen løbende strammes, hvilket gør det vanskeligere for nye biler at opnå 5 stjerner. En ny bil med 4 stjerner være sikrere end en</p> | <p>Forhøjelsen af fradraget vedrørende Euro-NCAP indgår som et element af flere rettet mod bilers sikkerhed. Herudover afskaffes fradraget for ABS og ESC, som i dag er lovpligtigt, og fradraget for selealarmer forhøjes. Samtidig ned sættes den lave registreringsafgiftsats fra 105 pct. til 85 pct., mens skalaknækket for betaling af den høje afgiftssats hæves betydeligt. For rigtig mange, som køber en familiebil, betyder det, at afgiften på sikkerhedsudstyr og energi- og miljøvenlig teknologi falder fra 150 pct. til 85 pct.</p> <p>Euro-NCAP strammer løbende kravene for at få fem stjerner med udviklingen i nye bilers sikkerhedsniveau. Dermed følger fradraget automatisk med udviklingen i sikkerhedsudstyr.</p> <p>Der er indgået en aftale om Omlægning af bilafgifterne, hvor ændringerne af registreringsafgiften kan få virkning her og nu, og som dermed ikke kræver større systemændringer af Det Digitale Motorregister (DMR). Dette skyldes hensynet til ikke at påvirke bilsalget i en længere periode.</p> <p>En indførelse af fradrag for nye typer sikkerhedsudstyr vil kræve systemændringer i DMR. Derfor kan ikrafttrædelsestidspunktet for evt. nye fradrag for nye typer sikkerhedsudstyr tidligst blive 1. juli 2018. Derfor er der indgået en aftale, hvor der alene justeres i de eksisterende parametre i registreringsafgiften. Der er således tale</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>bil med 5 stjerner fra en tidligere test. Testresultatet er gyldigt i 6 år.</p> <p>De af Euro-NCAP testede biler svarer heller ikke nødvendigvis til de versioner af samme biler, der markedsføres i Danmark, som kan bare både mindre eller mere sikkerhedsudstyr end de testede biler.</p> <p>De Danske Bilimportører anbefaler at det sikres, at Færdselsstyrelsens retningslinjer under alle omstændigheder harmoniserer med den aktuelt gældende Euro-NCAP testprotokol, hvilket ikke er tilfældet i dag.</p> <p>De Danske Bilimportører anbefaler, at Euro-NCAP fradraget afskaffes i stedet for den foreslåede forhøjelse. I stedet foreslås, at der indføres fradrag for automatisk nødbremse og vognbaneassistent systemer.</p> <p>De Danske Bilimportører finder, at den foreslåede ændring af tærsklen for fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for brændstoføkonomi indebærer en ubegrundet favorisering af dieslbiler. Således forhøjes tærsklen for god brændstoføkonomi med 25 pct. for benzinerbiler, mens det kun er 22 pct. for dieslbiler.</p> <p>De Danske Bilimportører fremhæver, at det de senere år primært er dieslbilerne, der har opnået en forbedret gennemsnitlig brændstoføkonomi. Forbedringen er for dieslbiler i perioden fra 2013 til</p> | <p>om en afvejning af mange hensyn i aftalen, herunder hensynet til bilbranchen.</p> <p>Vedr. fastsættelse af tillæg og fradrag for brændstoføkonomi henvises til bemærkningerne til høringsvaret fra Dansk Elbil Alliance.</p> <p>Hovedformålet i aftalen er at tilskynde til, at danskerne køber mere brændstoføkonomiske og sikrere biler. Med aftalen og lovforslaget sikres det, at sikre familiebiler med en god brændstoføkonomi bliver billigere.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>første halvår 2017 på 10 pct. for dieselbiler, mens den er 1,5 pct. for benzinbiler.</p> <p>Det pointeres, at det er væsentligt ikke kun at se på den gennemsnitlige forbedring, men også på brændstoføkonomien inden for de enkelte model segmenter. Det er ifølge De Danske Bilimportører hovedsageligt biler i A-segmentet (mikrobiler), der lever op til de nye tærskelværdier, mens biler i C- (mellem) og D-segmentet (stor) har noget sværere ved at leve op til de foreslåede tærskelværdier.</p> <p>Hertil kommer, at der pr. 1. september 2017 er indført en ny og væsentlig skrapere testmetode til at fastslå brændstofforbruget (WLTP), der afløser den hidtidige metode (NEDC). Som følge heraf må det forventes, at brændstofforbruget generelt vil blive vurderet højere fremadrettet.</p> <p>De Danske Bilimportører går grundlæggende ind for, at ens biler altid betaler ens afgifter, uagtet om de er købt, leaset eller finansieret. De Danske Bilimportører finder imidlertid den foreslåede løsning i forhold til leasing m.v. helt urimeligt kompliceret, meget vanskelig at håndtere, og at manglende overgangsregler gør det stærkt indgribende i virksomhedernes aktuelle forhold.</p> | <p>Vedr. WLTP-metoden henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult.</p> <p>Vedr. begrundelse for de foreslåede stramninger vedr. leasing henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>I forhold til den foreslåede ordning med genberegning efter 4 måneder, bemærker De Danske Bilimportører, at det må forventes, at der vil opstå et særligt marked for netop 4 måneder gamle biler, og dermed også for prisdannelsen. Dette skyldes, at der i dag er et begrænset udvalg af 4 måneder gamle biler på markedet.</p> <p>Dette vil kunne give praktiske problemer især i forhold til biler, der kun sælges i begrænset antal, og i forhold til afvigelse i udstyrsniveau for disse biler.</p> <p>Opgaven med at vurdere bilers værdi efter 4 måneder forventes at blive overvældende vanskelig og tidskrævende.</p> <p>Det fremgår desuden ikke af lovforslaget, hvorfor det er netop 4 måneder, der er valgt. På dette tidspunkt vil der skulle betales yderligere registreringsafgift. Samtidig vil man efter det foreslåede kunne få afgift retur for de første 4 måneder. Det virker som en absurd og bagvendt måde at beregne afgifter på, og retssikkerheden vil ifølge De Danske Bilimportører blive bragt i alvorlig fare.</p> <p>De Danske Bilimportører anfører, at det fremstår som om, at regeringen forsøger at opretholde en formel overensstemmelse med EU-regler, mens man i praksis forsøger at komme uden om reglernes virkning. Det er De Danske Bilimportørers opfattelse, at der er grundlag</p> | <p>Vedr. genberegning efter 4 måneder henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Det er i overensstemmelse med sædvanlig praksis, at lovforslag, der vurderes ikke at rejse EU-retlige tvivlsspørgsmål, ikke forelægges EU-Kommissionen med henblik på forhåndsgodkendelse.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>for, at Kommissionen ser nærmere på udformning og indhold og virkning af lovforslaget.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at der i forhold til den foreslåede regel om, at genberegningen ikke skal omfatte virksomheder, der stiller egne biler til rådighed for deres ansatte, medmindre bilerne anskaffes eller anvendes med videresalg for øje, i bemærkningerne fremgår en formodningsregel, hvorefter alle biler, indkøbt af virksomheder i bilbranchen, anses for indkøbt eller anvendt med henblik på videresalg.</p> <p>Denne regel fører til, at bilbranchen ikke har adgang til de flåderabatter, som andre virksomheder har ved indkøb af biler, der stilles til rådighed for de ansatte. De Danske Bilimportører finder, at dette er en ubegrundet forskelsbehandling.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at det ikke fremgår af lovforslaget, om genberegning af afgift skal have virkning for beskattningen af de ansatte af fri bil.</p> <p>De Danske Bilimportører finder det uklart, om overgangsreglen i § 3, stk. 4, kun skal omfatte aftaler mellem forhandlere og forbrugere, eller om den også omfatter aftaler mellem importører og forhandlere,</p> | <p>Vedr. den foreslåede undtagelse fra reglerne om genberegning for virksomheders brug af egne biler til arbejdets udførelse i virksomheden henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv.</p> <p>Vedr. beskatningsgrundlaget for firmabiler henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Den foreslåede overgangsregel i § 3, stk. 4, omfatter kun bindende købsaftaler, som er indgået mellem en forhandler og en slutbruger. Ved slutforbruger forstås en forbruger.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>mellem forhandlere og leasingselskaber og mellem importører og leasingselskaber.</p> <p>De Danske Bilimportører anfører, at det ser ud til, at leasingaftaler ikke skal omfattes af en overgangsordning. Det betyder, at bindende aftaler om leasing, der er indgået på grundlag af de regler, der var gældende før den 3. oktober 2017, ikke kan opretholdes. De Danske Bilimportører anfører, at dette er et stærkt indgreb i aftalefriheden, og kan medføre omkostninger, som parterne ikke har kunnet forudse. De Danske Bilimportører finder dette stærkt kritisabelt.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at der i lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås en stramning, hvorefter der ikke kan indgås aftaler om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager, eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko. Det ser ifølge De Danske Bilimportører ud til, at finansiel leasing dermed ikke længere vil være mulig.</p> <p>De Danske Bilimportører finder der principielt urimelig, at visse af virksomhedens produktionsaktiver, konkret biler, ikke kan leases på samme vilkår som virksomhedens øvrige materiel.</p> | <p>De foreslåede ændringer af reglerne om forholdsmæssig afgift, herunder leasing, genberegning, kontraktindhold m.v. har først virkning fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere.</p> <p>Vedr. overgangsordninger for leasingkøretøjer henvises desuden til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>De Danske Bilimportører spørger, om det foreslåede om offentliggørelse af yderligere oplysninger om afgift m.v. ved afgiftsberigtigelsen medfører, at der både skal offentliggøres det første afgiftsgrundlag og det evt. nye, der måtte følge af genberegning efter 4 måneder?</p> <p>De Danske Bilimportører finder offentliggørelse af sådanne oplysninger ikke vil være fremmede for konkurrencen, idet det kan være hæmmende for en dynamisk prisdannelse og uden videre vil indsnævre spændet for forhandlede rabatter.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at værditabsreglen i § 3 b, stk. 7, fortsat vil give mulighed for at få afgift retur, og at ”4-måneders biler” således fortsat vil kunne få en del af eller endog hele den betalte afgift retur.</p> <p>Det anføres, at det ikke fremgår af lovforslaget, om afgiftsgrundlaget ved genberegning skal tilbagediskonteres fra genberegningstidspunktet til bilens første registreringsdag, eller om en skematisk afskrivningstabel skal anvendes for denne tilbagediskontering. Dette bør klarlægges.</p> <p>De Danske Bilimportører foreslår desuden, at reglen om værditabsberegning ændres, så der tages udgangspunkt i det markedsmæssige</p> | <p>Det er hensigten, at der offentliggøres oplysninger både i forbindelse med første indregistrering og i forbindelse med en eventuel efterfølgende genberegning senest efter 4 måneder.</p> <p>Det er Skatteministeriets opfattelse, at det foreslåede vil føre til større gennemsigtighed omkring prisdannelsen på køretøjer. Større gennemsigtighed er alt andet lige til gavn for konkurrencen og dermed for forbrugerne.</p> <p>Det kan bekræftes, at der skal ske tilbagediskontering af den værdi, der fastsættes på genberegningstidspunktet, så den beregnes på baggrund af tidspunktet for første indregistrering. Denne tilbagediskontering skal ske på baggrund af de afskrivningsprocenter, som fremgår af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, m.fl. Dette vil blive præciseret i et ændringsforslag.</p> <p>Det er af hensyn til EU-retten ikke muligt at anlægge gennemsnitsbetragtninger el. lign. i forhold til værditabsberegningen. Denne skal</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>værditab for tilsvarende biler i stedet for den konkrete bil som i dag.</p> <p>De Danske Bilimportører finder de foreslåede forhøjelser af den grønne ejerafgift fornuftige og ser gerne, at den grønne ejerafgift tillægges større vægt på bekostning af registreringsafgiften.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at det fremgår af lovforslagets overgangsordninger, at forhøjelsen af den grønne ejerafgift skal have virkning for biler, der er indregistreret første gang i Danmark den 3. oktober eller senere, men at den forhøjede afgift først opkræves fra og med den 1. juli 2018. De Danske Bilimportører forstår det sådan, at der ikke vil ske en efteropkrævning eller regulering af ejerafgiften for perioden mellem den 3. oktober 2017 og den 1. juli 2018.</p> <p>De Danske Bilimportører er enige i, at tilbagebetaling og efteropkrævning af afgift for perioden mellem lovforslagets fremsættelse og dets vedtagelse bør ske i forhold til indbetaleren af afgiften (forhandleren), hvilket følger tidligere praksis.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at der i medfør af lovforslagets § 3, stk. 4, 2.-5. pkt., er valgfrihed mellem de hidtil gældende og de nye afgiftsregler for så vidt angår køretøjer, hvor der er indgået</p> | <p>tage udgangspunkt i værditabet på det konkrete køretøj.</p> <p>Forhøjelserne af den grønne ejerafgift vil få virkning for biler, som er indregistreret første gang i Danmark den 3. oktober eller senere. Forhøjelsen vil først blive opkrævet fra og med 1. juli 2018 uden efteropkrævning.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>en bindende købsaftale senest den 2. oktober 2017, men hvor indregistrering først sker den 3. oktober eller senere. De Danske Bilimportører findes denne overgangsordning fornuftig.</p> <p>De Danske Bilimportører anbefaler dog, at det skal være muligt at få dispensation fra fristen for indregistrering den 1. april 2018, idet der kan være tilfælde, hvor leveringstiden af uforudsete årsager overskrides.</p> <p>De Danske Bilimportører anbefaler, at dokumentationskravet, i forhold til om der er indgået en bindende aftale, afgrænses, så der ikke kræves identifikation af det konkrete køretøjs stelnummer, da dette i ofte ikke kendes på aftaletidspunktet.</p> <p>De Danske Bilimportører finder det helt nødvendigt, at også leasingaftaler omfattes af den foreslåede overgangsordning. Under alle omstændigheder bør købsaftaler og leasingaftaler sidestilles.</p> | <p>Det vurderes, at en frist for indregistrering på ca. 6 måneder må være fuldt tilstrækkelig til at dække et rimeligt behov for anvendelse af de gamle afgiftsregler ved indregistrering. Det forventes, at der er tale om relativt få biler, hvor dette i det hele taget er fordelagtigt. Det foreslåede er i øvrigt i overensstemmelse med tidligere praksis.</p> <p>Det er ikke hensigten, at stelnummeret nødvendigvis skal fremgå af en købsaftale, for at den kan anses for bindende og omfattet af den foreslåede overgangsordning.</p> <p>Det er forskellige hensyn, der gør sig gældende for henholdsvis købsaftaler og leasingaftaler.</p> <p>For købsaftaler foreslås der en overgangsordning for så vidt angår afgiftsreglerne, idet enkelte køretøjer kan blive dyrere med de nye regler, og det derfor findes mest rimeligt, at det er muligt for disse køretøjer at kunne bruge de gamle regler i de tilfælde, hvor der inden lovforslagets fremsættelse er indgået en bindende købsaftale.</p> <p>For leasingaftaler er der tale om en afskaffelse af en utilsigtet afgiftsfordel. Det er ikke hensigtsmæssigt, at der fastsættes en overgangsordning, som giver mulighed</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|--|---|
| | <p>De Danske Bilimportører anfører, at den foreslåede ordning med genberegning efter 4 måneder tenderer mod at øge de i forvejen store omkostninger ved at fastslå den afgiftspligtige værdi for hver enkelt bil, der indregistreres i Danmark. Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har tidligere vurderet de administrative byrder ved at håndtere registreringsafgiften til relativt beskedne, men har fokuseret snævert på den administrative proces ved selve indregistreringen.</p> <p>De Danske Bilimportører tager derfor et betydeligt forbehold for TER's vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervslivet. De Danske Bilimportører vurderer, at de administrative omkostninger ved det foreliggende lovforslag vil være betydelige.</p> | <p>for at anvende denne afgiftsfordel længere end strengt nødvendigt, uanset indgåede privatretlige aftaler mellem parterne.</p> <p>Vedr. overgangsordninger for leasingkøretøjer henvises desuden til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Vedr. administrative byrder for erhvervene henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Erhverv.</p> |
| <p><i>DFAC – Danmarks Frie Autocampere</i></p> | <p>DFAC noterer, at der i lovforslaget er taget højde for autocampere, idet mindsteafgiften foreslås nedsat.</p> | <p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Camping Branchen.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------|---|--|
| | <p>Det indgår dog også i lovforslaget, at tillægget for højt brændstofforbrug forhøjes til 6.000 kr. for hver kilometer pr. liter, en dieselbil tilbagelægger mindre end 22 km/l.</p> <p>DFAC finder, at dette rammer de billigste autocampere meget hårdt i forhold til en almindelig personvogn, der trækker en campingvogn af samme størrelse. For personvognen forhøjes registreringsafgiften ikke som følge af, at den trækker en campingvogn.</p> <p>Det foreslås derfor, at afgiftsbyrden med hensyn til brændstofforbruget nedsættes til en tredjedel af det, der gælder for almindelige personvogne.</p> | |
| <p><i>DI - Bilbranchen</i></p> | <p>DI - Bilbranchen er tilfredse med endnu en nedsættelse af registreringsafgiften. Lovforslaget indeholder gode elementer og trækker i retning af bedre, grønnere og sikrere biler. Ved at sænke registreringsafgiften og samtidig lægge en større del af bilbeskatningen på en teknisk baseret og løbende afgift, tages der et skridt i retning af mere intelligente bilafgifter.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører dog, at lovforslaget om en lavere registreringsafgift ikke løser de eksisterende problemer forbundet med den værdibaserede afgift. En omlægning til en teknisk baseret og løbende bilafgift vil fremme salget af sikre biler med lav miljøpåvirkning og højt niveau af sikkerhedsudstyr. En teknisk baseret bilafgift</p> | <p>Vedr. teknisk afgift henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>vil tilgodese de mest miljøvenlige biler, uanset teknologi, og skærpe konkurrencen mellem teknologier.</p> <p>DI - Bilbranchen udtrykker glæde over, at reparationsgrænses foreslås trinvist forhøjet til 75 pct., og ønsker at holde fast i, at opgørelsen af omkostningerne til genopbygning skal ske med anvendelse af nye reservedele.</p> <p>Ifølge DI - Bilbranchen medfører lovforslagets § 1, nr. 5, at det reelt ikke længere vil være muligt i bred forstand at etablere finansiel leasing.</p> <p>DI - Bilbranchen anerkender at det kan være nødvendigt at gribe ind overfor uhensigtsmæssige konsekvenser af gældende lovgivning, men kritiserer, at lovforslaget pålægger erhvervslivet større byrder i form af vanskeligere finansieringsforhold og dermed ringere konkurrenceevne.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører, at begrænsningen for indholdet af leasingaftaler sammenholdt med konsekvenserne af lovforslagets § 1, nr. 41, har medført, at det fra 3. oktober 2017 stort set ikke er muligt at opnå en leasingaftale hos et leasingselskab.</p> <p>DI - Bilbranchen bemærker således at lovforslagets § 1, nr. 5, skaber væsentlige konsekvenser for branchen og branchens kunder.</p> | <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>DI - Bilbranchen imødeser en hurtig afklaring af, om dette har været hensigten med forslaget.</p> <p>Til lovforslagets § 1, nr. 40, bemærker DI - Bilbranchen, at en forhøjelse af Euro NCAP-fradraget ikke er en optimal løsning på ønsket om en mere sikker bilpark. Forhøjelsen af Euro NCAP-fradraget har en række u hensigtsmæssige konsekvenser.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører at Euro NCAP løbende regulerer reglerne, således at det bliver sværere at opnå fem stjerner. En test har en gyldighed på 6 år, hvilket medfører at biler med umiddelbart ens testresultater i virkeligheden kan have forskellige sikkerhedsniveauer. Man risikerer derfor at præmiere ældre biler frem for nyere biler.</p> <p>Det er desuden ikke alle biler, der bliver Euro NCAP-testet. Efter de oplysninger som DI - Bilbranchen er i besiddelse af, er 10 pct. af bilerne solgt på det europæiske marked ikke Euro NCAP-testet. Dette skyldes, at Euro NCAP-vurderinger foretages af en privat virksomhed uden for myndighedskontrol, hvor bilfabrikanterne skal betale for at få testet deres biler.</p> <p>DI - Bilbranchen foreslår, at fradraget for NCAP helt afskaffes og erstattes med fradrag på væsentligt sikkerhedsudstyr, der endnu ikke omfattes af EU-typegodkendelses-</p> | <p>For så vidt angår forslagene vedr. Euro-NCAP fradraget henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>kravene, og som ikke er obligatorisk udstyr for alle nye biler.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører yderligere, at lovforslagets § 1, nr. 41, om genberegning af den afgiftspligtige værdi efter en ny bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, ikke bør gælde for varebiler, men alene bør begrænses til køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 2, (personbiler). DI - Bilbranchen bemærker, at det er branchens erfaring, at varebiler typisk ikke leases i perioder under fire måneder, ligesom disse efter endt leasing typisk ikke sælges med avancer, der kommer i nærheden af avancerne på visse brugte personbiler under de omstændigheder, som efter lovforslagets bemærkninger er årsag til indførelsen den nye ordning med genberegning af afgiftsgrundlaget.</p> <p>DI - Bilbranchen er kritiske over for, at køretøjer anskaffet af bilforhandlere, efter bemærkningerne til lovforslaget, altid er omfattet af den nye § 9 a, stk. 1, om genberegning, idet de pr. definition betragtes som anskaffet og anvendt med henblik på videresalg.</p> <p>DI - Bilbranchen bemærker, at køretøjerne er indkøbt fordi de er nødvendige i driften af en nybilforretning med henblik på afprøvelse, og fordi værkstedskunder både i forbindelse med service,- re-</p> | <p>De foreslåede regler om genberegning af afgift efter 4 måneder gælder både person- og varebiler. Som det fremgår af aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, skal de foreslåede stramninger vedr. leasing m.v. evalueres i 4. kvartal 2018. Spørgsmålet om varebiler i forhold til genberegning af afgift efter 4 måneder kan evt. indgå i denne evaluering.</p> <p>Vedr. den foreslåede undtagelse fra reglerne om genberegning for virksomheders brug af egne biler til arbejdets udførelse i virksomheden henvises overordnet til bemærkningerne til høringssvaret fra til Dansk Erhverv. Herudover bemærkes, at hensigten med den foreslåede undtagelsen fra reglerne om genberegning er at sikre, at virksomheder, som ikke har nogen tilknytning til bilbranchen, ikke forpligtes til at foretage genberegning, alene fordi de udlåner egne biler til deres egne medarbejdere i</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>parations- og skadesarbejde og reklamation ved mangler efterspørger eller har krav på en udlejningsbil eller lånebil i reparationstiden. Disse biler bør sidestilles med et hvilket som helst andet aktiv, som bilforhandlerne erhverver som led i driften.</p> <p>I tilknytning hertil bemærker DI - Bilbranchen, at alle forhandlere af nye biler er forpligtede til at have demonstrations- og kundebiler på værkstedet ifølge kontrakten mellem den enkelte forhandler og dennes bilimportører.</p> <p>DI - Bilbranchen bemærker desuden, at efter deres forståelse af lovforslaget, er heller ikke en bilforhandlers anskaffelse af køretøjer til medarbejdernes brug undtaget fra pligten til genberegning efter den nye § 9 a.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører, at der derved forskelsbehandles mellem firmabiler anskaffet af en bilforhandler i forhold til firmabiler anskaffet af virksomheder, der ikke erhvervsmæssigt har tilknytning til bilmarkedet.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører tillige, at det fremgår af den nye § 9 a, stk. 2, at der for leasingkøretøjer ikke efteropkræves afgift for den del af kontraktperioden, der ligger forud for genberegningen.</p> <p>Dermed sker der en ubegrundet forskelsbehandling mellem leasing</p> | <p>forbindelse med arbejdets udførelse.</p> <p>Hvis det udførte arbejde i virksomheden vedrører salg m.v. af biler, er der ikke noget grundlag for at omfatte denne brug af undtagelsen, da sådan brug i praksis er en del af hovedområdet for den foreslåede ordning.</p> <p>Det bemærkes, at de eksempler, som DI – Bilbranchen anfører, bør være omfattet af undtagelsen, alle vedrører erhvervsmæssigt udlån af biler med henblik på salg eller service m.v. af biler, herunder demonstrations-, låne- og kundebiler. Det væsentlige i den erhvervsmæssige aktivitet i de nævnte eksempler er netop bilerne, modsat eksempelvis en tømrevirksomhed, hvor bilerne alene er et redskab til udførelse af den egentlige ydelse.</p> <p>Der er således tale om aktiviteter, som utvivlsomt bør være omfattet af reglerne om genberegning.</p> <p>Vedr. efteropkrævning for perioden før genberegning henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>og ejerskab, da der ved genberegning for køretøjer på fuld afgift beregnes fuld afgiftsregulering også for perioden forud for genberegningen.</p> <p>Bilforhandlere skal desuden afregne mere i registreringsafgift for køretøjer, som anskaffes til brug i virksomheden eller til brug for bilforhandlerens medarbejdere, end virksomheder uden tilknytning til bilmarkedet, der også kan opnå rabatter.</p> <p>I forhold til lovforslagets § 1, nr. 41, om indsættelse af den nye § 9 a, stk. 4, bemærker DI - Bilbranchen at det anføres i bemærkningerne, at vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi følger de samme principper, som vurderingen af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer i dag.</p> <p>DI - Bilbranchen anmoder om at få det bekræftet, at dette også indebærer, at annoncefradrag, fradrag for stand, fradrag for kilometerantal og fradrag for særlig anvendelse indgår i værdivurderingen, som denne er beskrevet i SKATs Juridiske Vejledning og SKATs Vejledning om værdifastsættelse.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører, at den nye § 9 a, stk. 4, medfører betydelige administrative byrder for bilforhandlerne, der svarer til, at arbejdet med at indregistrere bilen skal foretages to gange.</p> | <p>Der henvises til ovenstående bemærkninger om bilforhandleres aktiviteter og afgrænsningen af anvendelsesområdet for den foreslåede § 9 a.</p> <p>Det kan bekræftes, at værdifastsættelsen i forbindelse med genberegningen efter den foreslåede § 9 a i registreringsafgiftsloven vil skulle ske på helt samme måde som værdifastsættelsen efter den gældende bestemmelse i § 10, stk. 1.</p> <p>Vedr. administrative byrder henvises til bemærkningerne til hørings svaret fra Dansk Erhverv.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>For at finde markedsprisen skal den enkelte bil konkret vurderes og gennemgås i relation til stand og kørte kilometer. Denne kontrol og dokumentation bliver meget vanskelig, særligt for biler som er ude at køre med kunder fra salgsafdelingen eller værkstedet på genberegningstidspunktet.</p> <p>Bestemmelsen vil kræve, at bilforhandlerne administrativt skal indrette deres systemer, således at køretøjer, som skal genberegnes, forefindes på grunden. Dette lægger betydelig hindringer i vejen for en effektiv drift af bilforhandlervirksomhed.</p> <p>Herudover anfører DI - Bilbranchen, at det kan vise sig meget vanskeligt at finde referencepriser på biler, der er under 4 måneder gamle, og for hvilke der ikke endnu har fundet en prisdannelse sted.</p> <p>DI - Bilbranchen anfører, at uden en skematisk eller matematisk værdifastsættelse af de helt nye biler vil en vurdering efter fire måneder være behæftet med meget stor usikkerhed, der efterfølgende er underlagt SKAT's kontrol. Der er erfaringsmæssigt forbundet et betydeligt ressourceforbrug hermed for både SKAT og virksomhederne.</p> <p>DI - Bilbranchen bemærker, at en praktisk løsning kunne være en</p> | <p>Det bemærkes, at det i dag ved videre salg lader sig gøre at prissætte eksempelvis demobiler ud fra markedsvilkårene. Det lægges derfor til grund, at også andre ganske nye biler vil kunne prissættes ud fra de reelle handelsværdier.</p> <p>Der kan ikke tages udgangspunkt i de til SKAT anmeldte standardpriser, da disse ikke nødvendigvis er udtryk for værdien af bilerne i fri handel.</p> <p>Vedr. værdiansættelse henvises i øvrigt til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Biludlejere.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>procentvis afskrivning med udgangspunkt i bilens standardpris med inspiration fra registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2.</p> <p>DI - Bilbranchen ønsker svar på, hvorvidt en genberegning af den afgiftspligtige værdi efter § 9 a medfører pligt til en tilsvarende justering af beskatningen efter ligningslovens § 16, stk. 4, som vedrører firmabilbeskatning, og som anvender køretøjets oprindelige nyvognspris som skattepligtig værdi.</p> <p>DI - Bilbranchen finder det uhenigtsmæssigt, at den beregnede og betalte afgift for alle køretøjer, der afgiftsberigtiges, skal offentliggøres. En sådan offentliggørelse vil skabe stor risiko for en mere ensrettet prissætning i markedet og kan derfor virke hæmmende for konkurrencen og føre til højere priser for forbrugerne.</p> <p>Det nuværende system med offentliggørelse af det enkelte køretøjs afgiftsgrundlag er desuden yderst vanskeligt at benytte.</p> <p>DI – Bilbranchen bemærker, at forslaget om forhøjelse af selvanmelder virksomhedernes sikkerhedsstillelse er en forringelse af branchens vilkår.</p> <p>En standard bankgaranti koster 2,25 - 4 pct. og en forhøjelse heraf</p> | <p>Vedr. firmabiler henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Vedr. offentliggørelse af oplysninger henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> <p>Hvis DI – Bilbranchen har konkrete forslag til forbedring af brugeroplevelsen, modtager Skatteministeriet dem gerne.</p> <p>Vedr. sikkerhedsstillelse henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd. Den konkrete model for en variabel sikkerhedsstillelse vil blive udarbejdet af SKAT på baggrund af den hjemmel, som foreslås i lovforslaget.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-------------------------|---|---|
| | <p>vil påvirke den enkelte virksomheds disponible kreditramme i banken.</p> <p>DI - Bilbranchen bemærker, at SKAT allerede i dag har mulighed for at inddrage en virksomheds mulighed for løbende afregning af registreringsafgift. DI - Bilbranchen efterlyser desuden yderligere oplysninger om den foreslåede trappemodell for forhøjelse af sikkerhedsstillelsen.</p> | |
| <p><i>DLA Piper</i></p> | <p>DLA Piper spørger, om der i forbindelse med fastsættelse af den afgiftspligtige værdi og genberegning af afgiften i medfør af den foreslåede § 9 a, skal ske tilbagediskontering af handelsværdien på genberegningstidspunktet til det tidspunkt, hvor køretøjet først blev indregistreret. Det bemærkes desuden, at der kun i 2 ud af 3 eksempler i lovforslaget foretages en sådan tilbagediskontering.</p> <p>DLA Piper opfordrer til, at det bekræftes, at fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi i forbindelse med den foreslåede § 9 a, kan ske med udgangspunkt i videresalgsprisen i det omfang, hvor køretøjet videresælges til tredjemand inden 4 måneder.</p> | <p>Vedr. tilbagediskontering af den fastsatte afgiftspligtige værdi henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> <p>For så vidt angår eksemplerne i lovforslaget, er tilbagediskonteringen kun relevant i 2 af de 3 eksempler, og den foretages derfor ikke i det 3. eksempel.</p> <p>Den afgiftspligtige værdi skal fastsættes efter § 10, stk. 1, efter den samme metode, som gælder for brugte biler i dag. Den faktiske videresalgspris er ikke relevant, da den kan afvige betydeligt fra den almindelige pris ved salg til bruger her i landet, som er kriteriet i § 10.</p> <p>Hvorvidt en sælger vælger at sælge et aktiv til mindre end handelsværdien, har ikke i sig selv nogen indflydelse på aktivets faktiske handelsværdi.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>Det bemærkes, at den foreslåede ordning med genberegning af afgiften i lovforslagets § 1, nr. 41, om indsættelse af en ny § 9 a i registreringsafgiftsloven, formentlig udgør en teknisk handelshindring for udenlandske selskaber og dermed vil være ulovlig.</p> <p>Lovforslagets § 1, nr. 5, hvorefter der ikke i leasingaftaler med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift kan aftales vilkår om overskudsdeling eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet, vurderes desuden at være EU-stridig. Det skyldes, at der ikke kan indføres en sådan begrænsning i udenlandske leasingvirksomheders muligheder for at betale forholdsmæssig registreringsafgift, jf. EU-domstolens afgørelse i sag C-451/99, Cura Anlagen.</p> <p>DLA Piper anfører, at det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 6, at en ændring af leasingaftalen som følge af kravet om genberegning efter den foreslåede § 9 a ikke skulle medføre, at leasingaftalen ophører.</p> <p>For de leasingaftaler, der ikke allerede indeholder et vilkår om, at genberegning af afgiften kan medføre ændring af leasingydelsen, bør det præciseres, at en sådan ændring af aftalen kan gennemføres uden</p> | <p>Den foreslåede regel om genberegning udgør ikke en restriktion i varernes frie bevægelighed. Den strider heller ikke mod EU-reglerne om tjenesteydelseernes frie bevægelighed, da udenlandske og indlandske udbydere af tjenesteydelser behandles efter helt identiske regler.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> <p>Det foreslåede i § 1, nr. 6, indbefatter, at der, hvis der sker genberegning og efteropkrævning af afgift, kan ændres i leasingaftalen, uden at SKAT skal godkende en sådan ændring. Dette omfatter alene en forhøjelse af leasingydelsen. Det findes ikke nødvendigt at præcisere dette yderligere.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>forudgående godkendelse fra SKAT på linje med de i § 3 b, stk. 6, omhandlede ændringer i leasingaftaler.</p> <p>DLA Piper bemærker, at forslaget om indførelse af standardkontrakter for danske leasingvirksomheder vil føre til, at udenlandske virksomheder har langt større kommerciel aftalefrihed og dermed større konkurrenceevne på det danske leasingmarked. Dette kan medføre udflytning af danske virksomheder og dermed også arbejdspladser. Anvendelsen af standardkontrakter bør derfor være valgfri for både danske og udenlandske leasingvirksomheder.</p> <p>Det anføres, at det for leasingkøretøjer også fremadrettet vil være muligt efter anmodning at opnå tilbagebetaling af den forholdsmæssige afgift for de første 4 måneder af leasingperioden. Det bør i lovteksten præciseres, at der på genberegnings- og dermed anmodningstidspunktet senest 4 måneder fra første indregistrering sker en egentlig tilbagebetaling af afgiften.</p> <p>Det anføres, at de foreslåede regler i medfør af lovforslagets § 3, stk.</p> | <p>Såfremt ordningen med standardformularer gøres valgfri, vil den administrative lettelse for både virksomhederne og SKAT ikke blive realiseret. Der vil desuden fortsat bestå en række af de problemer med fortolkning af meget komplicerede vilkår i leasingaftaler, som findes i dag.</p> <p>Eftersom ordningen med standardformularer har været efterspurgt af dele af branchen, vurderes risikoen for, at en større del af branchen vil flytte deres virksomheder til udlandet på dette grundlag for begrænset.</p> <p>Det vurderes, at den foreslåede præcisering i lovteksten vil være overflødig. Desuden vil en eksPLICIT regel om tilbagebetaling kunne være med til at skabe usikkerhed om, om de almindelige regler om modregning finder anvendelse i det tilfælde, at der skal ske tilbagebetaling af afgift for de første 4 måneder, men efterbetaling af afgift for den resterende leasingperiode. Det er hensigten, at sådanne forhold skal afgøres efter de almindelige civile retlige regler.</p> <p>Vedr. overgangsregler henvises til bemærkningerne til høringssvarene</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|---|--|
| | <p>5, skal finde anvendelse på køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 b på nye afgiftsperioder påbegyndt den 3. oktober 2017 eller senere.</p> <p>Det fremgår ikke af lovforslagets § 3, stk. 4, at leasingaftaler indgået senest den 2. oktober 2017 ligeledes vil være omfattet af overgangsreglerne. Dette bør præciseres.</p> <p>I modsat fald vil den private forbruger potentielt kunne opleve en uforudset og væsentlig stigning af de løbende ydelser som følge af de nye regler om genberegning.</p> <p>DLA Piper anfører, at der desuden bør indføres en supplerende regel, hvorefter forhandlere og leasing-selskabet i en given periode efter lovens ikrafttræden kan indsende dokumentation for, at betingelserne for at påberåbe sig de gamle regler er opfyldt, og i givet fald opretholde den allerede foretagne afgiftsberigtigelse efter de gamle regler.</p> | <p>fra Advokatrådet og De Danske bilimportører.</p> <p>For de køretøjer, hvor de hidtil gældende regler kan anvendes, skal det dokumenteres, at der er indgået en bindende købsaftale senest den 2. oktober 2017 og anmodes om anvendelse af de hidtil gældende afgiftsregler ved indregistreringen. Det vurderes, at en regel, som foreslået af DLA Piper, er overflødig.</p> |
| <p><i>DSRA – Danish Street Rod Association</i></p> | <p>DSRA anfører, at mange biler, som er over 35 år gamle, ikke fremstår identisk som ved første indregistrering. DSRA mener, at det er urimeligt, at sådanne biler ved import eller ombygning nu pålægges høje tillæg i afgiften baseret på brændstoføkonomi, ligesom den samlede afgift reelt vil stige med flere hundrede procent for disse biler.</p> | <p>Vedr. brændstoffektivitet henvises til bemærkningerne til hørings svaret fra AutoConsult.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-------------------------------------|--|--|
| | <p>DSRA anfører, at disse biler ikke dækker noget transportbehov, kører få kilometer om året og alene anvendes i hobbyøjemed. Der opfordres derfor til, at det ikke skelnes mellem, om et køretøj, som er 35 år gammelt, er i original stand eller ej.</p> <p>DSRA finder, at det er uklart, hvorfor reglen, om at en bils afgiftspligtige værdi ikke kan overstige den oprindelige værdi, foreslås ophævet, og hvorfor det fremgår under afsnittet om leasingbiler. DSRA formoder, at det er en misforståelse.</p> <p>Såfremt der ikke er tale om en misforståelse, anfører DSRA, at der vil blive tale om en dobbelt skat, idet handelsværdien fremover vil reflektere den betalte brændstofafgift, hvilket så danner baggrund for den afgiftspligtige værdi og oven i dette skal der betales brændstofforbrugsafgift.</p> | <p>Baggrunden for den foreslåede ophævelse af nyprisbestemmelsen er, at bestemmelsen i dag, for næsten nye køretøjer, kan anvendes ved afgiftsberigtigelse på grundlag af en langt lavere registreringsafgiften, end den der er indeholdt i en tilsvarende allerede registreret bil. Dette alene fordi, der er opnået en stor rabat på nyprisen.</p> <p>Der henvises desuden til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult.</p> |
| <p><i>DTL – Danske Vognmænd</i></p> | <p>DTL finder det positivt, at omlægningen af bilafgifterne ud fra en gennemsnitsbetragtning ser ud til at være overvejende neutral for varebilsvognmændene.</p> <p>Der vil dog efter DTL's vurdering være nogle varebilsvognmænd, der bliver ramt, idet det afhænger af den enkelte bils sikkerhedsudstyr og energieffektivitet, om registreringsafgiften stiger eller falder.</p> | <p>For så vidt angår prisændringer for varebiler henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|---|--|
| | <p>DTL finder det fornuftigt og essentielt, at varebilerne foreslås fritaget fra forhøjelsen af den grønne ejerafgift, hvilket kan medvirke til at opretholde vognmændenes konkurrenceevne.</p> <p>DTL finder samlet set, at det foreslåede for varebiler er udtryk for en fornuftig og velafbalanceret tilgang.</p> <p>DTL mener dog, at skadesløsholdelsen kan vise sig kortvarig, idet den varige lempelse på 100 mio. kr. hurtigt kan blive spist op af det skønnede kapitaltab på 700 mio. kr., som dog kun realiseres ved videresalg.</p> <p>Samtidig er det politisk aftalt, at der indføres periodeafgifter for benyttelse af motorveje m.v. med virkning fra 2020, hvilket kan udhule eventuelle lempelser i registreringsafgiften for de enkelte varebilmodeller.</p> | <p>Der vil for varebiler i gennemsnit ikke være noget nævneværdigt kapitaltab, da omlægningen for så vidt angår varebiler er omtrent neutral. Det skønnede kapitaltab på ca. 700 mio. kr. knytter sig til erhvervets bestand af personbiler.</p> <p>Indførelse af periodebaserede vejafgifter i Danmark for person- og varebiler indgår som et af finansieringselementerne i aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>. Vejafgifterne er ikke omfattet af lovforslaget, men regeringen vil udarbejde et konkret oplæg hertil.</p> <p>Da den konkrete model endnu ikke er udarbejdet, ligger det ikke fast, hvordan ordningen vil blive udmøntet i praksis. Det er derfor for tidligt at besvare specifikke spørgsmål om ordningen.</p> |
| <p><i>Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering (TER)</i></p> | <p>Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.</p> | <p>Vurderingen af de administrative omkostninger for erhvervslivet noteres.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|---|--|
| | <p>Med lovforslaget ændres den nuværende praksis i forhold til leasingaftaler, så SKAT vil udarbejde en række standardformularer til anvendelse i forskellige typer af leasingforhold. Det vil medføre, at erhvervet kan benytte disse standardformularer fremfor at skulle have deres forskellige typer af leasingaftaler forhåndsgodkendt hos SKAT. Denne ændring vil medføre løbende administrative lettelser for leasingvirksomhederne.</p> <p>Den øgede differentiering af brændstofforbrugsafgiften vil medføre begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet på baggrund af et marginalt større tidsforbrug til beregning af bilpriser.</p> <p>Erhvervslivet vil endelig have administrative omstillingsomkostninger i forbindelse med omstilling til de nye afgiftssatser, ændrede fradrag m.v.</p> <p>TER vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.</p> | |
| <p><i>FDA – Forenede Danske Amerikerbilklubber</i></p> | <p>FDA bemærker, at det foreslås, at loftet over brugte køretøjers afgiftspligtige værdi, som i dag er køretøjets nypris, ophæves. FDA lægger til grund, at dette kun vedrører leasingselskaber m.v., og an-</p> | <p>Vedrørende den afgiftspligtige værdi for veteranbiler henvises til det nyligt fremsatte lovforslag L18, hvor det foreslås præciseret, at den afgiftspligtige værdi af et køretøj er køretøjets handelspris, dog maksimalt 40 pct. af nyprisen. Veteranbiler bliver dermed ikke berørt af,</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>fører, at det ellers vil kunne medføre et totalt stop af import af veteranbiler.</p> <p>FDA opfordrer til, at der etableres en simplere og mere effektiv afgiftsbehandling for veteranbiler. Dette skal imødegå det problem, at det i dag ikke på forhånd er muligt at kende afgiften på et køretøj, der ønskes importeret. Afgiften kendes først efter import, toldsyn og SKAT's efterfølgende sagsbehandling.</p> <p>FDA mener, at den gældende regel om, at et veterankøretøjs afgiftspligtige værdi fastsættes til 40 pct. af nyprisen ikke afspejler brugs-mønsteret for veterankøretøjer. Der henvises til Motorhistorisk Samråds undersøgelse, hvorefter kørsel med en veteranbil nærmere svarer til 8-9 pct. af kørslen med en almindelig personbil. FDA opfordrer til, at der fastsættes en enhedsafgift.</p> <p>FDA ser positivt på, at de hidtidige fradrag og tillæg i registreringsafgiften for brændstofforbrug bevares for veteranbiler. Dog stiller FDA sig kritisk over for, at heller ikke de nuværende regler om fradrag og tillæg afspejler brugs-</p> | <p>at loftet over brugte køretøjers afgiftspligtige værdi bortfalder.</p> <p>Det er i den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i> af 21. september 2017 aftalt, at der afsættes yderligere ressourcer til nedbringelse af sagsbehandlingstiderne i SKAT ved afgiftsberigtigelse af veteranbiler.</p> <p>Ved lovforslaget fastholdes de gældende fradrag og tillæg vedrørende brændstoføkonomi for biler, der er mere end 35 år gamle netop for at undgå, at veteranbilerne belastes særskilt af disse ændringer. Veteranbiler vil også kunne opnå en lempelse ved nedsættelsen af bilafgifterne. Yderligere nedsættelser af registreringsafgiften for biler, der er mere end 35 år gamle, ligger uden for rammerne af dette lovforslag, som er en opfølgning på den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>.</p> <p>Emnet ligger uden for rammerne af dette lovforslag, som er en opfølgning på den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>mønsteret, og at den gennemsnitlige kørsel i en veteranbil er 1.500 km årligt.</p> <p>FDA stiller sig meget kritisk over for, at veteranbiler, som løbende er blevet teknisk opdateret med f.eks. bedre bremseser, og som derfor ikke længere fremstår i original stand, skal afgiftsberigtiges efter de almindelige regler for brugte biler. Det anføres, at disse vil blive straffet voldsomt ved forhøjelsen af tillægget for dårlig brændstoføkonomi, selvom sådanne biler ikke forurener mere end tilsvarende biler i original stand.</p> | <p>Vedr. veteranbilers originale stand og ombygning henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult.</p> |
| FDM | <p>FDM hilser grundlæggende ændringerne af bilafgifterne velkomne. Det er positivt, at danskerne nu får billigere familie biler, og at afgiftsnedsættelserne målrettes mere miljøvenlige og sikrere biler. FDM havde dog foretrukket en teknisk baseret afgift, og udtrykker forundring over, at Skatteministeriets manglende forberedelse på og dermed evne til at omlægge bilafgifterne til en fuld teknisk afgift har været udslagsgivende for det endelige lovforslag.</p> <p>FDM mener, at Euro-NCAP grundlæggende er den bedste målestok for en bils samlede sikkerhed, men at det imidlertid ikke er uproblematisk at anvende Euro-NCAP i dansk afgiftssammenhæng.</p> | <p>Vedr. teknisk afgift henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Vedr. Euro-NCAP fradraget henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |

Organisation

Bemærkninger

Det skyldes blandt andet, at det ikke er en obligatorisk test, og at testorganisationen højst kan håndtere 30-40 biler årligt. Derfor kan det heller ikke garanteres, at en bestemt bilmodel testes eller kan blive testet.

Ligeledes er Euro-NCAP et dynamisk testsystem, hvor kravene løbende skærpes. Det betyder, at Euro-NCAP tests ikke er direkte sammenlignelige mellem årgange, og at en ældre bil med 5 stjerner kan være mindre sikker end en nyere bil med færre stjerner. Bilproducenter må kun markedsføre testresultatet i op til 6 år efter testen eller indtil et større facelift, der ændrer bilens sikkerhedsegenskaber.

Endelig er det problematisk, at det med den nugældende praksis, jf. Trafikstyrelsens retningslinjer, kun er muligt afgiftsteknisk at reducere antallet af Euro-NCAP stjerne, hvis den solgte bil i Danmark har mindre sikkerhedsudstyr end den testede version, mens det ikke omvendt er muligt at forhøje antallet af stjerner, hvis den solgte bil har mere sikkerhedsudstyr end den testede. Dermed har importørerne intet incitament til at levere mere sikkerhedsudstyr end i den testede model.

FDM foreslår, at der ud over Euro-NCAP også ses på muligheden for at give fradrag i afgiften for konkret sikkerhedsudstyr, som endnu ikke er obligatorisk for alle nye biler.

Kommentarer

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>FDM har noteret sig, at man med aftalen ønsker at lukke de uhen-sigtsmæssige forhold, der betegnes ”leasinghullet”, og dermed sikrer mere fair afgiftsforhold for både private og flådeejere.</p> <p>I lovforslaget lægger man som en del af denne øvelse op til at op-hæve registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, hvorefter den afgiftsplig-tige værdi af en brugt bil ikke kan overstige nyprisen. Dette vil få en utilsigtet betydning for f.eks. vete-ranbiler og ombyggede ældre biler, der uden loftet risikerer at blive dyrere end nye biler. FDM opfor-drer til, at der tages hensyn hertil.</p> <p>FDM tager klar afstand fra pla-nerne om delvist at finansiere af-giftsændringerne ved indførelse af en dansk vejbenyttelsesafgift efter tysk forbillede. Det er FDM’s op-fattelse, at en national vejbenyttel-sesafgift, der de facto friholder landets egne borgere, er uforenelig med EUF-traktatens artikel 18, som forbyder forskelsbehandling på baggrund af nationalitet.</p> <p>FDM spørger desuden, hvordan man eksempelvis vil kompensere en bilejer, der betaler mindre i årlig ejerafgift, end hvad vejskatten ud-gør. FDM ser en stor risiko for en at dansk vejbenyttelsesafgift kan ende med af bagvejen at indføre nye afgifter for danske bilister.</p> | <p>Vedr. veteranbiler og ombyggede biler henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult og Forende Danske Amerikaner-bilklubber.</p> <p>Vedr. indførelse af en dansk vejbe-nyttelsesafgift henvises til bemærk-ningerne til høringssvaret fra DTL – Danske Vognmænd.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------------|---|---|
| <p><i>Finans og Leasing</i></p> | <p>Finans og Leasing (herefter FL) anerkender, at der er en udfordring med de eksisterende regler i følgende to situationer:</p> <p>For det første at en bil er leaset på forholdsmæssig registreringsafgift efter endt leasing kan få refunderet hele afgiften og derefter blive eksporteret ud af landet, uden at der i det mindste er betalt afgift for de måneder, bilen har kørt i Danmark.</p> <p>For det andet hvis der er et meget stort misforhold mellem listepriis og registreringsafgiftsgrundlaget, som ikke kan begrundes i reelt, godt købmændskab mellem parter.</p> <p>FL anfører dog, at bestemmelsen om genberegning efter fire måneder ikke er en farbar vej.</p> <p>Bestemmelsen vil i mange tilfælde medføre, at leasingydelsen skal sættes op til skade for leasingtager, og at virkningen af leasingselskabets rabat altså de facto bliver nedsat eller helt bortfalder.</p> <p>FL bemærker, at genberegningen kun skal gælde for leasingselskaber og ikke for andre bilkøbere, hvad enten de er private eller erhvervsdrivende. Det betyder ifølge FL, at leasingselskaberne står ringere i konkurrencen med andre købere af biler f.eks. en virksomhed, som</p> | <p>Vedr. begrundelse for de foreslåede stramminger vedr. leasing og den valgte model henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Det er korrekt, at reglen om genberegning efter 4 måneder vil kunne føre til, at leasingydelsen vil skulle sættes op, hvis der i ydelsen for senere perioder er indregnet en rabat, der overstiger det gennemsnitlige værditab for en tilsvarende bil i de 4 måneder, der er gået fra indregistreringen som ny bil. Det er netop hensigten med reglen, at der ikke skal være mulighed for i afgiftsmæssig henseende at drage fordel af sådanne lave priser.</p> <p>Det er ikke korrekt, at genberegningen kun skal gælde for leasingselskaber. Også andre virksomheder, der udlejer eller udlåner biler erhvervsmæssigt er omfattet af den foreslåede regel. Virksomheder, der på samme måde som leasing-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>opnår rabat ved køb af et antal biler og som netop ikke efter fire måneder skal tåle samme genberegning af afgiften.</p> <p>Leasingselskabernes nuværende kunder vil således ved selv at købe biler kunne drage nytte af en rabat ved beregning af afgift i modsætning til leasingselskabet selv og dermed muligvis følge sig ”tvunget af omstændighederne” til at fravælge leasing, uanset at de i dag er tilfredse med leasingselskabernes produkt og har forskellige fordele deraf.</p> <p>FL bemærker, at det komplicerer virkningen af forslaget, at en handelsværdi på en bil afhænger af stand og kilometer-stand. To identiske biler købt på lige vilkår (samme fakturapris), vil således kunne få to forskellige handelsværdier efter fire måneder.</p> <p>FL anfører, at forslaget skaber klart ulige konkurrencevilkår på markedet, og opfattes som grundlæggende i strid med EU-retten samt et grundlæggende offentligt lighedsprincip, hvorefter ”det lige skal behandles lige”.</p> | <p>selskaber driver kommerciel forretning ved leasing, udlån, udleje etc. af biler, som har mulighed for at foretage indkøb med store flåderabatter, behandles altså fuldstændigt ens.</p> <p>Det vurderes, at kun de færreste forbrugere kan opnå rabatter, der svarer til leasingselskabernes rabatter.</p> <p>Det kan ikke afvises, at visse store virksomheder eventuelt har mulighed for at opnå betydelige flåderabatter ved indkøb af et stort antal biler, der skal anvendes af virksomhedens egne ansatte. Ved store virksomheders køb af bilflåder kan reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift imidlertid ikke benyttes. Reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift kan kun bruges ved leasing.</p> <p>Det er formålet med lovforslaget at fjerne de regler, som har muliggjort, at leasingselskaber og andre tilsvarende virksomheder har kunnet indregistrere biler til ekstraordinært lav afgift for derefter ved videresalg at opnå en fortjeneste, som helt eller delvist skyldes den opnåede lave registreringsafgift.</p> <p>Derfor følger det af forslaget om en ny § 9 a, at virksomheder, der indkøber biler, der skal anvendes til egne ansatte, er omfattet af den foreslåede genberegningsregel, hvis købet sker med henblik på videresalg.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>I forhold til konkurrence situationen opfordrer FL til, at Konkurrencestyrelsen aktivt inddrages i en bedømmelse af forslaget indvirkning på konkurrencen på det danske marked.</p> <p>FL anfører ydermere, at forslaget medfører store samfundsøkonomiske forringelser, idet leasing bidrager i væsentligt omfang til fornyelse af bilparken og frigiver likviditet hos erhvervslivet.</p> <p>FL pointerer, at leasing giver nogle mere skarpe priser, hvilket er en væsentlig årsag til leasings succes. Hertil kommer fordele for leasingtageren i form af sikkerhed for de totale driftsomkostninger, ingen usikkerhed om restværdien og tilknyttede services.</p> <p>FL anfører, at med forslaget om genberegning efter fire måneder ud fra handelsværdien ved salg til bruger her i landet, vil afgiften ikke være individuelt baseret på afskrivningen på den enkelte bil, men baseret på gennemsnitsbetragtninger.</p> <p>Dette finder FL klart at være i strid med EU-rettens regler om varernes fri bevægelighed og de domme der er afsagt på området (Gomez og Cura Anlagen). Det skyldes, at et leasingselskab i modsætning til en dansk virksomhed eller forbruger forskelsbehandles og ikke kan drage afgiftsmæssig nytte af en rabat på prisen på bilen.</p> | <p>Konkurrencestyrelsen har haft lovforslaget i høring. Der henvises til styrelsens høringssvar og bemærkningerne hertil.</p> <p>Det er ikke hensigten med forslaget at hindre leasingselskaberne i at drage fordel af flåderabatter. Der foreslås et loft over, i hvilket omfang flåderabatter og evt. kunstigt lave priser skal kunne udløse en afgiftsrabat.</p> <p>Registreringsafgiften er en national afgift, og EU-retten regulerer derfor ikke, hvordan grundlaget for afgiften fastsættes. Der kan i overensstemmelse med EU-retten allerede på indregistreringstidspunktet anvendes et ens afgiftsgrundlag for ens biler trods forskellig indkøbspris. Genberegningsreglen sikrer blot, at afgiftsgrundlaget for ens biler fremadrettet bliver mere ens, når der er forløbet 4 måneder fra bilens indregistrering som ny.</p> <p>Den foreslåede regel om genberegning udgør ikke en restriktion i varernes frie bevægelighed. Den strider heller ikke mod EU-reglerne</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>FL finder det derfor afgørende, at EU-Kommissionen høres om forslaget inden førstebehandlingen af forslaget i Folketinget, således at EU-Kommissionens syn på sagen kan indgå i den demokratiske proces. Da det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at Skatteministeriet vurderer, at lovforslaget ikke rejser EU-retlige problemer og man på den baggrund ikke vil høre EU-Kommissionen, har FL fundet det nødvendigt selv at rette henvendelse.</p> <p>Da reglerne om genberegning og efteropkrævning af registreringsafgift ikke kommer til at gælde andre, der importerer biler, dvs. især ikke almindelige forhandlere, mener FL, at det foreslåede indgreb sandsynligvis også er i strid med EU's regler om ulovlig statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, fordi der er udtryk for et selektivt indgreb.</p> <p>FL anfører, at bestemmelsen om genberegning efter 4 måneder også strider imod retssikkerhedsprincippet. Dansk lovgivning bygger på retstatsprincip, som er et retligt bindende forfatningsmæssigt princip, som er grundliggende i alle forfatningsmæssige systemer i EU-medlemsstaterne og Europarådet.</p> <p>Retssikkerhedsprincippet kræver blandt andet, at regler er klare og forudsigelige og ikke kan ændres</p> | <p>om tjenesteydelseernes frie bevægelighed, da udenlandske og indenlandske udbydere af tjenesteydelser (leasing, udlån, leje, etc. af biler) behandles efter helt identiske regler.</p> <p>Det er i fuld overensstemmelse med sædvanlig praksis, at lovforslag, der ikke vurderes at rejse tvivlsomme EU-retlige spørgsmål, ikke forelægges EU-Kommissionen med henblik på forhåndsgodkendelse.</p> <p>Forhandlere omfattes også af reglerne om genberegning. De foreslåede regler finder anvendelse for alle virksomheder, der befinder sig i ensartede situationer. Derfor vurderes der ikke, at være tale om statsstøtte.</p> <p>Det fremgår klart af lovforslaget, hvornår genberegningsreglen finder anvendelse. Der er derfor heller ikke tale om, at dens virkninger er uforudsigelige.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>med tilbagevirkende kraft. Genbe- regningsbestemmelsen vil føre til, at der ikke er forudsigelighed om- kring afgiftsgrundlaget på det tids- punkt, hvor den afgiftsudløsende transaktion finder sted.</p> <p>FL bemærker, at baggrunden for lovforslaget øjensynligt er den me- gen fokus, der siden foråret har været i pressen om eksempler på leasingrabatter og refusion af af- gift. FL anfører, at man under be- handlingen af lovforslaget må son- dre mellem følgende forskellige si- tuationer:</p> <p>1. A) Der søges afgift retur, men bilen indregistreres efterfølgende i Danmark. I det omfang leasingsel- skabet får afgift retur, modsvares det krone til krone af øget afgifts- betaling ved indregistrering af den brugte bil Danmark.</p> <p>B) Der søges afgift retur i forbin- delse med eksport af bilen. Hvis afgiften eksporteres, er der alene betalt moms og rentetillæg af den ubetalte del af registreringsafgiften.</p> <p>2. Der er tale om det, der populært i pressen er blevet omtalt som</p> | <p>Lovforslaget har til formål at regu- lere alle de tilfælde, som FL opreg- ner.</p> <p>Uden de foreslåede stramninger, betales der en utilsigtet lav afgift, selv om bilen varigt anvendes i Danmark. Det modsvares ikke, så- dan som FL hævder, af en øget af- giftsbetaling. Efter gældende regler vil det være muligt at indregistrere bilen til den såkaldte restafgift. Ek- sempler, der bl.a. er blevet afdæk- ket af medierne, viser, at leasing- selskaber i Danmark kan sælge bi- lerne til en højere pris end ind- købsprisen. Der er alene betalt af- gift baseret på indkøbsprisen. Det er et grundlæggende formål med forslaget at imødegå dette.</p> <p>Biler på forholdsmæssig registre- ringsafgift er efter endt leasingfor- hold uden afgiftsindhold. De kan derfor eksporteres uden videre. Forslaget ændrer ikke på dette.</p> |

Organisation

Bemærkninger

”vask af biler”, forstået som en rabat der ikke er baseret på almindeligt godt købmandskab, men i realiteten er en kunstig konstruktion alene med det formål at undgå afgift.

3. Der er tale om reelt godt købmandskab, hvor leasingselskabet på baggrund af erfaring og kendskab til markedet, stor indkøbspower m.v. får en reel rabat.

FL mener grundlæggende, at lovforslaget på dette punkt rammer alt for bredt og skærer alle leasingselskaber over en kam og dermed er uproportionalt.

FL anfører, at der ikke er noget afgiftstab for staten for så vidt angår det forhold, at leasingselskabers registreringsafgift er fastsat ud fra fakturaprisen. Alternativet er jo ikke, at almindelige forbrugere køber de samme biler til normalpris, da der handles på ydelsen. Statskassen er dermed ikke gået glip af afgift i det omfang, som det er blevet fremstillet i medierne.

FL anfører, at der allerede i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9 og 10, er regler mod bilvask, hvormed FL forstår unormal stor rabat på bilens pris, som ikke er begrundet i normalt godt købmandskab, men alene har til formål at undgå afgift. Såfremt disse regler ikke er klare nok, må de skærpes, og SKAT må tilføres flere ressourcer til at håndhæve reglen.

Kommentarer

Forslaget belønner fortsat ”godt købmandskab”. Forslaget sætter imidlertid et loft over, i hvilket omfang dette skal belønnes med en afgiftsmæssig fordel. Der er derfor ikke tale om, at leasingselskaber behandles forskelligt eller uproportionalt i forhold til andre virksomheder på samme marked.

Der henvises til bemærkningerne ovenfor.

Registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9, finder anvendelse ved afgiftsberegning af køretøjer udtaget til eget brug eller salg til en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med eller udlejer motorkøretøjer, eller ved salg til en sådan virksomheds nærtstående. Det vil i praksis sige demobiler, værkstedsbiler, m.v. Bestemmelsen vedrører nogle snævert afgrænsede situationer,

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>FL anfører, at i modstrid med regeringsgrundlaget vil forslaget give leasingselskaberne meget store administrative byrder i form af den ekstra vurdering af afgiftsgrundlaget senest efter fire måneder. Det svarer til at arbejdet med at indregistrere bilen skal foretages to gange, mens leasingselskabernes konkurrenter kan nøjes med én gang.</p> <p>FL er usikre på, om DMR vil være klar til at håndtere bestemmelsen. I modsat fald vil det betyde en betydelig meradministration hos leasingselskaberne og SKAT til manuel håndtering af revurdering og afregning heraf.</p> <p>Ifølge FL vil lovforslaget gøre det attraktivt at indgå leasingaftaler på tre måneder og eksportere bilen ved udløb, idet man derved undgår genberegning af afgiftsgrundlaget.</p> <p>Forslaget vil dermed også skabe uens konkurrencevilkår mellem forskellige leasingselskaber, da leasingselskaber ejet af danske banker i modsætning til udenlandsk ejede leasingselskaber eller leasingselskaber, der ikke er bankejede, ifølge Finanstilsynets praksis tilbage fra 2003 kun kan indgå operationelle</p> | <p>som, ligesom leasing, vil blive omfattet af den foreslåede regel om genberegning.</p> <p>Vedr. administrative byrder henvises til bemærkningerne til hørings svaret fra Danske Erhverv.</p> <p>Der må påregnes udviklingstid i forhold til de nødvendige ændringer i DMR. Såfremt systemtilpassingerne af DMR ikke er på plads, når de første genberegninger skal gennemføres, må SKAT manuelt håndtere disse. Dette er indregnet i de midler til administrative omkostninger for SKAT, som er afsat i aftalen.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne ovenfor. Det er ikke hensigten med lovforslaget at begunstige korte leasingaftaler med under 4 måneders løbetid. Hvis det viser sig, at der skabes ulige konkurrencevilkår mellem danske og udenlandske leasingselskaber, vil dette blive inddraget i den aftalte evaluering.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>leasingaftaler med en løbetid på minimum et år.</p> <p>FL gør opmærksom på, at hvis man regulerer leasing og udlejning på den foreslåede måde, vil man nok også ramme abonnementsløsninger/mobilitetsløsninger, hvor der ikke er brugsret til en bestemt bil.</p> <p>FL bemærker, at genberegningen vil give store udfordringer i forhold til kunderne. Leasingselskaberne vil ikke kunne tilbyde leasing med fast ydelse, som er meget efterspurgt af forbrugere på operationel leasing af biler.</p> <p>Det er uklart, hvad det vil betyde i forhold til markedsføringsloven og forbrugeraftaleloven, som leasing er underlagt, hvad angår privatkunder. Prisændringer vil også være helt grundlæggende være i modstrid med princippet i § 3 b, om at man ikke må ændre i aftalerne efter indgåelse af kontrakten.</p> <p>FL finder desuden, at forslaget gør det påtrængende nødvendigt, at der er tilladt at indføje klausuler i leasingaftalerne, som gør det muligt at ændre leasingydelsen foranlediget af genberegningen også uden SKAT's særskilte godkendelse heraf.</p> <p>FL anfører, at der er en særlig men væsentlig problematik i opgørelsen af handelsværdien for varebiler, da</p> | <p>Den foreslåede genberegningsregel vil også finde anvendelse i disse tilfælde.</p> <p>Vedrørende leasingydelsen henvises til bemærkningerne ovenfor, samt til bemærkningerne til høringssvaret fra Danske Advokater.</p> <p>Lovforslagets bestemmelse om genberegning medfører ikke, at det vil være i strid med registreringsafgiftslovens § 3 b at ændre leasingydelsen som følge af genberegningen. Det kræver således ikke fornyet godkendelse af kontrakten, hvis leasingydelsen forhøjes som følge af genberegningen.</p> <p>Handelsprisen må vurderes i forhold til lignende biler uden det eftermonterede afgiftsfrie udstyr.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>disse kan have en del eftermonteret udstyr/opbygning, der ikke er omfattet af registreringsafgift som nyt køretøj, men hvor værdien af det eftermonterede udstyr/opbygning indgår i brugtvognsprisen/handelsværdien.</p> <p>FL mener, at det vil forekomme, at der ikke findes en handelspris på nye leasede biler efter kun fire måneder f.eks. for nye modeller.</p> <p>FL bemærker, at en alternativ (valgfri) ordning kunne være, at man ved salg eller senest fire måneder efter første indregistrering tager udgangspunkt i importørernes standardanmeldte listepris med et fradrag på en vis procentandel. Procentandelen bør fastsættes til 15 pct. opgjort ud fra den forholdsmæssige registreringsafgift for fire måneder, annonceringsfradrag ved salg, samt bilens stand svarende til middel.</p> <p>Dette forslag vil give SKAT meget store besparelser i forhold til kontrolgaver og sikre, at det ikke bliver et uheldigt konkurrenceparameter, hvor konservativt handelsværdien fastsættes.</p> <p>FL opfordrer til, at lovforslagets § 1, nr. 5, udgår. FL anfører, at finansiel leasing er reel leasing såvel skatteretligt og civilretligt. En retstilstand, hvor man inden for en</p> | <p>Vedrørende fastsættelse af handelsprisen efter 4 måneder henvises til bemærkningerne til høringsvaret fra Danske Biludlejere.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>særlovgivning om forholdsmæssig registreringsafgift adskiller sig væsentligt fra alle andre lovreguleringer og erhvervsmæssige områder, virker yderst uhensigtsmæssigt.</p> <p>FL opfatter lovforslagets § 1, nr. 7, således, at SKAT skal fastsætte standardkontrakter i deres fulde længde, og således at leasingselskaberne på ingen måde har mulighed for individuelle tilføjelser m.v. Det kan ikke lade sig gøre, uden at man gør betydeligt indgreb i den fri aftaleret og konkurrence mellem leasingselskaberne samt muligheden for at servicere den enkelte leasingtager ordentligt.</p> <p>FL gør opmærksom på, at der i dag er godkendt mange hundrede forskellige standardaftaler og at det er højst usædvanligt, at en offentlig myndighed på den måde skal fastsætte erhvervslivets aftaler. Det anser FL for et grundlæggende brud på aftalefriheden.</p> <p>FL bemærker hertil, at det virker som en uladsiggørlig opgave for SKAT at udarbejde standardaftaler. FL foreslår derfor i stedet, at SKAT i samarbejde med leasingbranchen udarbejder en standard for, hvad der som minimum skal fremgå, for at der er tale om et reelt leasingforhold, hvorefter leasingselskaberne selv kan indsætte individuelle forhold.</p> <p>Såfremt man på trods af ovennævnte argumenter fastholder for-</p> | <p>høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> <p>Hensigten er, at SKAT udarbejder en række forskellige standardformularer, som kan anvendes til indgåelse af leasingkontrakter, hvor der ønskes betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Hvis der ønskes særlige vilkår herudover, vil det som hidtil være muligt at indgå leasingaftaler med betaling af fuld registreringsafgift.</p> <p>Udarbejdelsen af standardkontrakter vil ske i samarbejde mellem SKAT og branchen på baggrund den hjemmel, der tilvejebringes i lovforslaget.</p> <p>Idet branchen forventes at deltage i arbejdet med udarbejdelse af standardformularer, og idet det er kendt, at disse vil blive obligatoriske, findes et varsel på én måned efter offentliggørelse af de endelige standardformularer at være et rimeligt varsel.</p> <p>Vedrørende udflagning af leasingselskaber som følge af standardkontrakterne henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv og DLA Piper.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>slaget, bør det ske via bemyndigelse til ministeren til at udstede bekendtgørelse på området. Det er efter FL's opfattelse, en alt for stor beføjelse at tillægge SKAT.</p> <p>Ligeledes mener FL, at en måneds varsel for leasingselskaberne til tilretning til nye standarder i den forbindelse er alt for lidt tid. Tre måneder bør være minimum.</p> <p>Fastholdes forslaget, bør standardkontrakterne alene være et tilbud til danske leasingselskaber, ligesom det foreslås at være for udenlandske leasingselskaber. Der bør ikke være forskelsbehandling mellem udenlandske og indenlandske leasingselskaber. Alternativt er der stor sandsynlighed/risiko for, at leasingselskaberne på det danske marked udflager deres aktiviteter til andre EU-lande og herefter opererer ind i landet.</p> <p>FL bemærker tillige, at de forstår overgangsreglen i § 3 b, stk. 6, sidste pkt., således, at allerede af SKAT godkendte standardformularer under den nuværende stor kundeordning ikke bortfalder automatisk og beder om Skatteministeriets bekræftelse herpå.</p> | <p>Ifølge den foreslåede bestemmelse bortfalder tilladelser til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i medfør af § 3 b, stk. 1, ikke automatisk. Det vil sige, at leasingforhold, som allerede er igangværende på dette tidspunkt, ikke automatisk må afbrydes.</p> <p>De tidligere godkendte standardkontrakter vil dog ikke kunne anvendes til at indgå nye leasingaftaler omfattet af § 3 b, stk. 1, idet det alene vil være de af SKAT offentliggjorte standardformularer, der</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>I forhold til lovforslagets § 1, nr. 11, anfører FL, at denne bestemmelse bør indskrænkes til at omhandle vilkår ved misligholdelse af leasingaftalen, og det bør præciseres i bemærkningerne, at parterne har fri adgang til ved gensidig overenskomst baseret på dansk rets almindelige aftaleretlige regler at lade aftalen ophøre før tid.</p> <p>Vedrørende lovforslagets § 1, nr. 12, bemærker FL, at FL ikke forstår, at muligheden for indbetaling af den beregnede restafgift foreslås afskaffet.</p> <p>Efter FL's opfattelse bygger forslaget på en forkert opfattelse af, at leasingselskabernes rabat ikke er udtryk for en reel rabat. FL savner dokumentation for påstanden om, at leasingselskaber ikke er en del af det "frie marked".</p> <p>FL gør i denne forbindelse opmærksom på, at Skatteministeriet tidligere har fremlagt opgørelser, hvoraf det fremgår, at der er tale om et marginalt problem i forhold til leasingselskabernes samlede forretningsomfang og afgiftsbetaling.</p> | <p>kan anvendes efter offentliggørelsen heraf og udløb af den fastsatte frist.</p> <p>Den foreslåede præcisering vurderes ikke at være hensigtsmæssig.</p> <p>Det oplyses i øvrigt oplyses, at SKAT har udsendt udkast til styresignal om "Leasing- betaling af forholdsmæssig registreringsafgift" i offentlig høring, hvor SKAT foreslår at præcisere nærværende forhold.</p> <p>En opretholdelse af muligheden for at betale såkaldt restafgift ville gå imod selve formålet med lovforslaget for så vidt angår de foreslåede ændringer vedrørende betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Vedrørende begrundelse for stramningerne af leasingreglerne henvises til bemærkningerne til Advokatrådet.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>FL opfordrer Skatteministeriet til at fremlægge de beregninger i forbindelse med lovforslagets behandling. FL opfordrer ligeledes til, at muligheden fastholdes. Det kan eventuelt præciseres, at muligheden for at indbetale restafgift kun omfatter biler, der har fået genberegnet afgiften efter lovforslagets § 9 a.</p> <p>FL anfører yderligere, at det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13, bør fremgå, at et leasingselskabs salg af et motorkøretøj til en forhandler ikke er ”varig anvendelse her i landet”.</p> <p>FL bemærker, at det fremgår af lovforslagets § 9 a, stk. 2, 2. pkt., at ”Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi”. FL ønsker det bekræftet, at dette ikke har nogen betydning for leasingtagers beskatningsværdi, som fastlægges efter ligningslovens § 16 ved den første indregistrering af køretøjet.</p> <p>Vedrørende lovforslagets § 1, nr. 45-46, bemærker FL, at de støtter</p> | <p>Forslaget indeholder ingen ændringer i forhold til, hvad der forstås ved ”varig anvendelse her i landet”. Dette vil følge hidtidig praksis. Det vurderes, at der ikke er behov for præciseringer.</p> <p>Den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 12, består i, at muligheden for at betale restafgift bortfalder. Den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 13, har alene til formål at sikre, at henvisningen til lovens §§ 4-5 e, er korrekt pr. 1. januar 2018.</p> <p>Vedr. beskatningsgrundlag for firmabiler henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Det findes ikke nødvendigt at fastsætte yderligere regler om sikkerhedsstillelsen ved bekendtgørelse.</p> |

Organisation

Bemærkninger

forslaget om en højere sikkerhedsstillelse som følger med omsætningen, men at det bør overlades til ministeren at fastsætte de nærmere regler i bekendtgørelsesform.

FL foreslår ligeledes, at der tilføjes et kriterie, der trækker i retning af mindre krav til sikkerhedsstillelse, hvis toldpladeindehaveren er et selskab, der er del af en bank, idet der for banker i forvejen gælder strenge krav til egenkapital og governance.

FL anfører i forhold til overgangsordningen i lovforslagets § 3, stk. 5, at der efter deres opfattelse mangler en bestemmelse svarende til § 3, stk. 4, hvorefter en bindende aftale om indgåelse af en leasingaftale og/eller forlængelse af en bestående leasingaftale i lighed med en bindende aftale om køb af bil før 3. oktober forsat er omfattet af de hidtil gældende regler. Som minimum bør det i lovbetragtningerne fremgå, at leasinggiver også er at betragte som slutbruger.

FL bemærker desuden, at det fremgår af betragtningerne til § 3, stk. 5, at forlængelse af en leasingaftale omfattet af lovens § 3 b i denne sammenhæng anses for en ny afgiftsperiode, hvorfor de nævnte bestemmelser vil få virkning for køretøjet fra det tidspunkt, hvor den periode, som forlængelsen vedrører, påbegyndes.

Kommentarer

Rammerne for SKAT's fastsættelse af sikkerhedsstillelsen fremgår allerede af lovforslaget og de ledsagende bemærkninger.

Der findes ligeledes ikke at være grundlag for at fastsætte særlige regler for sikkerhedsstillelse for banker eller dele heraf, hvorfor de generelle regler også vil gælde for disse selskaber.

Vedrørende overgangsregler for leasing henvises til bemærkningerne til Advokatrådet.

Det er ikke hensigten, at aftaler som i medfør af lovforslagets § 3, stk. 5, skal kunne forlænges med anvendelse af de hidtil gældende regler. Det fastholdes derfor, at en forlængelse af en leasingaftale omfattet af overgangsbestemmelsen i § 3, stk. 5, vil skulle medføre, at leasingaftalen fra tidspunktet for forlængelsen anses for en ny aftale

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>FL mener, at dette ikke harmonerer med lovens nuværende § 3, stk. 5, jf. stk. 6, og SKAT's hidtidige fortolkning af reglerne. Det bør præciseres, at forlængelse af en før 3. oktober 2017 indgået/ikraftsat leasingaftale, forsat kan ske på uændrede vilkår under de nuværende regler.</p> <p>FL bemærker ydermere, at lovforslagets bemærkninger til overgangsreglen i § 3, stk. 5, ikke har sammenhæng med forslaget's ordlyd og skaber tvivl om, hvorvidt de foreslåede nye regler f.eks. § 9 a om genberegning også vil have virkning for leasingaftaler om køretøjer, der allerede er indregistreret inden 3. oktober 2017.</p> <p>Det bør præciseres, at det ikke er hensigten, idet der flere steder i bemærkningerne i øvrigt fremgår, at den bestående portefølje af leasingselskabernes leasingkøretøjer kan afvikles efter de før 3. oktober 2017 gældende regler.</p> <p>FL anfører, at det er umuligt, at lovforslagets præciseringer m.v. til</p> | <p>og derfor vil være omfattet af de nye regler.</p> <p>Det er korrekt, at der desværre mangler en henvisning i lovforslagets § 3, stk. 5, til lovforslagets § 1, nr. 41, hvorved den foreslåede bestemmelse i § 9 a indsættes i registreringsafgiftsloven. Dette vil blive rettet ved et ændringsforslag.</p> <p>Det anførte er korrekt for så vidt angår leasingaftaler, hvor afgiftsperioden var igangværende den 3. oktober 2017. For disse køretøjer kan den igangværende leasingperiode afsluttes efter de hidtil gældende regler, jf. lovforslagets § 3, stk. 5, herunder kan der betales restafgift m.v. Dog kan leasingaftalen ikke forlænges, jf. også ovenstående herom. Herefter vil køretøjet skulle behandles efter de foreslåede nye regler. Det er således ikke køretøjets første indregistreringstidspunkt, der er bestemmende for, om de hidtil gældende eller de foreslåede nye regler finder anvendelse.</p> <p>Det bemærkes, at der vil være tale om en overgangsperiode, indtil</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>leasingkontrakter kan gælde fra og med 3. oktober 2017. Dette ville kræve, at SKAT kan godkende ændrede standardaftaler straks. FL ønsker oplyst, hvordan man havde forestillet sig, at det skal kunne lade sig gøre i praksis.</p> <p>Såfremt lovforslaget fastholdes, anfører FL, at der i det mindste er behov for en rimelig overgangsordning, således at leasingselskaberne har mulighed for at indrette deres IT-systemer hertil.</p> <p>Kravet om genberegning bør i øvrigt afvente det nye ”semi-automatiske vurderingssystem”, som FL har forstået SKAT er ved at forbedre. FL ønsker at blive inddraget i denne proces.</p> <p>Endvidere bør der være tid til, at leasingselskaberne kan få nye standardleasingaftaler på plads med SKATs godkendelse, således at der er tydelig hjemmel i leasingaftalen til at forhøje leasingydelsen, såfremt dette måtte blive en følge af genberegningen af afgiftsgrundlaget.</p> <p>Afslutningsvist stiller FL række mere tekniske spørgsmål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hvad gør man, hvis der efter 4 måneder ikke er nogen eller kun ganske få priser i markedet på den pågældende bil? | <p>den foreslåede ordning med standardformularer afløser den forudgående godkendelse af leasingaftaler hos SKAT.</p> <p>Det vil blive overvejet nærmere, om der er behov for en overgangsregel i forhold til ændringerne af formuleringen af kravene til leasingaftalers indhold.</p> <p>Vedrørende fastsættelse af handelspriser efter 4 måneder henvises til bemærkningerne til Danske Biludlejere.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>2. Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse er beskyttet af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ved efterfølgende registrering til fuld afgift? F.eks. en valutabil.</p> <p>3. Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift kan ved udløb eller afbrydelse efter lovforslagets fremsættelse anvende restafgift ved konvertering til fuld afgift – og vel at mærke restafgiften kalkuleret ud fra leasingperiodens start?</p> <p>4. Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift bliver ikke omfattet af genberegning og kan anvende afgift retur?</p> | <p>I forhold til hvilke regler, der gælder for leasingbiler m.v., er det afgørende, hvornår afgiftsperioden er igangsat. Afgiftsperioden skal være igangsat før 3. oktober for, at de hidtidige regler kan anvendes. Lovforslagets § 1, nr. 44, om ophævelse af § 10, stk. 2, har virkning fra og med den 3. oktober 2017. Der er foreslået en undtagelse her til i lovforslagets § 3, stk. 4, 2.-5. pkt., hvorefter køretøjer, hvor der er indgået en bindende købsaftale inden lovforslagets fremsættelse under nærmere betingelser kan afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler, hvis der anmodes herom. Kun for sådanne køretøjer, vil § 10, stk. 2, fortsat kunne finde anvendelse. Valutabiler, der er indregistreret før 3. oktober og videresælges efter 3. oktober, vil ikke være omfattet af de hidtidige regler i § 10, stk. 2 om loft over restafgiften.</p> <p>Det kan bekræftes, at for leasingbiler omfattet af lovforslagets § 3, stk. 5, kan der betales restafgift ved leasingperiodens afslutning baseret på den oprindeligt beregnede afgift ved leasingperiodens start.</p> <p>Hvorvidt de nye regler vedr. leasing, jf. lovforslagets § 3, stk. 5, finder anvendelse afhænger som sådan ikke af bilens indregistreringstidspunkt, men af om der er en igangværende afgiftsperiode på</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>5. Biler indregistreret efter lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift kan anvende afgift retur, hvor afgiftsforbruget for perioden sammenholdes med betalt forholdsmæssig afgift?</p> <p>6. Er det korrekt, at biler indregistreret efter lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift og som kører i en periode på under fire måneder, hvorefter bilen eksporteres ikke bliver omfattet af kravet om genberegning af afgiftsgrundlaget og kan søge afgift retur?</p> <p>7. Hvem har ansvaret for at afregne på baggrund af fire måneders vurderingen ved fuldafgiftsbiler?</p> <p>8. Vil sale/leaseback aftaler være omfattet af genberegningsprincippet?</p> | <p>tidspunktet for lovforslagets fremsættelse. Er der ikke det, finder de nye regler umiddelbart anvendelse for den næste afgiftsperiode og fremadrettet. Dette gælder også, selvom bilen er indregistreret inden lovforslagets fremsættelse.</p> <p>Der foreslås ingen ændringer i adgangen til at foretage værditabsberegning i medfør af lovens § 3 b, stk. 7, m.fl.</p> <p>Det kan bekræftes, at der vil kunne foretages værditabsberegning efter en ordinær leasingperiode på under fire måneder, hvorefter bilen, som vil være uden afgiftsindhold, frit kan eksporteres, ligesom det er tilfældet i dag.</p> <p>Ansvaret påhviler den, der er afgiftspligtig for køretøjet på genberegningstidspunktet. Dette vil typisk være den registrerede ejer. Hvis der genberegnes i forbindelse med et salg, vil det være sælgeren, der har ansvaret for at afregne afgift.</p> <p>Sale and lease back er i forhold til § 9 a, stk. 1, stillet på samme måde som andre leasingaftaler, forudsat at aftalen efter sit indhold ville kunne godkendes til betaling af</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---|---|--|
| <p><i>FML – Foreningen af Mindre Leasingselskaber (Carta)</i></p> | <p>FML anfører, at indgrebet mod leasing er unødvendigt indgribende i den ellers frie aftaleindgåelse. Ligeledes gør lovforslaget ikke op med den problemstilling, der i branchen kendes som ”bilvask”. Med lovforslaget er det alene leasingsituationen, der reguleres, mens de alvorlige ”bilvask” problemer ved køb og salg af demobiler ikke samtidig løses.</p> <p>FML finder, at lovforslagets § 1, nr. 5, vil bevirke, at finansiel leasing i langt de fleste tilfælde ikke vil være en attraktiv finansieringsform. Finansiel leasing er en kendt og udbredt finansieringsmodel i Danmark, og den anvendes inden for en lang række andre områder uden nævneværdige problemer. Det er svært at se, at andre forhold skulle gøres sig gældende inden for området for finansiering af biler. En eventuel regulering bør ikke ske indirekte via registreringsafgiftsloven, men i givet fald via kreditkøbs- og forbrugerbeskyttelsesreglerne.</p> <p>FML bemærker, at standardformularer inden for leasing er formålstjenligt, da det vil medføre en ensretning af bedømmelsen af leasingaftaler vedrørende forholdsmæssig registreringsafgift.</p> | <p>forholdsmæssig registreringsafgift efter § 3 b, stk. 1.</p> <p>Vedr. de aftalte stramninger på leasingområdet henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Det forventes, at forslaget vil gøre op med ”bilvask” i alle situationer – også vedrørende demobiler.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>FML anfører, at anvendelse af standardformularer og standardkontrakter dog bør gælde alle, der erhvervsmæssigt beskæftiger sig med leasing af biler, uanset leasingform, og ikke alene ved leasingaftaler med forholdsmæssig betaling af registreringsafgift.</p> <p>FML mener desuden, at anvendelse af standardformularer bør gælde alle virksomheder, der udøver leasingaktiviteter i Danmark, uanset hvor virksomheden er hjemmehørende. Dette både for at sikre et ensartet kontraktgrundlag, men også for at undgå, at der opstår konkurrenceforvridning mellem aktører, der udøver deres virksomhed i og uden for Danmark.</p> <p>FML bemærker, at ordene ”fortidigt ophør” i lovforslagets § 1, nr. 11, bør erstattes med ordene ”fortidig opsigelse”.</p> | <p>Kravet om anvendelse af standardkontrakter vil kun gælde, når reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift anvendes af danske leasingselskaber.</p> <p>Standardkontrakter vil afløse det nuværende system, hvor SKAT skal forhåndsgodkende alle standardkontrakter, hvis reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift ønskes benyttet. Det nuværende system med forhåndsgodkendelser er uforholdsmæssigt tungt for både leasingselskaber og SKAT.</p> <p>Med forslaget om standardkontrakter forventes betydelige administrative lempelser for både leasingselskaber og SKAT.</p> <p>Det vurderes, at det i henhold til EU-retten ikke er muligt at fastsætte krav om, at udenlandske leasingselskaber skal anvende standardkontrakter ved brug af ordningen om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Ophør kan have andre årsager end opsigelse, og begrebet <i>ophør</i> inkluderer i sig selv også opsigelse. Det er hensigten, at kravet skal omfatte ophør, uanset den konkrete årsag hertil. Teksten i lovforslagets § 1, nr. 11, fastholdes derfor.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>FML nævner, at der i lovforslagets § 1, nr. 35 og 36, bør henvises til 5 d, og ikke 5 e.</p> <p>FML anfører, at lovforslagets bestemmelse om genberegning i den foreslåede § 9 a vil medføre usikkerhed i leasingsituationen om bilens værdi efter 4 måneder. Ligeledes vil dette give kontraktretlige udfordringer, som vil skulle adresseres i eventuelle standardformularer.</p> <p>Lovforslaget i sin nuværende udformning forhindrer f.eks. ikke den situation, at en bil skaffes til Danmark som et køb til en lav registreringsafgift, for derefter at blive finansieret via f.eks. importørens finansieringsselskab.</p> <p>Det bemærkes, at lovforslaget ikke i realiteten fjerner problemet med biler, der kunstigt og konkurrenceforvridende kører "lovligt", uden at ejeren reelt har betalt registreringsafgift som for tilsvarende biler.</p> <p>FML anfører, at det ikke fremgår af lovforslaget, hvordan genberegningen af afgift reelt skal foretages. Dette bør præciseres.</p> | <p>Der er tale om rettelse af henvisninger til registreringsafgiftslovens § 5 e, som er trådt i kraft, men som først har virkning fra og med den 1. januar 2018. Det anførte i lovforslaget er derfor korrekt, idet de foreslåede bestemmelser også vil få virkning fra dette tidspunkt.</p> <p>Vedr. genberegning efter 4 måneder henvises til bemærkningerne til Danske Erhverv.</p> <p>Det indgår i aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, at stramningerne på leasingområdet skal evalueres i 4. kvartal 2018. Hvis det viser sig, at der er nye kreative måder at omgå registreringsafgiften på, som de foreslåede regler ikke tager højde for, vil det indgå i evalueringen.</p> <p>Vedr. genberegning af afgift og fastsættelse af handelsprisen ved genberegningen henvises til bemærkningerne til høringssvarene til Danske Erhverv og Danske Biludlejere.</p> |

Organisation

Bemærkninger

Kommentarer

FML bemærker, at den afgiftspligtige værdi for køretøjer omfattet af den foreslåede § 9 a, stk. 1, vil skulle angives som et brugt køretøj efter lovens § 10, når det sælges eller på anden måde overdrages, eller når det er 4 måneder gammelt regnet fra første registreringstidspunkt. Registreringstidspunktet er her tidspunktet for dets første registrering i køretøjsregisteret.

For køretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvor der betales forholdsmæssig registreringsafgift, vil der ikke skulle efteropkræves afgift for den del af leasingperioden, som ligger forud for tidspunktet for genberegning af registreringsafgiften.

FML finder, at dette er uhensigtsmæssigt i forhold til andre finansieringsformer, ligesom FML opfatter det som konkurrenceforvridende.

FML foreslår derfor, at såfremt der sker genberegning af en ny bil efter 4 måneder, så skal dette også ske med tilbagevirkende kraft fra tidspunktet for første registrering. Herved undgås det også, at der kører biler rundt i 4 måneder med lav eller ingen registreringsafgift.

Det anførte kan bekræftes. Der henvises desuden til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.

Vedrørende efterregulering af afgiften for de første 4 måneder henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet.

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>FML anfører, at lovforslaget ikke tager højde for den situation, at der importeres en brugt bil, der er mere end 4 måneder gammel (der f.eks. har kørt 2.500 km), men er under 1 år gammel. Det bør afklares, hvorledes sådanne biler eksakt prisfastsættes i forbindelse med fastsættelse af forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>FML kan tilslutte sig, at SKAT offentliggør oplysninger på nettet om køretøjers afgiftsberigtigelse.</p> <p>FML bemærker dog, at det er vigtigt, at de offentligt tilgængelige oplysninger er 100 pct. korrekte og opdaterede, således at der ikke først indberettes oplysninger, som herefter ændres ved en genberegning med den virkning, at den første indberetning derved er fejlagtig.</p> <p>FML kan generelt tilslutte sig til forslaget om forhøjelse af sikkerhedsstillelsen for selvanmeldere, idet dette kan imødegå svindel med registreringsafgift m.v.</p> <p>Det foreslås, at sikkerhedsstillelsen fastsættes svarende til 1 pct. af det årlige afgiftstilsvaret for den pågældende virksomhed. Opgørelsen af sikkerhedsstillelsen bør finde sted senest 5 måneder efter selskabets regnskabsafslutning. Bestemmelsen i sin nuværende form efterlader flere usikkerhedspunkter for</p> | <p>Da der er tale om en brugt bil, vil den afgiftspligtige værdi allerede efter gældende ret skulle fastsættes efter registreringsafgiftslovens § 10, ligesom ved genberegningen efter den foreslåede § 9 a. Den foreslåede bestemmelse i § 9 a omfatter derfor også kun nye biler.</p> <p>Det er helt indlysende, at de offentliggjorte oplysninger bør være korrekte og opdaterede. Det vil blive undersøgt nærmere, hvordan oplysningerne mest hensigtsmæssigt kan præsenteres.</p> <p>Som angivet i bemærkningerne til lovforslaget vil SKAT udarbejde offentligt tilgængelige retningslinjer for sikkerhedsstillelsen som udgangspunkt ud fra virksomhedens afgiftstilsvaret.</p> <p>Det bemærkes ligeledes, at det lægges op til, at SKAT skal vurdere behovet for sikkerhedsstillelse ud</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>opgørelse af sikkerhedsstillelsens størrelse.</p> <p>FML anfører, at det ikke bør være en vurdering fra sag til sag, der fastlægger den eksakte sikkerhedsstillelse for det enkelte leasingselskab, men derimod en fastlæggelse af en generel beregningsform for sikkerhedsstillelse, hvilket vil medføre ens vilkår for alle branchens aktører.</p> <p>FML anfører vedrørende overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 4, at de bindende aftaler der nævnes, også bør omfatte leasingaftaler og ikke kun købsaftaler.</p> <p>FML anfører vedrørende overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 5, at ikrafttræden og overgangsreglerne efterlader tvivl om, hvornår branchen kan/ikke kan indgå leasingaftaler baseret på standardaftaler, som tidligere er</p> | <p>fra virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvær, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer.</p> <p>Herudover henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>For så vidt angår den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 4, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> <p>Herudover bemærkes, at det, som det fremgår af lovforslagets § 3, stk. 5, er hensigten, at de foreslåede ændringer af reglerne om forholdsmæssig afgift, herunder leasing, genberegning, kontraktindhold m.v. har virkning fra fremsættelsen af lovforslaget, såfremt den første afgiftsperiode påbegyndes efter den 3. oktober 2017.</p> <p>Det er således tidspunktet for afgiftsperiodens påbegyndelse, der er afgørende, ikke hvorvidt der er indgået en bindende leasingaftale inden 3. oktober 2017.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------------|---|---|
| | <p>godkendt af SKAT, f.eks. vedrørende finansiel leasing.</p> <p>I forhold til lovforslagets § 3, stk. 6, anfører FML, at tidsfristerne er urealistiske og bør forlænges markant.</p> <p>Afslutningsvist bemærker FML, at der i lovforslagets § 3, stk. 7, bør indføres en hæftelse med regres i hele overgangsperioden.</p> | <p>Det foreslåede er baseret på den forventede periode, som SKAT skal bruge til at udarbejde standardformularer i samarbejde med branchen tillagt en passende margin. Det foreslåede fastholdes derfor.</p> <p>Herudover henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Finans og Leasing (FL).</p> <p>FML opfordres til at uddybe denne bemærkning over for Skatteministeriet, idet det er uklart, hvad det er for en underliggende problemstilling, der ønskes adresseret.</p> |
| <p><i>FSR – danske revisorer</i></p> | <p>FSR udtrykker forståelse for ønsket om at korrigere eventuelle uhensigtsmæssigheder ved den nuværende lovgivning om registreringsafgift i leasingforhold, men ser en risiko for, at det nye regelsæt vil ramme meget bredt, og at det vil skabe stor usikkerhed i leasingforhold generelt.</p> <p>FSR anfører, at bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 5, vil ramme helt gængse aftaleforhold, og derfor ramme generelt samt potentielt være i strid med EF-traktaten. Både aftaler om overskudsdeling og restværdihæftelse er udtryk for almindelige aftalemæssige vilkår,</p> | <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>som er udbredt både i leasingforhold med biler og med andre aktiver. FSR opfordrer derfor til, at bestemmelsen genovervejes.</p> <p>FSR bemærker, at lovforslaget indeholder en bestemmelse om, at der for visse biler senest 4 måneder efter indregistrering skal foretages en genberegning af den afgiftspligtige værdi.</p> <p>Set i lyset af de seneste sager om adgang til efterfølgende ændring af allerede godkendte leasingaftaler, herunder SKAT's seneste udkast til styresignal, anbefaler FSR, at der gives yderligere retningslinjer for, hvordan en sådan ændring konkret skal fremgå af leasingaftalen for ikke at udgøre en ændring med den konsekvens, at leasingaftalen anses for ophørt i henhold til den gældende § 3 b, stk. 6.</p> <p>FSR anfører, at forslaget om at fjerne muligheden for at afregne restafgift ved ophør af det enkelte leasingforhold vil betyde, at leasingselskaberne både skal foretage en genberegning af den afgiftspligtige værdi efter 4 måneder samt ved ophør af leasingaftalen.</p> <p>Den foreslåede ophævelse af bestemmelsen vil endvidere skabe et misforhold mellem leasingselskaber, der betaler fuld afgift, og dermed kun er pålagt genberegning efter 4 måneder, og leasingselskaber, der anvender forholdsmæssig afregning, og derfor vil blive pålagt</p> | <p>Vedr. mulighederne for at foretage ændringer i leasingaftaler som følge af den foreslåede ordning med genberegning henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DLA Piper.</p> <p>Behovet for yderligere retningslinjer for mulige ændringer i leasingaftaler uden krav om ny godkendelse vurderes løbende.</p> <p>Det vurderes, at det foreslåede om afskaffelse af muligheden for at betale restafgift er et fornuftigt og nødvendigt værn. Det foreslåede fastholdes derfor.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>to genberegninger med deraf følgende øget usikkerhed.</p> <p>FSR foreslår i stedet at lade anvendelse af reglerne om betaling af restafgift være betinget af, at der er foretaget genberegning af den afgiftspligtige værdi efter lovforslagets § 1, nr. 41.</p> <p>FSR anfører, at det bør præciseres, hvad der skal forstås ved, at genberegningen skal foretages for nye køretøjer, som er, eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b. FSR finder det uklart, hvad denne formulering dækker over. Umiddelbart kan det tolkes til at omfattet alle leasingforhold, uanset om disse afregner på forholdsmæssig registreringsafgift eller på fuld afgift.</p> <p>FSR anfører, at det fremgår af bestemmelsen, at hvis den genberegnete afgiftspligtige værdi overstiger den oprindelige værdi, anses den genberegnete værdi for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. FSR opfordrer til, at det præciseres, at en ændring af den registreringsafgiftsmæssige oprindelige værdi ikke medfører en ændring af den værdi, som lægges til grund ved beskatning af medarbejdere eller leasingtageres private brug af den pågældende bil.</p> <p>FSR bemærker, at efter den foreslåede bestemmelse i § 9 a skal genberegning af den afgiftspligtige</p> | <p>Det kan bekræftes, at formuleringen af den foreslåede bestemmelse i § 9 a, stk. 1, som FSR henviser til, dækker over leasingkøretøjer, uanset om der konkret betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Vedr. beskatningsgrundlaget for firmabiler henvises til bemærkningerne til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Vedr. tilbagediskontering af den fastsatte afgiftspligtige værdi hen-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>værdi foretages på baggrund af reglerne i lovens § 10. Disse regler tager udgangspunkt i den pågældende bils handelsværdi.</p> <p>Af regneeksemplerne i lovbemærkningernes punkt 2.2.2 fremgår, at der ved genberegning skal ske en genberegning af bilens ”nypris”. I regneeksemplet er brugtprisen efter 4 måneder tillagt en antaget afskrivning på 7 pct. FSR anfører, at det er tvivlsomt, om de nuværende formuleringer etablerer et hjemmelsgrundlag til at beregne en nypris og ikke kun en aktuel markedspris efter 4 måneder. FSR anbefaler på den baggrund, at det lægges til grund, at det er markedsprisen på vurderingstidspunktet, som skal anvendes og ikke en skønnet nypris.</p> <p>FSR bemærker, vedrørende den foreslåede forhøjelse af minimums sikkerhedsstillelsen, samt SKAT's hjemmel til at stille krav om højere sikkerhedsstillelse, at det bør indarbejdes i selve lovteksten, at Skatteministeriet udarbejder retningslinjer for dette.</p> <p>Ligeledes bør det indarbejdes i lovteksten, at der vil blive tale om en trappemodell, således at det sikres, at SKAT konkretiserer de valgte kriterier. Samtidig bør det præciseres, at sikkerhedsstillelsen via en trappemodell kun kan fraviges i særlige tilfælde, men ikke i tilknytning til almindelig drift.</p> | <p>vises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> <p>Det er hensigten, at SKAT vurderer niveauet for en hensigtsmæssig sikkerhedsstillelse og fastsætter denne ud fra de retningslinjer, der fremgår af lovforslaget.</p> <p>Vedr. sikkerhedsstillelse og konkrete modeller herfor henvises i øvrigt til kommentarerne til høringssvarene fra Dansk Bilbrancheråd og DI - Bilbranchen.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>FSR bemærker, at det fremgår af lovbemærkningerne, at formålet med overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 5, er, at ændringerne af reglerne om forholdsmæssig afgift først har virkning fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere. Det er uklart, om dette formål opnås med en reference til lovforslagets § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49.</p> <p>FSR anfører i den forbindelse, at det i bemærkningerne til overgangsbestemmelsen står nævnt et eksempel med afgiftsberigtigelse af en bil, som tidligere har kørt som leasingbil, men hvor der i forbindelse med leasingperiodens udløb ikke er betalt restafgift. Her står, at køretøjets nypris ikke vil udgøre et loft over den afgiftspligtige værdi, når bilen indregistreres på ny, selv om bilen er indregistreret første gang før lovens ikrafttræden.</p> <p>Det vil betyde, at ophævelsen af bestemmelsen reelt får virkning for biler, der er anmeldt til registrering i henhold til reglerne i registreringsafgiftsloven før 3. oktober 2017. FSR anbefaler, at det præciseres, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, først ophæves med virkning for biler, der er indregistreret første gang efter 3. oktober 2017, således at denne usikkerhed fjernes.</p> | <p>Det er korrekt, at der desværre i lovforslagets § 3, stk. 5, mangler en henvisning til § 1, nr. 41, som indsætter den nye § 9 a i registreringsafgiftsloven. Dette vil blive rettet ved et ændringsforslag.</p> <p>Det er hensigten, at leasingbiler, som er indregistreret senest den 2. oktober 2017, og hvoraf der betales forholdsmæssig registreringsafgift den 3. oktober 2017, kan afslutte den igangværende leasingperiode efter de samme regler, som var gældende den 2. oktober 2017.</p> <p>Hvis leasingperioden afsluttes den 3. oktober 2017 eller senere, og der ikke i forbindelse hermed betales restafgift, vil køretøjet herefter skulle afgiftsberigtiges, eksporteres, m.v. på linje med andre brugte køretøjer uden afgiftsindhold på dette tidspunkt.</p> <p>Overgangsordningen vedr. igangværende leasingperioder har dermed alene til formål at muliggøre, at eksisterende leasingforhold, hvor afgiftsperioden er påbegyndt på fremsættelsestidspunktet, kan afsluttes efter de regler, der var gældende før den 3. oktober 2017.</p> <p>Der vil ikke gælde nogen særlig beskyttelse for de omhandlede biler efter denne leasingperiodes afslutning.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------------|---|--|
| <p><i>Havarikommisionen</i></p> | <p>Havarikommisionen har i en længere årrække anbefalet, at der arbejdes for at fremme sikkerhedsudstyr i biler f.eks. via en afgifts-omlægning. Havarikommisionen finder det derfor positivt, at der nu ses på en afgifts-omlægning, som formodes at medføre en forynget bilpark, hvilket alt andet lige vil øge andelen af biler med det nyeste sikkerhedsudstyr.</p> <p>Der kan dog gøres mere ved, at der sættes nyt sikkerhedsudstyr på listen over fradragsberettiget udstyr. Der foreslås avanceret nødbremsesystem eller vognbaneskiftalarm som noget af det sikkerhedsudstyr, som har en positiv effekt på sikkerheden, hvilket dokumenteres af mange undersøgelser, herunder også af kommissionens undersøgelser.</p> | <p>Vedr. fradrag for nyt sikkerhedsudstyr henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |
| <p><i>Håndværksrådet</i></p> | <p>Håndværksrådet ser flere positive elementer i lovforslaget, men også enkelte problemer. Det anerkendes, at registreringsafgiften sænkes, og at der er gjort et forsøg på at tage højde for faktorer som sikkerhed og miljø.</p> <p>Håndværksrådet mener, at konsekvenserne for forskellige typer af varebiler og dermed konsekvenserne for erhvervet er mangelfuldt belyst i lovforslaget. Bestemte typer af virksomheder risikerer at blive ramt hårdt af en skattestigning, hvis de typer varebiler, de bruger, stiger i pris som følge af</p> | <p>Vedr. konsekvenserne for varebiler henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>lovændringen. Der opfordres derfor til, at konsekvenserne for varebiler belyses grundigt.</p> <p>Håndværksrådet bemærker yderligere, at rådet bakker kraftigt op omkring leasingindgrebet. Efter Håndværksrådets opfattelse er der dog stadig mange spørgsmålstejn i forhold til, hvordan det vil virke og om det vil være efter hensigten.</p> <p>Håndværksrådet ser med stor tilfredshed på, at reparationsgrænsen bliver hævet. Håndværksrådet mener dog, at det er afgørende, at reglerne om opgørelse af udgifterne til reparation af trafikskader ligeledes ændres, så det bliver muligt at bruge brugte reservedele. Dette vil være til gavn for miljø, klima og ressourceudnyttelsen inden for autobranschen.</p> | <p>Vedr. opgørelse af skadesomfang med brugte reservedele henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DAG – Dansk Autogenbrug.</p> |
| <p>KL</p> | <p>Indledningsvist bemærker KL, at den korte høringsfrist levner begrænset mulighed for at gennemgå lovforslaget, hvorfor KL tager forbehold for, at forslaget kan vise sig at have yderligere kommunale konsekvenser end de bemærkede.</p> <p>KL anfører, at lovforslagets element om genberegning af registreringsafgiften på leasingbiler vil indebære, at kommunerne fremadrettet vil blive stillet økonomisk ringere efter indgåelsen af en leasingaftale, når leasingfirmaet har opnået en favorabel indkøbspris</p> | <p>Den korte høringsfrist skyldes en meget tidspresset proces for at minimere generne for bilbranchen. Senere modtagne bidrag vil naturligvis også blive behandlet og kommenteret.</p> <p>Der er tale om en ordning, som har til hensigt at begrænse en u hensigtsmæssig og utilsigtet afgiftsfordel for leasingbiler m.v. I det omfang kommunerne har gjort brug af leasingaftaler, hvor denne afgiftsfordel har været udnyttet,</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|---|
| | <p>og dermed leasingpris for kommunen.</p> <p>Kommuneleasing har oplyst KL, at de fremadrettet vil tage forbehold for regulering af registreringsafgiften i leasingaftaler, så en eventuel merudgift skal betales af kommunen.</p> <p>Kommunerne gennemfører typisk EU-udbud, når de skal indgå nye leasingaftaler. Her vil forslaget om efterregulering af registreringsafgiften medføre en uigennemsigtig pris, hvor leasingfirmaerne kan have incitament til at undervurdere prisen i deres tilbud for efterfølgende at lade kommunen afregne større efterregulering.</p> <p>KL opfordrer derfor til, at lovforslaget tilpasses, så det understøtter fornuftig indkøbspolitik og udnyttelse af stordriftsfordele i kommunerne.</p> <p>KL forudsætter, at kommunerne kompenseres for eventuelle merudgifter som følge af lovforslaget, herunder både for højere serviceudgifter og for et øget likviditetsbehov, hvis leasing fremover bliver dyrt og forbundet med økonomisk usikkerhed.</p> | <p>har kommunerne hidtil været økonomisk bedre stillet end tilsigtet i henhold til afgiftsreglerne. Bortfald af en sådan utilsigtet fordel kan ikke betegnes som en merudgift, for hvilken der bør kompenseres.</p> <p>Det er Skatteministeriets opfattelse, at der ved EU-udbud kan fastsættes kriterier om, at tilbudsgiver skal hæfte for den risiko, som genberegningen kan udgøre. Det vil derfor være op til tilbudsgiveren at vurdere risikoen og fastsætte sin tilbudspris herefter.</p> <p>De foreslåede ændringer af leasingreglerne er generelle regler på samme måde som de øvrige ændringer af registreringsafgiften samt forhøjelsen og moderniseringen ejerafgiften. Det følger derfor af det udvidede totalbalanceprincip, at kommunerne ikke skal kompenseres for eventuelle merudgifter som følge af lovforslagets ændringer vedr. leasingreglerne.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|--|--|
| <p><i>Konkurrence og Forbrugerstyrelsen (KFST)</i></p> | <p>Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed og afgiver i denne egenskab følgende bemærkninger til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiften.</p> <p>Styrelsen har forståelse for de reguleringsmæssige hensyn, som danner baggrund for lovforslaget. Lovforslaget kan dog samtidig have betydning for konkurrencesituationen på et eller flere markeder.</p> <p>Der henvises til det centrale krav om, at den afgiftspligtige værdi for visse nye køretøjer, som erhvervs-mæssigt stilles til rådighed for en bruger, skal opgøres igen, senest når køretøjet er fire måneder gammelt regnet fra første registrerings-tidspunkt, jf. lovforslagets pkt. 2.2.2.</p> <p>Det forstås sådan, at den afgiftspligtige værdi dermed ikke umiddelbart påvirkes af en evt. flåderabat opnået ved import af på den pågældende bil.</p> <p>Det kan isoleret set medføre begrænset incitament til at forhandle rabatter, hvilket potentielt kan medføre højere priser også for købebiler.</p> <p>Genberegningen af den afgiftsmæssige værdi medfører desuden en vis administrativ omkostning for leasingselskaber m.v., som ikke</p> | <p>Formålet med de aftalte leasingstramninger er at fjerne en række utilsigtede afgiftsmæssige fordele ved leasing, udlån, leje m.v. Det er en naturlig følge heraf, at særligt lave priser, som har været baseret på disse utilsigtede afgiftsfordele, også vil bortfalde.</p> <p>Det er korrekt, at genberegningen af den afgiftspligtige værdi efter 4 måneder vil kunne trække i retning af, at leasingbilerne m.v. ved indregistreringen prisfastsættes som biler solgt i almindelig handel, så en evt. efterregulering senest efter 4 måneder undgås.</p> <p>Det er imidlertid ikke forventningen, at det i væsentligt omfang vil påvirke priserne på tilsvarende biler solgt i almindelig handel.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| <p>KPMG</p> | <p>tilsvarende pålægges andre aktører som fx forhandlere (sælgere) af biler.</p> <p>KPMG anfører, at virkningen af lovforslagets § 1, nr. 5, er, at finansiel leasing med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift de facto ikke længere er muligt på det danske marked. Langt de fleste aftaler på markedet indgås som finansiel leasing og kun en mindre del som operationel leasing. Disse aftaler vil fremover kun kunne realiseres ved betaling af fuld registreringsafgift.</p> <p>KPMG finder denne bestemmelse i modstrid med EU-retspraksis såvel som dansk lovgivning i øvrigt. På baggrund heraf tilråder KPMG, at bestemmelsen udgår af lovforslaget.</p> <p>KPMG anfører, at den foreslåede ophævelse af reglerne om mulighed for at afregne restafgift vil betyde, at der kan opstå et utilsigtet misforhold mellem leasingselskaber, der betaler fuld afgift og leasingselskaber, der anvender forholdsmæssig afregning af registreringsafgiften. Leasingselskaber der anvender forholdsmæssig registreringsafgift skal foretage genberegning to gange. Dette skaber øget usikkerhed ved leasingaftalens udløb.</p> | <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing.</p> <p>De foreslåede ændringer medfører, at der senest efter fire måneder skal foretages en angivelse af den afgiftspligtige værdi og evt. genberegning af afgift for alle biler, der leases, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Leasingselskaber, der anvender ordningen med forholdsmæssig registreringsafgift, skal derudover ved leasingperiodens udløb typisk afgiftsberigtige bilen som en brugt bil, hvis den ønskes afsat på det danske marked til f.eks. en forbruger.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>KPMG bemærker, at såfremt muligheden for at afregne restafgift er begrænset til køretøjer, der har været omfattet af genberegning, og restafgiften relaterer sig til afgiften ved genberegning, vil det fjerne den øgede usikkerhed samt skabe ligestilling mellem køretøjer på fuld afgift og køretøjer på forholdsmæssig afgift i leasingforholdet.</p> <p>KPMG anfører, at i forhold til genberegning efter den foreslåede nye bestemmelse 9 a, stk. 1, (lovforslagets § 1, nr. 41) er der lagt op til at dette skal ske senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. KPMG ønsker det oplyst hvorledes 4 måneder defineres og opfordrer til, at der opstilles et eksempel.</p> <p>KMPG anmoder om at få oplyst, om genberegning af afgiftsgrundlaget også fører til, at beskatningsgrundlaget for fri bil ændres.</p> | <p>Det er således korrekt, at der kan skulle ske genberegning flere gange.</p> <p>Ulempen herved skal dog ses i sammenhæng med den fordel, som ordningen med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift grundlæggende udgør.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra FSR – danske revisorer.</p> <p>Det kan oplyses, at der er tale om 4 kalendermåneder. Det er således uden betydning, hvor mange dage, der er i en konkret måned. Sker første indregistrering f.eks. den 15. januar, vil genberegningen senest skulle foretages den 15. maj.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>Ligeledes ønsker KPMG det bekræftet, at det beregnede momsfradrag ved erhvervsleasing følger de almindelige momsretlige principper. Henset til at momsfradraget baserer sig på baggrund af den beregnede registrering vil det notorisk set forøges, hvis en genberegning fører til et forhøjet afgiftsgrundlag.</p> <p>KPMG anfører, at det i lovforslaget er foreslået, at udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse ikke anses for erhvervsmæssig udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.</p> <p>KPMG finder, at det bør præciseres, at udlån af køretøjer til brug for arbejdets udførelse ikke sidestilles med køretøjer, der stilles til rådighed for medarbejdere under fri-bil ordningen efter ligningsloven idet køretøjer under fri-bil ordningen netop anvendes privat og således tjener dette formål.</p> <p>KPMG anfører, at der bør redegøres for, om et leasingselskab eller en forhandler sidestilles med andre almindelige slutbrugere, hvis indregistrering af bilen foretages via en bilforhandlers tolldataplade med den konsekvens, at biler der indregistreres af en bilforhandler (ikke et leasingselskab) ikke er omfattet af genberegningsreglen.</p> | <p>Det kan bekræftes, at der ikke ændres på beregning, afregning m.v. af moms som følge af den foreslåede model med genberegning af den afgiftspligtige værdi. Det derfor stadig er de almindelige momsretlige principper, der finder anvendelse.</p> <p>Det kan bekræftes, at udlån af køretøjer til ansattes private brug ikke anses for udlån af køretøjer i forbindelse med arbejdets udførelse. Ved arbejdets udførelse forstås alene medarbejdernes løsning af opgaver for virksomheden og dennes kunder.</p> <p>Det kan oplyses, at leasingselskaber eller bilforhandlerne ikke sidestilles med slutbrugere i den beskrevne situation med den konsekvens, at der ikke skal ske genberegning. En sådan sidestilling ville grundlæggende underminere formålet med den foreslåede ordning, idet genberegningen i det tilfælde</p> |

Organisation

Bemærkninger

Kommentarer

I denne forbindelse anfører KPMG ligeledes, at der bør redegøres for, om en bil, der stilles gratis til rådighed for en bruger, f.eks. som led i en salgsfremmende kampagne endvidere betragtes som udlejningsbil eller tilsvarende, selvom der ikke opnås noget vederlag herfor.

KPMG anfører, at genberegningsbestemmelsen påvirker beregningen af leasingydelsen til ugunst for forbrugeren og dermed for leasingelskabets konkurrencesituation i forhold til kundens alternative finansieringsformer. Ligeledes bemærker KPMG, at bestemmelsen medfører en meget høj grad af økonomisk usikkerhed for kunden, som vil kunne få kunden til at vælge køb frem for leasing. Denne økonomiske usikkerhed vil være i direkte strid med Forbrugerombudsmandens indstilling om, at den samlede pris for leasingaftalen skal være kendt for forbrugeren.

Henset til ovenstående skal KPMG opfordre til, at § 9 a udgår af lovforslaget.

Såfremt § 9 a ikke udgår af lovforslaget, anfører KPMG, at bestemmelsen bør ændres således, at markedsværdien efter 4 måneder kan indregnes med en fast faktor allerede fra leasingaftalens start.

relativt simpelt ville kunne undgås for langt de fleste virksomheder.

Det kan bekræftes, at en bil, der stilles gratis til rådighed i forbindelse med erhvervsmæssig aktivitet, såsom en salgsfremmende kampagne, også er omfattet af ordningen med genberegning. Der vil være tale om erhvervsmæssigt udlån, jf. den foreslåede § 9 a, stk. 1.

Det vil være muligt at tage højde for de usikkerheder, som KPMG nævner, i de kontrakter, som indgås mellem kunden og leasingelskabet. Denne usikkerhed om fremtidig leasingydelse kan undgås, hvis der fra kontraktens indgåelse lægges en værdi til grund, som afspejler handelsprisen efter 4 måneder.

Leasingelskabet som professionel med et stort erfaringsgrundlag må forventes med nogen præcision at kunne forudsige markedsværdien af et køretøj efter 4 måneder.

Det vil stride mod det grundlæggende formål med den foreslåede ordning, hvis der ved genberegningen kan tages udgangspunkt i den oprindelige afgiftspligtige værdi

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>Herved opnås der i det mindste sikkerhed for en konstant leasingydelse og der undgås en proces, som rummer for skøn, som senere af SKAT vil kunne gøres til genstand for tvist.</p> <p>KPMG opfordrer til, at der redegøres for, om der i beregningerne af de økonomiske konsekvenser i lovforslaget er taget højde for det momsprovenu, som staten mister ved indførelse af kravet om genberegning.</p> <p>Vedrørende overgangsordningen i lovforslaget ønsker KPMG, at der redegøres for, om leasingaftaler indgået før 3. oktober 2017 er omfattet af de hidtidige gældende regler, selvom bilen tilknyttet leasingaftalen på grund af leveringstid først leveres (indregistreres) efter 3. oktober 2017. I afkræftende fald forstår KPMG overgangsreglerne således, at det kun er forhandleres bindende købsaftaler til slutbrugere, der er omfattet, f.eks. værkstedsbiler, demobiler m.v.</p> <p>KPMG anfører, at det bør præciseres, om valutabiler, der er indregistreret før 3. oktober 2017 er beskyttet af de hidtidige gældende regler, herunder eksisterende § 10, stk. 2, ved senere indregistrering med fuld eller forholdsmæssig afgiftsberigtigelse.</p> | <p>ved første registrering, nedskrevet med en fast faktor.</p> <p>Det vurderes ikke, at kravet om genberegning vil medføre ændringer i momsprovenuet.</p> <p>Vedr. overgangsregler henvises til bemærkningerne til høringssvarene fra Advokatrådet og De Danske Bilimportører.</p> <p>Der fastsættes ikke en overgangsordning for valutabiler, hvorfor disse vil være omfattet af de nye regler ved indregistrering den 3. oktober 2017 eller senere. Dette medfører, at de ikke er beskyttet af det loft over den afgiftspligtige værdi, der i dag fremgår af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|--|---|
| | <p>KPMG anfører, at der i forhold til forhøjelse af sikkerhedsstillelsen bør indføres et proportionalitetsprincip, som sikrer, at der er et loft for sikkerhedsstillelsen.</p> | <p>SKAT vil udarbejde en trappemodel for sikkerhedsstillelse, så sikkerhedsstillelsen står i rimeligt forhold til afgiftstilsvar og forretningsomfang.</p> <p>Vedr. sikkerhedsstillelse henvises i øvrigt til kommentarerne til høringssvarene fra Dansk Bilbrancheråd og DI - Bilbranchen.</p> |
| <p><i>MFF – Motorcykel Forhandler Foreningen</i></p> | <p>MFF finder det fornuftigt, at der med lovforslaget indføres krav om en minimum sikkerhedsstillelse på 500.000 kr., når det handler om biler.</p> <p>MFF anfører dog, at når det handler om motorcykler, er beløbsstørrelsen ude af proportioner og vil føre til en skævvridning af konkurrencen. MFF henstiller til, sikkerhedsstillelsen, når det angår motorcykler, forbliver på det nuværende minimumsbeløb på kr. 200.000 kr.</p> | <p>Som det fremgår af kommentaren til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd, er forslaget om forhøjelsen af sikkerhedsstillelsen begrundet i, at den gældende grænse på 200.000 kr. står i betydeligt misforhold til de store afgiftsbeløb, der hæftes for i de fleste virksomheder. Dette hensyn gør sig også gældende vedr. forhandlere af motorcykler.</p> |
| <p><i>Motorhistorisk Samråd</i></p> | <p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at der i lovgivningen i dag er flere områder, der enten ikke er baseret på korrekte informationer, eller ikke er tilpasset internationale definitioner. Det er Motorhistorisk Samråds ønske, at man bruger denne lovændring til at få tilrettet de fejl og uforståelige regler, der i dag findes i lovgivningen.</p> <p>Motorhistorisk Samråd anfører, at den nuværende definition af et historisk køretøj i dansk lovgivning</p> | <p>En ændring af definitionen af et historisk køretøj ligger uden for rammerne i den politiske aftale om</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>bør tilnærmes til den tekst, der er aftalt ved Europa-Parlamentet, og som efter Motorhistorisk Samråds opfattelse vil danne grundlag for fremtidige direktiver og forordninger.</p> <p>Motorhistorisk Samråd finder det uheldigt at det i dag ikke er muligt at kende afgiften på forhånd ved import af et historisk køretøj. Køretøjet skal først fragtes til Danmark, derefter skal det renoveres og siden toldsynes før man kan bede om en afgiftsberegning hos SKAT. Det er i dag kun SKAT der kan udføre den beregning.</p> <p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at lovforslaget opererer med en kortere tidsfrist i sagsbehandlingen hos SKAT, men at det ikke er i denne del af processen, at den manglende gennemskuelighed opstår. Det er derimod et spørgsmål om, at ejeren ikke kan komme til at kende afgiften før i slutningen af processen ved indregistreringen.</p> <p>Motorhistorisk Samråd finder det mest rimeligt at ejere af historiske køretøjer har mulighed for at kende afgiften på forhånd, på samme måde som for almindelige brugte køretøjer.</p> <p>På denne baggrund opfordres der til, at der fastsættes en enhedsafgift for historiske køretøjer.</p> | <p><i>Omlægning af bilafgifterne</i>, og adresseres derfor ikke i dette lovforslag.</p> <p>Det fremgår af aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, at sagsbehandlingstiden for afgiftsberigtigelse af veteranbiler skal nedbringes markant. SKAT vil udarbejde oplæg til dette.</p> <p>Indførelse af en enhedsafgift for veteranbiler ligger uden for rammerne i den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, og adresseres derfor ikke i dette lovforslag.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|---|--|
| | <p>Motorhistorisk Samråd er glade for, at brændstofforbrugsafgiften foreslås bevaret på det hidtidige niveau for de historiske køretøjer. Motorhistorisk Samråd anfører dog, at de finder at tillægget for brændstofforbrug ikke er relevant for historiske køretøjer og at beløbet ikke er proportionalt med køretøjernes reelle årlige kørsels- og brændstofforbrug.</p> <p>Ligeledes bemærker Motorhistorisk Samråd, at historiske køretøjer værdifastsættes efter den såkaldte brugsværdi. Denne værdi er fastsat for ca. 25 år siden på basis af den viden der var tilgængelig dengang, og er ikke rettet til siden. Værdien er fastsat til 40 pct. og er udtryk for, hvor meget et historisk køretøj bruges årligt sammenlignet med et køretøj til daglig brug. Det ønskes, at vurderingen af brugsværdien tilpasses nutiden og det reelle kørselsmønster for historiske køretøjer. Efter Motorhistorisk Samråds egne undersøgelser bør procent-satsen for brugsværdien være på 8 pct.</p> <p>Motorhistorisk Samråd anfører, at der bør være mulighed for eksportgodtgørelse for historiske motorkøretøjer, hvilket ikke er tilfældet i dag. Motorhistorisk Samråd kender til baggrunden for den manglende mulighed for eksportgodtgørelse og mener, at denne</p> | <p>Vedr. tillæg og fradrag for brændstoføkonomi for veteranbiler henvises til kommentaren til høringssvaret fra Forenede Danske Amerikanerbilkubber.</p> <p>Det foreslåede ligger uden for rammerne i den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, og adresseres derfor ikke i dette lovforslag.</p> <p>Det foreslåede ligger uden for rammerne i den politiske aftale om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>, og adresseres derfor ikke i dette lovforslag.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---|---|--|
| | <p>muligvis er i strid med EU-traktatens bestemmelse om varers frie bevægelighed.</p> <p>Motorhistorisk Samråd vurderer, at den foreslåede ophævelse af loftet over den afgiftspligtige værdi, som i dag ikke kan overstige den oprindelige indkøbspris, vil have en utilsigtet virkning for historiske køretøjer. Der opfordres derfor til, at det præciseres, at denne ændring ikke gælder historiske køretøjer.</p> | <p>Vedr. loftet over den afgiftspligtige værdi henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult og De Forenede Danske Amerikarerbilklubber.</p> |
| <p><i>SKAD – Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark</i></p> | <p>SKAD takker regeringen for, at man med lovforslaget vil hæve reparationsgrænsen i 2019 og 2020. SKAD havde dog gerne set, at der havde været mulighed for anvendelse af genbrugsdele.</p> <p>SKAD anfører, at forslaget om at anvende NCAP stjerner som grundlag for fradrag i afgiften kan være forbundet med visse problemer. Det fremhæves, at man i danske biler af afgiftshensyn ofte ikke monterer alt sikkerhedsudstyr (ADAS), som findes i NCAP afprøvede bilmodeller.</p> <p>Ligeledes er det langt fra alle biler, som sælges i Danmark, der NCAP-testes. Dermed kan der opstå væsentlige fejkalkulationer eller bortfald af fradragsmuligheder for biler, der endnu ikke er testet.</p> <p>SKAD mener derfor, at der bør findes en anden løsning for at øge</p> | <p>Vedr. anvendelse af brugte reservedele i opgørelsen af udgifterne til reparation af trafikskader henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DAG – Dansk Autogenbrug.</p> <p>Vedr. Euro-NCAP fradraget henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|---|--|
| <p><i>Skatteankestyrelsen, berunder på vegne af Landskatteretten</i></p> | <p>omfanget af sikkerhedsudstyr i biler der sælges i Danmark.</p> <p>Skatteankestyrelsen anfører, det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 41, at der indføres en ordning, som giver SKAT mulighed for efter den foreslåede § 9 a, stk. 6, 1. pkt., at fastsætte den afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter registreringsafgiftslovens § 10, såfremt en selvanmelder ikke har angivet den afgiftspligtige værdi, som er nævnt i den foreslåede § 9 a, stk. 1.</p> <p>SKAT får ligeledes mulighed for i grove eller gentagne tilfælde på mangel af angivelse af den afgiftspligtige værdi eller afgiftsberigtigelse at afmelde køretøjet fra køretøjsregisteret og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne, jf. den foreslåede § 9 a, stk. 6, 2. pkt. Det anføres, at forslaget dermed ses at være udtryk for nye typer af afgørelser.</p> <p>Skatteankestyrelsen bemærker, at det ikke af lovforslaget eller de ledsagende bemærkninger fremgår nogen beskrivelse af klageadgangen i forhold til sådanne afgørelser.</p> <p>Det kan overvejes, om det er hensigten, at klage over afgørelser truffet i medfør af den foreslåede § 9 a, stk. 6, 1. pkt., skal påklages til Landsskatteretten og behandles og afgøres af Skatteankestyrelsen, eller om sådanne afgørelser skal omfattes af motorankenævnenes kompetence.</p> | <p>Det er hensigten, at klageadgangen så vidt muligt skal følge de gældende regler. Dette vil dog blive overvejet nærmere, og om nødvendigt blive præciseret i forbindelse med et ændringsforslag.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|-------------|
| | <p>Det bemærkes, at klager over afgørelser efter den foreslåede § 9 a, stk. 6, 2. pkt., som udgangspunkt vil kunne påklages til Landsskatte retten, og efter delegation vil blive behandlet og afgjort af Skatteankestyrelsen.</p> | |