

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 uhensigtsmæssig.</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 ind sætter 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 ”maskeret” 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
	opfordres derfor til, at den nye bestemmelse udgår, eller af den som minimum genovervejes.	Når den foreslåede stramning udgår af lovforslaget, vil SKAT fortsat foretage en konkret vurdering af, om der er tale om et reelt leasingforhold.
<i>AutoConsult</i>	<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="518 958 900 1066">AutoConsult foreslår desuden, at tidligere betalt afgift skal kunne modregnes i den nye afgift.</p> <p data-bbox="518 1182 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="1010 400 1410 880">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="1010 958 1406 1104">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="1010 1182 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="1010 1406 1410 1619">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="1010 1664 1410 1888">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>
Camping Branchen	<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 køretøjs 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
	bedst kan svare sig at anvende henset til bilens alder og stand samt miljø og sikkerhed.	omfang. Udførelsen af selve reparationen kan allerede efter gældende regler udføres med brugte reservedele.
<i>Dansk Bilbrancheråd</i>	<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 overordentligt 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	Kommentarer
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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,</p>	<p>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</p>

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 genberegnete 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 køretø- 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 uensigtsmæssigt, at den fulde lempelse på 15 procentpoint ikke slår igennem i alle tilfælde.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at der i perioden mellem lovforslagets fremsættelse, og lovens ikrafttrædelse, vil være en urimelig likviditetsbyrde for branchen. Det skyldes, at SKAT skal administrere efter de hidtil gældende regler indtil lovens ikrafttrædelse, men at lovens virkningstidspunkt den 3. oktober 2017 medfører, at priserne allerede fra dette tidspunkt nødvendigvis må reguleres.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd finder det urimeligt begunstigende, at fradraget 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 urimelig grad balancen mellem nye og brugte biler. Dette bør korrigeres.</p> <p>Efter Dansk Bilbrancheråds opfattelse bør SKAT straks stille en online regnemaskine, som er opdateret med efter de nye regler, til rådighed for vejledende afgiftsberegninger.</p> <p>Endelig bemærker Dansk Bilbrancheråd, at det bør præciseres, om det fremover er nyprisen eller den</p>	<p>Det foreslåede følger sædvanlig praksis ved ændringer i registreringsafgiften. Perioden fra fremsættelse af lovforslaget til vedtagelse og ikrafttræden er søgt forkortet mest muligt netop for at minimere de administrative og økonomiske byrder for både branchen og SKAT.</p> <p>Med hensyn til fradraget for selealarmer bemærkes, at det foreslåede fradrag, på samme måde som det gældende fradrag, indgår i beregningen af registreringsafgiften af brugte biler på linje med de øvrige fradrag, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7.</p> <p>Indtil lovforslaget er vedtaget, og loven er trådt i kraft, skal SKAT administrere efter de hidtil gældende regler. Der vil derfor heller ikke blive stillet en regnemaskine på basis af de foreslåede regler til rådighed før efter lovens ikrafttræden.</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>
Dansk Elbil Alliance	<p>Dansk Elbil Alliance finder det uhensigtsmæssigt, at aftalepartierne ikke bruger ændringerne i registreringsafgiften til at tage hul på udfordringen med at nedbringe CO<sub>2</sub>-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 fradrag og tillæg for god eller dårlig brændstoføkonomi 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 elbilaf-talen 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 elbilaf-talen med den nu aftalte afgifts-nedsættelse 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 modsvarer 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 brændselscellebiler</i> af 18. april 2017 er aftalepartierne 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 ejeravgift 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 ejeravgift 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 ejeravgift 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 ejeravgift. Det vurderes, at der ikke er yderligere behov for differentiering mellem elbiler i den grønne ejeravgift.</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 finansiell 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 standardformularer 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 standardformularer 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, udlæjning, 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 kritisk, 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, af 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 afgiftstilsvær. 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 listeprijs for en tilsvarende</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p data-bbox="518 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="518 1668 908 1809">Danske Biludlejere spørger, om valutaordningen for biludlejningsvirksomhederne bliver berørt af lovforslaget.</p>	<p data-bbox="1010 365 1406 616">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="1010 663 1401 730">Derudover vil også være muligt at anmode om vurdering hos SKAT.</p> <p data-bbox="1010 777 1410 1216">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="1010 1294 1406 1397">Vedr. overgangsordninger henvises til bemærkningerne til hørings svaret fra Advokatrådet.</p> <p data-bbox="1010 1668 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 flådejeere 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 udlejningsselskabet 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 erhvervsmæssigt 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 ejerafgift.</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 forudsætning, 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 beskatningen 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	Kommentarer
	<p>fleste almindelige biler på det danske marked til gode, og denne del af lovforslaget støttes derfor fuldt ud.</p> <p>De Danske Bilimportører er enige i, at minimumsafgiften for autocampere bør sættes ned fra 60 pct. til 45 pct. som foreslået.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Forslaget tilskynder således til at vælge mere energieffektive varebiler. Samlet set skønnes forslaget at indebære, at den gennemsnitlige afgift på varebiler er omtrent uændret.</p>

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 kompenseret 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-typegodkendelsessystemet. 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 registreringsafgiftssats 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 data-bbox="518 365 914 434">bil med 5 stjerner fra en tidligere test. Testresultatet er gyldigt i 6 år.</p> <p data-bbox="518 477 914 694">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 data-bbox="518 736 914 992">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 data-bbox="518 1034 914 1290">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 data-bbox="518 1370 914 1736">De Danske Bilimportører finder, at den foreslåede ændring af tærsklen for fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for brændstoføkonomi indebærer en ubegrundet favorisering af dieselmotorer. Således forhøjes tærsklen for god brændstoføkonomi med 25 pct. for benzindieselmotorer, mens det kun er 22 pct. for dieselmotorer.</p> <p data-bbox="518 1778 914 1993">De Danske Bilimportører fremhæver, at det de senere år primært er dieselmotorerne, der har opnået en forbedret gennemsnitlig brændstoføkonomi. Forbedringen er for dieselmotorer i perioden fra 2013 til</p>	<p data-bbox="1010 365 1412 468">om en afvejning af mange hensyn i aftalen, herunder hensynet til bilbranchen.</p> <p data-bbox="1010 1370 1412 1512">Vedr. fastsættelse af tillæg og fradrag for brændstoføkonomi henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Elbil Alliance.</p> <p data-bbox="1010 1554 1412 1809">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 dieslbiler, 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 afvigelser 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 beskatningen 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 fremmende 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 finder 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>
DFAC – Danmarks Frie Autocampere	DFAC noterer, at der i lovforslaget er taget højde for autocampere, idet mindsteafgiften foreslås nedsat.	Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Camping Branchen.

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 uhensigtsmæssige 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 afprøvnings, 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 uensigtsmæssigt, 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 trappemodel for forhøjelse af sikkerhedsstillelsen.</p>	
DLA Piper	<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 uden 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 tjenesteydelsesternes frie bevægelighed, da udenlandske og indenlandske 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 leasing-aftaler.</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. brændstofeffektivitet 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 videre salg.</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 varebilsmodeller.</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>
Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering (TER)	Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.	Vurderingen af de administrative omkostninger for erhvervslivet noteres.

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 Amerikanerbilklubber</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-mønstret 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 for 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 køretøjs 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 bremses, 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 til-lægget for dårlig brændstoføko-nomi, selvom sådanne biler ikke forurener mere end tilsvarende bi-ler i original stand.</p>	<p>Vedr. veteranbilers originale stand og ombygning henvises til be-mærkningerne til høringssvaret fra AutoConsult.</p>
FDM	<p>FDM hilser grundlæggende æn-dringerne af bilafgifterne vel-komne. Det er positivt, at dan-skerne nu får billigere familie-biler, og at afgiftsnedsættelserne målret-tes mere miljøvenlige og sikrere bi-ler. FDM havde dog foretrukket en teknisk baseret afgift, og ud-trykker forundring over, at Skatte-ministeriets manglende forberedelse på og dermed evne til at om-lægge bilafgifterne til en fuld tek-nisk afgift har været udslagsgi-vende for det endelige lovforslag.</p> <p>FDM mener, at Euro-NCAP grundlæggende er den bedste må-lestok for en bils samlede sikker-hed, men at det imidlertid ikke er uproblematisk at anvende Euro-NCAP i dansk afgiftssammen-hæng.</p>	<p>Vedr. teknisk afgift henvises til be-mærkningerne til Dansk Bilbran-cheråd.</p> <p>Vedr. Euro-NCAP fradraget hen-vises til bemærkningerne til hø-ringssvaret fra De Danske Bilim-portører.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	



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. indførsel 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 købmandskab 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 stramninger 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 offentlig-retligt 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 forslagens 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>