

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98

DATO: 11. oktober 2017  
SAGSNR.: 2017 - 2762  
ID NR.: 486180

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) + [jrj@skm.dk](mailto:jrj@skm.dk) + [tth@skm.dk](mailto:tth@skm.dk)

## Høring - over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

Ved e-mail af 3. oktober 2017 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger til L 4:

Af resumeet til lovforslaget fremgår følgende:

1. Ifølge lovforslaget nedsættes den lave registreringsafgiftssats for personbiler til 85 pct. samtidig med, at skalaknækket forhøjes til 185.000 kr. (2017-niveau). Registreringsafgiften på motorcykler og campingvogne foreslås også nedsat.
2. Forslaget omfatter desuden en forhøjelse af den grønne ejerafgift for nye personbiler og en forhøjelse af grænserne for god eller dårlig brændstoføkonomi for både benzin- og dieslbiler.
3. Herudover foreslås det, at de nuværende sikkerhedsfradrag ændres, og at reparationsgrænsen gradvist forhøjes fra 2019.
4. Endelig indeholder lovforslaget en række stramninger for leasingkøretøjer, hvor det bl.a. foreslås at indføre nye regler om genberegning af afgiftspligtig værdi og eventuel efteropkrævning af registreringsafgift.

De foreslåede ændringer af reglerne, som beskrevet i punkt 1-3, giver ikke Advokatrådet anledning til bemærkninger. Der er tale om satsændringer og konkrete ændringer af fradrag eller tillæg.

Udformningen af de foreslåede stramninger i pkt. 4 for leasingbiler giver derimod anledning til bemærkninger.

Med lovforslaget foreslås der indført regler om, at registreringsafgiften på biler, der omfattes af leasingaftaler eller anvendes til udlejning eller som demonstrationsbiler el. lign., skal kunne genberegnes på et tidspunkt, der ligger op til 4 måneder efter indregistreringen.

Registreringsafgiften beregnes i dag af en bils fakturapris og betales ved indregistrering af bilen i Danmark. Efter de foreslåede regler skal der nu for de nævnte kategorier af biler foretages en værdiansættelse af bilerne, når de bliver videresolgt, dog senest efter 4 måneder efter første indregistrering. Hvis værdien af bilen ved denne værdiansættelse er højere end fakturaprisen, vil registreringsafgiften blive genberegnet.

I tilfælde, hvor der er betalt fuld registreringsafgift ved indregistrering af bilen som ny, vil hele forskellen mellem den oprindeligt betalte afgift og den genberegnete afgift blive opkrævet. I tilfælde, hvor der er tale om leasingbiler, hvor der er givet tilladelse til betaling af forholdsmæssig afgift efter registreringsafgiftslovens § 3b, vil afgiften for tiden efter værdiansættelsen, dvs. senest efter 4 måneder, blive forhøjet og opkrævet.

Det er efter Advokatrådets opfattelse 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 giver usikkerhed om afgiftsbyrden ved aftaleindgåelsen, hvad enten der er tale om en købsaftale eller en leasingaftale, og det giver usikkerhed om, hvem der skal betale og hæfte for sådanne afgiftsforhøjelser. Det er uforståeligt, at det skal være en generel regel, at forhøjet afgift kan kræves betalt længe efter aftaleindgåelsen og op til 4 måneder efter indregistreringen.

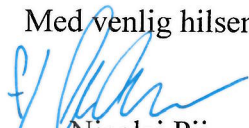
Lovforslaget indeholder overgangsregler, der giver mulighed for at anvende de nugældende regler på købsaftaler, der er underskrevet senest den 2. oktober 2017, forudsat at bilerne indregistreres senest den 1. april 2018.

Derimod indeholder forslaget ikke overgangsregler, der giver mulighed for at anvende de nugældende regler på leasingaftaler, der er underskrevet senest den 2. oktober 2017. Det betyder, at aftaleparter, der har forpligtet sig inden den 3. oktober 2017, ikke kan løbe an på indholdet af det aftalte, men bliver omfattet af de nye regler.

Advokatrådet finder det kritisabelt, at regler, der gælder på aftaletidspunktet, viser sig efterfølgende ikke at kunne anvendes alligevel.

Tidligere ændringer af registreringsafgiftsloven, f.eks. L 94 fra 2012, har indeholdt overgangsregler, der omfatter både købsaftaler og leasingaftaler indgået før de pågældende loves virkningstidspunkt. Det samme bør finde anvendelse her.

Med venlig hilsen



Nicolai Pii

## Høringssvar

### Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Afsender:

Andreas Lindholm Sørensen

Adm. Direktør hos Autobahn Leasing ApS

10. oktober 2017

### Høringssvar vedr.:

L 4 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstoffsforbrugsafgiftsloven (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 brændstoffsforbrugsafgift m.v.) . § 3 b, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.

Vi har med interesse læst det fremlagte forslag til ny lovtekst vedr. registreringsafgiftsloven. Lovteksten har jo allerede været rigt debatteret i offentligheden, og vi er også bekendt med, at der er indkommet høringssvar vedr. forskellige uhensigtsmæssigheder i den forelagte lovtekst.

Vi har dog samtidig kunnet konstatere et stort set ikke tilstedeværende fokus på konsekvenserne for forbrugerne, hvorfor vi i nedenstående redegør for nogle af de konsekvenser, som titusindvis af leasingtagere vil være stillet overfor.

- 1) Som resultat af den forelagt lovtekst, vil det ikke længere være muligt at foretage overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager (forbrugeren). Dette vil betyde, at leasingtager ikke, som det er tilfældet nu, vil kunne få evt. for meget betalt afskrivning tilbage efter endt leasingperiode. Leasingselskabet vil således være tvunget til at beholde hele fortjenesten, og forbrugerne vil blot miste pengene.
- 2) En af hovedpointerne i lovteksten § 3 b, stk. 1, indsættes efter 1. pkt. er, at leasingtager ikke længere kan hæfte for den økonomiske risiko der er ved leasingforholdets ophør. Umiddelbart lyder dette jo til at være i leasingtagerens interesse, men reelt vil det, imod forbrugernes interesse, betyde et ophør af flexleasing, da ingen finansielle institutter vil kunne påtage sig et sådant ansvar på forbrugers vegne. Et køretøjs værdi efter endt leasing periode afhænger jo således meget af forbrugers brug af køretøjet i leasingperioden (Antal kørte kilometer, slid, skader m.m.) Alternativt vil den øgede risiko for leasinggiver betyde en markant prisstigning for at afdække risikoen, hvilket ligeledes vil betyde, at flexleasing ikke længere er konkurrencedygtig og forsvinder som en valgmulighed for forbrugerne.
- 3) Ovenstående vil i sidste ende medføre at leasingselskaberne, på grund af den manglende konkurrenceevne, må lukke, hvilket medfører nye, alvorlige konsekvenser for forbrugerne
  - a. I de kommende år, vil vi således opleve, at titusindvis af forbrugere står med leasingaftaler der udløber, hvorefter de skal tilbagekøbe deres køretøjer. Den menige forbruger vil således stå helt alene (leasingselskabet eksisterer enten ikke, eller har (i modsætning til i dag) ingen interesse i at hjælpe) med en bil uden afgift). Hvorledes har man med den forelagte lovtekst



tænkt sig, at "Hr. Hansen" skal forstå og eksekverer en reeksport af køretøjet eller en indregistrering? Begge scenarier er relativt komplekse og ikke noget personer uden faglig indsigt vil være i stand til.

- b. Den økonomiske konsekvens for forbrugerne må forventes af være meget alvorlig. For det første kan det ikke forventes, at det danske brugtvognsmarked kan absorbere så står en mængde relativt dyre biler, hvorfor eneste mulighed er en reeksport. Ud over de praktiske og formelle vanskeligheder og udgifter ved en sådan reeksport, vil priserne være markant lavere, end den restværdi, forbrugerne har tilbagekøbt køretøjerne til.

Dels skal det primært tyske marked kunne absorbere det store antal nye køretøjer, dels henledes opmærksomheden på, at det kun vil være muligt at reeksportere som engrossalg – altså til forhandlere, der vil være meget bevidste om de danske forbrugeres pressede situation, hvorfor priserne forventes at blive presset meget lavt ned, med store forbrugertab til følge.

- c. Før vi når så langt, som til at forbrugerne skal reeksportere, som beskrevet ovenfor, så må et andet stort problem forventes at vise sig.

Alle nuværende aftaler baserer sig således på, at forbrugerne er kreditgodkendt til at kunne klare de månedlige ydelser og vurderes i stand til tilbagekøbe køretøjet efter endt leasingperiode. Dette sker med forventning om, at bilen enten genleases af forbrugeren selv, eller leases videre til 3. person med hjælp fra leasingelskabet. Disse muligheder forsvinder som konsekvens af den forelagte lovtekst, hvorfor forbrugerne kun har én mulighed tilbage, nemlig at købe bilen kontant. Er der i udformningen af den nye lovtekst taget højde for, hvorledes den almindelige forbruger skal kunne opfylde denne forpligtelse? I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at man næppe kan forvente at finde en eneste finansieringsmulighed for en bil uden afgift, der ikke kan afsættes på det danske marked, men blot kan reeksporteres, med store tab til følge. Frygten er, at dette kan få så store personlige tab for forbrugerne, at mange får revet deres økonomiske grundlag i stykker og i værste fald må gå fra hus og hjem.

Vi håber meget, at ovenstående samt øvrige indlæg omkring lovforslaget vil motivere en genovervejelse af lovteksten, herunder specielt § 3 b, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.


Forslaget fra vores side er helt at udelukke paragraf § 3 b, stk. 1, indsættes efter 1. pkt., da den efter vores opfattelse strider mod intentionerne i loven og i særdeleshed er i strid med forbrugernes interesser.

I er naturligvis altid velkomne til at kontakte undertegnede for en uddybning.

Venlig hilsen

Andreas Lindholm

Adm. Direktør, Autobahn Leasing ApS



10/10 - 2017

Nærværende hørings svar er sendt i kopi til såvel fag- som dagspressen.

10. oktober 2017

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtved Gade 28  
1402 København K

E-mail: [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoeкономи@skm.dk) cc jrj@skm.dk og tth@skm.dk.

Vedr.: j.nr. 2017-5154 - Høring – Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

Færdselsstyrelsen har pr. 1. januar 2017 indført nye regler for om byggede køretøjer (Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 18.05), der bl.a. giver mulighed for udskiftning af gamle (og udtjente) motorer og opgradering af bremsesystem i personbiler og motorcykler med nyere motorer.

Mange unge mennesker finder en yndet hobby i customizing/ombygning af biler og motorcykler – af varierende alder.

Ofte vil ændringerne dog medføre opkrævning af ny afgift på køretøj, hvor der allerede er betalt afgift.

Veterankøretøjer er typisk bygget med datidens teknik, og forbedres ofte ved montering af eksempelvis moderne bremsesystem for at give en rimelig trafikssikkerhed i moderne trafik. Herved optræder køretøjet ikke som ved første registrering, som beskrevet i § 10, stk. 4 (nu stk. 3).

For disse køretøjer findes der sjældent måling af faktisk brændstofforbrug, og brændstofforbruget vil skulle fastsættes på baggrund af køretøjets egenvægt.

Et tillæg for brændstofforbrug, som beskrevet i forslag til ændring af § 4, stk. 3, 2. pkt., skønnes at ville afholde borgere fra korrekt registrering af konstruktive ændringer.

Skatteministeriet opfordres til:

- At biler, hvor der skal betales ny registreringsafgift som følge af konstruktive ændringer, fritages for tillæg, som beskrevet i § 4, stk. 3,
- At tidligere betalt afgift kan modregnes. Se tilsvarende § 1 a stk. 2:  
Den del af bilens værdi, der er registreringsafgift fra den tidligere afgiftsberigtigelse opgjort efter reglerne for brugte køretøjer i § 4 eller § 5 på grundlag af køretøjets afgiftspligtige værdi før konstruktive ændringer, modregnes ved opgørelsen af den nye registreringsafgift.
- At indføre passende foranstaltninger vedr. fastsættelse af afgifter (tillæg og fradrag) for biler, hvor brændstofforbrug alene er målt efter WLTP metoden, som defineret i Forordning (EU) 2017/1151, og ikke er målt efter NEDC metoden, som defineret i Rådets direktiv 80/1268/EØF og Rådets forordning (EU) 715/2007.

Der henvises til § 4, stk. 4.

Ambulancer, der alene anvendes til undervisning ved en erhvervsskole, og som derfor ikke anvendes til udrykningskørsel, fritages for registreringsafgift.

Der henvises til Skatteministeriets j.nr. 2010-533-0453, hvoraf det fremgår, at uddannelses til ambulanceredder ikke længere udføres som mesterlære, men sker ved en erhvervsskole, hvorved ambulancer registreret til udrykningskørsel ikke lovligt kan anvendes under uddannelsen.

Med venlig hilsen

Preben Egelund

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

9.. oktober 2017

J-nr. 2017-5154

**Høring – 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.)**

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

Camping Branchen kan med glæde notere sig lovforslag L 04 også indeholder regulering i afgiften for autocampere, nemlig fra de hidtidige 60 % til 45 %.

Det fremgår af lovforslagets særlige bemærkninger, at hensigten har været at tilgodese autocampere, bl.a. under henvisning til, at autocampere ved to tidligere nedsættelser ikke har været medtaget, ligesom køb og registrering af autocampere syd for grænsen er bemærket.

Det er desværre sådan, at de billigste autocampere efter L04, som det er fremsat, fremover bliver ramt urimeligt hårdt af de foreslåede ændringer vedrørende energieffektiviteten.

I virkeligheden betyder det, at de billigste autocampere, som kører ca. 14 km/l vil blive tillagt 8x6.000 kr. = 48.000 kr. ved beregningen i stedet for som før 4.000 kr., idet energieffektivitetsgrænsen for dieselmotorer hæves fra 18 km/l til 22/km/l, og samtidig forøges tillægget fra 1.000 kr. pr. km/l til 6.000 kr. pr. km/l og dermed alene af denne årsag at skulle betale registrerings afgift efter 85 % reglen. Ingen autocampere vil nogensinde kunne nå disse høje tal for km/l.

Med 2 afgiftssystemer i aktivt spil for autocampere, vil det tilsigtede formål, nemlig at nedsætte afgiften fra 60 % til 45 %, ikke være entydigt. Den normale forbruger kan dermed ikke gennemskue, hvornår en autocamper beskattes med de tilsigtede 45 % eller den højere personbil sats på 85 %, som i øvrigt beror på chassis priser, som er fastsat efter bedste skøn af Skats medarbejdere. Det bliver forvirrende, og det administrative tidsforbrug hos både importør og forhandler samt myndigheder må forventes at blive større.

Da beregning af beskatningen på bildelen for autocampere vedkommende alene har indgået som et værn, er det Camping Branchens forslag, at ligesom det foreslås i lovforslaget for veteranbiler, bør man kunne se bort fra de foreslåede ændringer vedrørende energieffektivitet ved autocampere. Subsidiært kunne løsningen være at fastholde 1.000 kr. pr. km i tillæg, som hidtil har været gældende og virket som et fornuftigt værn.

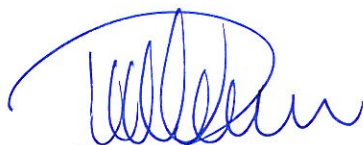
Vi noterer os ligeledes, at skalaknækket for små varebiler hæves fra 39.900 kr. til 58.000 kr. og for store varebiler forhøjes til 38.200 kr. Det er ofte disse chassistyper, som indgår som basiskøretøj. Det kunne derfor være interessant at se tiltag i denne retning for disse sammenlignelige chassistyper i forhold til en autocamper.

Autocampere er et fritidskøretøj, der ligesom veteranbiler ikke indgår i den daglige drift.

Det fremgår ligeledes af bemærkningerne til lovforslaget, at loven bl.a. har til hensigt at imødegå danskeres registrering af autocampere i Sverige & Tyskland, hvorefter man som dansker er nødtvunget til at bruge autocampere udenfor Danmarks grænser. Derved går staten glip af både afgifter samt forbrug og indtægter ved ferie. Camping Branchen vil ligeledes påpege, at såfremt formålet samtidig skulle være at skabe rammer for øget salg og udlejningsaktivitet af autocampere i Danmark, til glæde for det kære turismeerhverv, vil det kun blive en succeshistorie, såfremt de billigste autocampere får den samme procentvise nedsættelse som de dyrere autocampere.

Camping Branchen stiller sig til enhver tid til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen



Pia Nielsen

f/Henning Nyhuus, konsulent autocampere, Camping Branchen

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



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

9 October 2017

## Høringssvar vedr. j.nr. 2017 - 5154

### *L4: Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven*

Dansk Autogenbrug (DAG) har med tak modtaget udkast til lovforslag L4 vedr. udmøntningen af Regeringen og Dansk Folkepartis aftale om "Omlægning af bilafgifterne" og skal afgive nedenstående bemærkninger.

DAG kan i det hele tilslutte sig sigtet i lovforslaget, der dels sætter de danske familier bedre i stand til at erhverve et køretøj, der modsvarer deres reelle behov, dels regulerer afgiften ved at eje en bil på en måde, der fremmer sikre og miljøvenlige biler, dels understøtter mere rimelige konkurrenceforhold på markedet for køb og salg af biler, for så vidt som virksomheder, der beskæftiger sig med leasing, ikke længere vil kunne opnå samme ubillige konkurrencefordel som hidtil ved efterfølgende videresalg eller eksport.

Dansk Autogenbrugs interesse samler sig selvsagt om lovforslagets **nr. 30 - 34** vedr. ændring af registreringsafgiftslovens **§ 7** om grænsen for **afgiftsfri genopbygning af køretøjer**; den såkaldte reparationsgrænse.

Vi noterer med glæde, at reparationsgrænsen er indtænkt i lovforslaget, men må i lyset af indholdet i det samlede lovforslag udtrykke forundring over, at den stipulerede forhøjelse indføres *på sigt og etapevis*.

De seneste to års nedsættelser af bilafgifterne vil – omend forventeligt i beskedent omfang – påvirke brugte køretøjers handelsværdi i negativ retning, hvorfor lettere beskadigede køretøjer hurtigere vil ramme det nuværende 65 procents loft for afgiftsfri genopbygning. Dermed er procentsatserne i realiteten "faldet" i forhold til udgangspunktet for fastsættelsen af satserne i den nu gældende registreringsafgiftslov. Denne tredje afgiftsnedsættelse, der tilgoder en bredere vifte af bilmodeller på det danske marked, vil yderligere skubbe til denne udvikling, hvormed effekten af forhøjelsen af satserne fra 65 til 70 i 2019 og fra 70 til 75 i 2020 vil være yderst beskedent.

Dansk Autogenbrug skal derfor i det mindste opfordre til, at den etapevise forhøjelse af procentsatserne fremrykkes for 2019 og 2020 til 2018 og 2019.

Endvidere ser Dansk Autogenbrug med tilfredshed på, at forhøjelsen af procentssatserne blandt andet skal tjene til at modvirke "værdispild" som anført i bemærkningerne til lovforslaget.

Det følger logisk heraf, at der tilmed bør ses på registreringsafgiftslovens § 7, stk. 3 om reglerne for opgørelse af udgiften til afgiftsfri genopbygning, hvorefter opgørelse alene må ske på grundlag af nye reservedele. Det er fortsat Dansk Autogenbrugs opfattelse, at det må være op til forbrugeren, skadesværkstedet og forsikringsselskabet at vurdere, hvilke dele det bedst kan svare sig at anvende henset til bilens alder og stand samt til miljø og sikkerhed. § 7, stk. 3 er en konkret barriere for genbrug af reservedele, og bestemmelsen stemmer dermed ikke overens med ønsket om at begrænse "værdispild" endsige flugter med regeringen og et folketingsflertals ønske om et "grønt Danmark" og omstillingen til cirkulær økonomi.

Med venlig hilsen  
DANSK AUTOGENBRUG

BØRGE MADSEN  
Direktør



## Skatteministeriet

Taastrup, den 10. oktober 2017

Sendes pr. email til:

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

[jrj@skm.dk](mailto:jrj@skm.dk)

[tth@skm.dk](mailto:tth@skm.dk)

### **Vedr. Høringssvar j.nr. 2017-5154 – L4 2017/2018**

---

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående lovudkast i høring. Dansk Bilbrancheråd repræsenterer mere end 1.800 bilvirksomheder i bilbranchen med vidt forgrenede interesseområder, og skal på vegne heraf afgive det følgende høringssvar.

Dansk Bilbrancheråd indstiller lovforslaget til vedtagelse med ~~de~~ følgende bemærkninger:

#### **1) Indledende bemærkninger om lovforslagets hovedelementer**

Dansk Bilbrancheråd finder det overordnet uacceptabelt, at det politiske momentum ikke blev udnyttet til en total omlægning af afgiftssystemet til en teknisk baseret afgift. Det ville, med ét slag, have elimineret mange af de problemer, som nu i stedet søges løst med en lovændring, som, når alt kommer til alt, blot er endnu flere lapper på et i forvejen unødigt kompliceret kludetæppe af lappeløsninger.

I erkendelse af, at den optimale løsning ikke blev indført denne gang, er Dansk Bilbrancheråd under disse forudsætninger positivt indstillet over for det fremsatte lovforslag, og navnlig den retning det som helhed betragtet er udtryk for.

Som indledende betragtning er Dansk Bilbrancheråd også overordentlig begejstrede for, at man har medtaget en justering af reparationsgrænsen i de nye regler, men vi er forundrede over ambitionsniveauet. Det er afgørende nødvendigt, for såvel miljøet, udøvelsen af vore medlemsvirksomheders erhverv, som sikring af arbejdspladser i faget, at reparationsgrænsen yderligere hæves mærkbart, og at det gøres muligt, at opføre trafikskaderne med genbrugsdele.

Dansk Bilbrancheråd har også med stor tilfredshed noteret sig den politiske motivation, der ligger til grund for navnlig stramningen af reglerne på leasingområdet, som hidtil har virket til stor skade for den sunde og fair konkurrence mellem aktører på lige markedsvilkår.

Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at det ikke kan være en statslig opgave, at understøtte en notorisk konkurrenceforvridende forretningsmodel, med særdeles gunstige afgiftsregler. Hvis forretningsmodellen ikke kan eksistere på lige vilkår med markedets øvrige aktører, uden disse helt urimelige statssubsidier, så er det fordi, den pr. definition er grundlæggende usund.

## **2 – Reparationsgrænse (ad L4 nr. 30-33)**

Forligsparterne lægger med lovforslaget op til, at reparationsgrænsen over de kommende år skal hæves med 10 procentpoint, som indfases hen over perioden 2019-2020.

Dansk Bilbrancheråd er naturligvis meget tilfredse med, at forligsparterne viser vilje til at ændre på disse regler, og lydhørhed over for de argumenter, som Dansk Bilbrancheråd i årevis har fremsat om en højere reparationsgrænse, til fordel for miljøet, arbejdspladser og ikke mindst bilbranchen generelt betragtet.

Dansk Bilbrancheråd er til gengæld uforstående over, at der lægges op til en model hvor grænsen først er endelig indfaset i 2020, og navnlig at indfasningen først starter i 2019.

Ændringen i bilafgifterne vil accelerere det straksfald i handelspriserne på brugtmarkedet, som allerede er igangsat ved de tidligere års afgiftsnedsættelser. Prisfaldene i brugtmarkedet udhuler reparationsgrænsen og bevirker, at den de facto er sænket over de seneste år. Det er en udvikling, der vil fortsætte også i de kommende år.

Det er derfor direkte i strid med lovforslagets intentioner, at man først i 2019 begynder at indhente det tabte, med indfasningen af den nye reparationsgrænse, til mellemliggende skade for miljø og arbejdspladser i autobranschen.

Selv når den nye reparationsgrænse er fuldt indfaset i 2020, viser beregninger fra Håndværksrådet (**bilag 1**), at grænsen for en række biler reelt er uændret.

Dansk Bilbrancheråd skal derfor indstille, at man revurderer de foreslåede regler til fordel for en mere ambitiøs løsning, herunder at reglerne træder i



kraft samtidigt med den straksudhulning af grænsen, som afgiftsnedsættelserne generelt set vil medføre, for de fleste bilers vedkommende.

Dansk Bilbrancheråd skal i den forbindelse stille i forslag, at i disse overvejelser medtages muligheden for, at opføre en skade med genbrugsdele, de steder hvor miljø- og sikkerhedshensyn ikke stiller sig i vejen herfor.

Overordnet set bifalder vi dog retningen i det fremlagte lovforslag.

### **3 - Stramning af leasingregler (ad L4 nr. 5-13 og 41-44)**

Dansk Bilbrancheråd er i sagens natur særdeles positive over, at der nu udvises politisk vilje til at sætte en stopper for de afgiftsbegunstigelser, der på en helt urimelig måde har vredet konkurrencen i smadder. Dansk Bilbrancheråd har tillid til, at de foreslåede stramninger vil have den tilsigtede effekt, så der fremover forhåbentligt kan genetableres ordnede forhold, på et marked, hvor aktørerne i fremtiden konkurrerer på fair og lige vilkår.

#### Genberegning (ad L4 nr. 41)

Det er indledningsvist Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at "ejerskiftesituationen" i den foreslåede nye § 9a 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. For en god ordens skyld skal vi dog henstille, at det præciseres at reglen omfatter ethvert ejerskifte, uanset køretøjets aktuelle afgiftsmæssige status.

I anerkendelse af, at den foreslåede løsning er et udtryk for det muliges kunst, er Dansk Bilbrancheråd positivt indstillet over for den foreslåede løsning i den nye § 9a, som må forventes kraftigt at reducere tilskyndelsen til at spekulere i kunstigt lave indgangspriser til skade for konkurrencen og statskassen.

Dansk Bilbrancheråd er til gengæld uforstående over, at man, tilsyneladende med åbne øjne, efterlader rum for fortsat spekulation i kunstigt lave indgangspriser. Det følger således af bemærkningerne til lovforslaget, at det ikke er hensigten at indregne det afgiftsmæssige efterslæb i restafgiften, hvis den oprindelige værdiansættelse ved genberegningen viser sig at have været for lav. Det efterlader helt objektivt set et rum for spekulation, og det bemærkes i den forbindelse, at eftersom mange leasingaftaler er af en varighed på 12 måneder, vil perioden hvor der fortsat kan spekuleres i en lav indgangspris udgøre 33% af den samlede leasingperiode for disse.

Der er tilsyneladende ikke nogen vægtige argumenter for at lade dette hul stå åbent, og Dansk Bilbrancheråd skal derfor henstille til, at reglerne indrettes således, at et afgiftsmæssigt efterslæb skal indkalkuleres i den genberegnete registreringsafgift. I øvrigt helt på samme måde, som regulering af forskudsopgørelsen medfører indkalkulering af det skattemæssige efterslæb i indkomstårets restperiode.

Dansk Bilbrancheråd skal i samme forbindelse henstille til, at det præciseres nærmere hvorvidt beskatningsgrundlaget for fri firmabil fremover skal hvile på nyprisen, eller den genberegnete værdiansættelse, idet det bemærkes at førstnævnte fortsat vil efterlade rum for spekulation.

Dansk Bilbrancheråd skal udtrykke bekymring over, at det fremover påhviler, også det autoværksted, der ikke er registreret som selvanmelder efter REGAL § 14, selv at værdiansætte køretøjet ved genberegningen, samt ikke mindst de herved forbundne sanktionsmuligheder og administrative byrder. Dansk Bilbrancheråd skal opfordre til, at der for disse sikres den fornødne hjælp og vejledning.

Dansk Bilbrancheråd skal afslutningsvist bifalde det helt indlysende indgreb, at muligheden for at foretage endelig afgiftsberigtigelse med den oprindeligt beregnede restafgift, baseret på en kunstigt lav indgangspris, afskaffes.

#### Afskaffelse af registreringsafgiftsloven § 10, stk. 2 (Ad L4 nr. 42)

Dansk Bilbrancheråd er naturligvis enige i, at det er en forudsætning for at indføre de påtænkte regelændringer, at REGAL § 10, stk. 2 ikke kan bevares i sin nuværende form. Reglen er grundlæggende et udtryk for et sundt princip, som bør bevares. Det kan eksempelvis ske ved, at der som nyt andet led i 1. punktum indsættes en undtagelse for tilfælde, som foreslået i den nye § 9 a.

Såfremt det fastholdes at afskaffe REGAL § 10, stk. 2 skal Dansk Bilbrancheråd opfordre til, at det overvejes at indføre en overgangsordning for de biler, der er indkøbt forud for ikrafttrædelsesdatoen, i tillid til afgiftsloftet i § 10, stk. 2, idet denne ændring i modsat fald vil få en urimelig byrdefuld virkning.

#### Udvidelse af § 10 a, stk. 2, nr. 2 (ad L4 nr. 44)

Dansk Bilbrancheråd skal selvstændigt bifalde denne ændring, som medfører mere offentlighed om den individuelle bils afgiftshistorik til gavn for den frie konkurrence. Vi hylder tiltaget, hvor det lægges op til, at det fremover skal gøres offentligt tilgængeligt, hvad der konkret er betalt for et specifikt køretøj.

Dansk Bilbrancheråd har kendskab til flere tilfælde, hvor en bil er handlet under forudsætning om et givent afgiftsindhold, som senere viste sig ikke at være til stede. Som reglerne er udformet i dag, er det en oplysning køber kun kan sikre sig, såfremt han er i besiddelse af køretøjets registreringsattest, som sælger naturligvis er uvillig til at udlevere, førend endelig handel er indgået. Køber har således ikke en effektiv mulighed for at sikre sig den faktiske tilstedeværelse af et forudsat afgiftsindhold, hvilket selvsagt er helt urimeligt.

#### Standardformularer

Dansk Bilbrancheråd hilser indførelsen af standardformularer og blanketvang velkomment, da det må antages at ensarte vilkårene for branchens aktører og reducere kontrolbehovet, hvilket kan frigøre ressourcer til kontrol af eks. værdiansættelser m.v.

Dansk Bilbrancheråd er i særdeleshed tilfredse med, at det nu præciseres, at der ikke kan indgås leasingaftaler med forholdsmæssig registreringsafgift med vilkår om køberet eller -pligt.

Dansk Bilbrancheråd ser det som en kærkommen og nødvendig styrkelse af leasingtages sikkerhed ved indgåelse af svært gennemskuelige leasingaftaler, at der ikke længere er et incitament for leasinggiver til, at opskrue restværdien for til gengæld at kunne reducere de løbende ydelser, med det resultat at leasingtager i sidste ende forpligtes til at overtage bilen til en urealistisk høj restværdi. Med de nye regler må leasingydelserne forventes i højere grad af afspejle køretøjets reelle løbende værditab, og den gennemsigthed kan Dansk Bilbrancheråd kun hilse velkomment.

#### **4- Udvidelse af sikkerhedsstillelse for selvanmeldere (ad L4 nr. 45-46)**

Dansk Bilbrancheråd ser med bekymring på, at den foreslåede forhøjelse af REGAL § 15, stk. 1, nr. 5 også påtænkes at omfatte virksomheder, der allerede er registrerede selvanmeldere. Det forekommer helt uforholdsmæssigt at skærpe sikkerhedsstillelsen så markant for virksomheder, med hvem man i forvejen har en historik. Et eventuelt konkret behov for skærpet sikkerhedsstillelse i enkeltstående tilfælde, må antages af kunne opfyldes ved den foreslåede nye § 15, stk. 2.

Den foreslåede skærpelse i § 15, stk. 1, nr. 5 vil, såfremt den også kommer til at gælde allerede registrerede virksomheder, i realiteten komme til at virke som lovgivning med tilbagevirkende kraft. Flere af Dansk Bilbrancheråds medlemsvirksomheder har allerede udtrykt bekymring for, at det vil være forbundet med betydelig besvær og omkostninger at forøge virksomhedens kreditfaciliteter i det omfang, som ændringer kræver.

Enkelte har udtrykt bekymring for, om det overhovedet vil være muligt for dem, at imødekomme dette skærpede krav om sikkerhedsstillelse. Det forekommer derfor helt urimeligt byrdefuldt at pålægge disse virksomheder en sådan skærpelse med tilbagevirkende kraft.

Vi skal derfor henstille, at virksomheder der allerede er registreret på ikrafttrædelsestidspunktet undtages fra det skærpede krav om minimumsikkerhedsstillelse i den foreslåede § 15, stk. 1, nr. 5.

#### **5 – Autocampere (ad L4 nr. 28-29)**

Lovforslaget lægger op til, at afgiftssatsen for mindsteberegningen af autocampere skal sænkes til 45%. Lovforslaget lægger herudover ikke op til yderligere særlige ændringer for denne køretøjsgruppe, end hvad der følger af andre generelle ændringer i medfør af L4.

Det fremgår af lovforslagets særlige bemærkninger, at hensigten har været at tilgodese autocampere, blandt andet henset til, disse er blevet overset ved de senere nedsættelser af registreringsafgiften. Det må have formodningen for sig, at den politiske motivation kan udtrykkes som et ønske om en generel 15% nedsættelse af registreringsafgiften, når bortses fra de generelle reguleringer, der ellers følger af L4.

Dansk Bilbrancheråd skal derfor ikke undlade at gøre opmærksomme på, at således som reglerne er udformet får lovændringen ikke den ønskede effekt, og det vil navnlig være de mindre, og mere miljøvenlige autocampere, som ikke tilgodeses i det forudsatte omfang.

Dansk Bilbrancheråd skal herudover gøre opmærksom på, at lovændringen vil få en række u hensigtsmæssige og formentligt utilsigtede konsekvenser.

Som reglerne er udformet i dag, beregnes afgiften alene af bildelen og efter samme regler som for almindelige personvogne. Dog således, at der mindst skal betales 60% af autocamperens samlede værdi efter bundfradrag. I praksis medfører det, at autocampere altid beskattes efter mindstebeskatningsreglen.

De problemer, det eventuelt måtte afstedkomme at foretage en korrekt udsondring af den afgiftsbelagte bildel fra den ikke afgiftsbelagte boligdel, har i praksis ikke påkaldt sig nogen særlig opmærksomhed, allerede fordi autocampere, som nævnt, i praksis altid beskattes efter mindstebeskatningsreglen og med en solid margin til beskatningsgrundlaget efter de almindelige regler i REGAL § 4. Til illustration kan nævnes, at ingen så



vidt ses er i besiddelse af en objektivt korrekt værdisondring mellem bil og boligdel, da fabrikkerne historisk set har vist sig særdeles modvillige til at oplyse nærmere om disse forhold. Man har således hidtil opereret med standardiserede fordelingsnøgler, baseret på hvad der må formodes at være temmelig løse skøn. Fordelingsnøglerne er fra 2009, og er ikke blevet opdateret siden.

Som nævnt har det ikke givet anledning til problemer hidtil, da ingen autocampere i praksis blev beskattet efter almindelige regler i REGAL § 4. I realiteten har denne regel derfor alene fungeret som et værn mod utilsigtet misbrug af reglerne.

Det har derfor heller ikke påkaldt sig nogen særlig interesse, at autocampere, for så vidt angår reglerne om brændstoftillæg og –fradrag for energieffektivitet, i teorien, men jo ikke i den praktiske virkelighed, er underlagt reglerne for personvogne. Regler, som i høj grad tilsigter at være adfærdsnormerende, hvorved erindres, at autocampere ikke har de samme muligheder for mere energieffektive alternativer. Autocampere kan derfor pr. definition ikke være egnede subjekter for adfærdsregulerende lovgivning.

Med de nye regler, og den bagvedliggende incitamentsstruktur, bliver virkningen, at en væsentlig del af markedet for de mindre og billigere autocampere, fremover "gribes" af beskatningsreglerne i REGAL § 4, idet beregning efter § 4 fremover for disse vil udgøre et højere beskatningsgrundlag, end den foreslåede § 5a.

Det er Dansk Bilbrancheråd opfattelse, at det er overordentligt u hensigtsmæssigt, at den forudsatte lempelse af registreringsafgiften med 15% procentpoint, før generelle tillæg og fradrag, fanges på halvvejen af bestemmelsen i REGAL § 4, som hidtil alene har været indsat som et teoretisk værn mod misbrug af reglerne, med den virkning, at autocampere for en stor dels vedkommende ikke får den afgiftslempelse, som der forudsætningsvist har været politisk vilje til.

Dansk Bilbrancheråd finder det utilfredsstillende og meget lidt betryggende, at borgeren i en række tilfælde fremover vil skulle basere sin skattebetaling på forældede fordelingsnøgler med løse skøn over værdifordelingen mellem bil og boligdel. Det er stødende for retsopfattelsen, og det bør som minimum sikres, at værdiansættelsen for de autocampere, der fremover skal afgiftsberigtiges alene efter REGAL § 4, sker på et solidt, opdateret og objektivt korrekt grundlag.

Dansk Bilbrancheråd finder det endvidere urimeligt, at autocampere rammes uforholdsmæssigt hårdt af reguleringer af tillæg og fradrag for energieffektivitet. Ikke mindst henset til, at den adfærdsregulerende incitament struktur som reglerne er motiveret af, for disse køretøjer alene er en teoretisk mulighed.

## **6 - Øvrigt**

Lovforslaget lægger op til, at indtil lovforslaget er endeligt vedtaget skal afgiften beregnes efter de nugældende regler, hvorefter der vil ske regulering med tilbagevirkende kraft. Dansk Bilbrancheråd skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at markedspriserne reguleres på et langt tidligere tidspunkt. Det er ikke rimeligt at forudsætte, at markedet kan og vil bære denne likviditetsbyrde.

For så vidt angår de påtænkte ændringer af fradraget for selealarm (ad L4, nr. 1-2) skal Dansk Bilbrancheråd bemærke, at forslaget forekommer urimeligt begunstigende til fordel for nybilsmarkedet. De nuværende satser på 200 kr. for nye biler henholdsvis 60 kr. brugte biler, må antages at være udtryk for en balanceret forholdsmæssighed. Den balance forrykkes urimeligt, når man øger fradraget for nye biler til potentielt 3 X 1.000 kr., mens den tilsvarende fradragssats for brugte biler forbliver uændret på 3 X 60 kr. Efter Dansk Bilbrancheråds opfattelse bør det overvejes, om fradraget ikke mere hensigtsmæssigt i stedet kan nedsættes trinvist efter en foruddefineret afskrivningstabel.

### Regnemaskine

Dansk Bilbrancheråd har modtaget adskillige henvendelse fra medlemmer, som udtrykker stor frustration over, at man på grund af de komplicerede beregninger, der ligger til grund for afgiftsberigtigelse af brugte biler, fortsat befinder sig i et ingenmandsland. Det er stærkt utilfredsstillende, at forhandlere ikke ved, hvad en brugt bil konkret kan averteres til. Det er heller ikke rimeligt, at bilejeren ikke kan få klar besked om sit finansieringsbehov.

Efter Dansk Bilbrancheråds opfattelse, er der ikke tale om grundlæggende ændringer i beregningsmetoden, og de formler, der ligger til grund herfor. SKAT bør derfor hurtigt kunne justere deres online regnemaskine ind efter de nye takster.

Dansk Bilbrancheråd skal derfor kraftigt opfordre til, at SKAT straks stiller en tilrettet version af regnemaskinen til rådighed for vejledende beregninger.

Vi selvfølgelig indforstået med, at en sådan regnemaskine netop kun kan være vejledende, og at anmelderen i sidste ende selv bærer det endelige ansvar.

Ikke desto mindre er det et brændende ønske for flere af vore medlemmer, som indtil videre er henvist til at prissætte skønsmæssigt, hvilket i sagens natur er helt uholdbart.

I fortsættelse af det netop anførte skal det i øvrigt bemærkes, at afgiftsberigtigelse af et brugt køretøj sker ved en værdifaldsberegning, hvori indgår komponenterne "Nypris" og "Markedspris". Det bør præciseres, om der som "nypris" fremover skal anvendes den faktiske nypris, eller den genberegnete pris i medfør af den foreslåede nye § 9a.

## **7 – Afrunding**

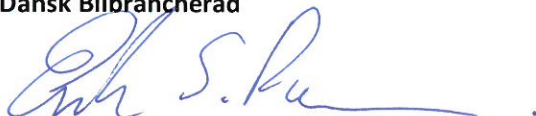
Samlet set er der tale om et lovforslag, som peger i den rigtige retning, og på den baggrund kan Dansk Bilbrancheråd indstille det til godkendelse med den ovenstående bemærkninger og forslag.

Det er imidlertid også et lovforslag, som efterlader ubesvarede huller, og fortsatte rum for uhensigtsmæssig afgiftsspekulation. Dansk Bilbrancheråd skal derfor opfordrer til, at man udtager de her påpegede uhensigtsmæssigheder af lovforslaget inden endelig vedtagelse.

Endeligt er der tale om et lovforslag, som alene symptombehandler på et sygt afgiftssystem. Den rigtige kur havde været, at tage fat om problemets rod én gang for alle, med en totalomlægning til en teknisk baseret afgift.

Venlig hilsen

**Dansk Bilbrancheråd**



Direktør/advokat Erik S. Rasmussen

[esr@dbi.dk](mailto:esr@dbi.dk) - 40414399



Beregning af nettoeffekt af forhøjelse af reparationsgrænsen, når der tages højde for ændring i registreringsafgiften (nye biler)											
Bil	Pris før	Ny pris	Æn- dring pro- cent	Rep grænse gammel afgift	reparati- ons- grænse 65 ny af- gift	Forsk el procent	Repara- tions- grænse 70 pro- cent. Ny afgift	Forsk el ift. før om- læg- ning. (netto- forhø- jelse af græn- sen)	Repara- tions grænse 75 pro- cent. Ny afgift.	Forsk el ift. før omlæg- ning. (nettofor- højelse af grænsen)	Placering blandt 10 mest solgte biler
VW up	114000	114400	0,4%	74100	74360	0,4%	80080	8%	85800	15,8%	2
Citroen C1	94900	102800	8,3%	61685	66820	8,3%	71960	17%	77100	25,0%	-
Peugeot 208	150000	144400	-3,7%	97500	93860	-3,7%	101080	4%	108300	11,1%	1
VW Polo	160000	156200	-2,4%	104000	101530	-2,4%	109340	5%	117150	12,6%	3
Peugeot 308	280000	247000	-11,8%	182000	160550	-11,8%	172900	-5%	185250	1,8%	6
VW Golf	289000	263.500	-8,8%	187850	171275	-8,8%	184450	-2%	197625	5,2%	5
Opel Astra	261000	241200	-7,6%	169650	156780	-7,6%	168840	0%	180900	6,6%	4
VW Passat	458400	400100	-12,7%	297960	260065	-12,7%	280070	-6%	300075	0,7%	7
Audi A5	559400	504100	-9,9%	363610	327665	-9,9%	352870	-3%	378075	4,0%	-
Toyota Aven- sis	367900	332600	-9,6%	239135	216190	-9,6%	232820	-3%	249450	4,3%	-
Audi A6	670200	611900	-8,7%	435630	397735	-8,7%	428330	-2%	458925	5,3%	-
Volvo V90	716100	657800	-8,1%	465465	427570	-8,1%	460460	-1%	493350	6,0%	-
BMW 7-serie	1693500	1637600	-3,3%	1100775	1064440	-3,3%	1146320	4%	1228200	11,6%	-
Nissan Qashquai	278800	261200	-6,3%	181220	169780	-6,3%	182840	1%	195900	8,1%	-
Volvo XC90	1063800	1016000	-4,5%	691470	660400	-4,5%	711200	3%	762000	10,2%	-
Suzuki Vitara	210000	210500	0,2%	136500	136825	0,2%	147350	8%	157875	15,7%	-
VW Touran	366000	323900	-11,5%	237900	210535	-11,5%	226730	-5%	242925	2,1%	-
Ford C-Max	252000	236200	-6,3%	163800	153530	-6,3%	165340	1%	177150	8,2%	-
Mazda MX-5	300000	284400	-5,2%	195000	184860	-5,2%	199080	2%	213300	9,4%	-

Beregninger foretages med udgangspunkt i Skatteministeriets faktaark: "Prisændringer for de 20 typiske biler ved omlægningen af registreringsafgiften" 21. september 2017/



# Notat

Dok. ansvarlig: SJA  
Sekretær:  
Sagsnr: s2015-712  
Doknr: d2017-15850-5.0  
09-10-2017

## Høringssvar vedr. L4 fra Dansk Elbil Alliance

Skatteministeriet har den 3. oktober 2017 sendt "Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofferbrugsafgiftsloven" i høring. Dansk Elbil Alliance og Fællesnordisk sekretariat for e-mobilitet i ÖKS-regionen takker for muligheden for at afgive hørings-svar.

### Overordnede kommentarer

Af lovforslaget fremgår det, at grænsen mellem den høje og den lave sats i registreringsafgiften hæves til 106.600 kr., at registreringsafgiften under 106.600 sænkes til 85 pct., at grænserne vedrørende brændstoføkonomi hæves til 20 og 22 km per liter for henholdsvis benzin- og dieslbiler og at fradragene vedrørende sikkerhedsudstyr opdateres.

### *Transportens CO2-udledning*

Af bemærkningerne til lovforslaget, side 32, fremgår det, at CO2-udledningen fra transporten kun påvirkes marginalt af lovforslaget.

Set i lyset af de krav om reduktioner, som transport, landbrug og boliger samlet set står overfor, jf. nedenfor, forekommer det uhen-sigtsmæssigt, at aftalepartierne ikke bruger ændringerne i registre-ringsafgiften til at tage hul på denne udfordring. Samtidig har man i forbindelse med aftalen "Omlægning af bilafgifterne", der blev indgå-et den 21. september 2017 fra regeringen kommunikeret, at der nu ikke skal ske yderligere ændringer af registreringsafgiften de kom-mende år.

Dermed har man ikke alene undladt at ændre registreringsafgiften i en mere klimavenlig retning, man har også låst sig fast på denne uhensigtsmæssige indretning af afgifterne.

De danske udledninger af drivhusgasser udenfor kvotesektoren skal gradvist sænkes i perioden 2021-2030, således at udledningerne i

2030 er nedbragt med 39 procent i forhold til 2005-niveau, forudsat at kommissionens forslag vedtages (sandsynligvis fredag den 13.10.2017). Udledninger i de ikke-kvoteomfattede sektorer består primært af fossilt brændselsforbrug i transporten og udledninger i landbruget, som hver står for ca. 1/3 af udledningerne udenfor kvotesektoren.

Som både Klimarådet og Energikommissionen fremhæver, så bliver det vanskeligt at nå dette mål, hvis ikke transportsektoren er med til at løfte opgaven.

#### *Relative priser*

Af Skatteministeriets fakta-ark "Prisændringer for de 20 typiske biler ved omlægningen af registreringsafgiften" fremgår det, at prisen på en typisk VW Golf falder fra 289.000 kr. til 263.500 kr., dvs. med 25.500 kr.

Prisen for en elektrisk VW Golf (e-Golf) falder imidlertid kun med 3.016 kr. til 302.978 kr. Dermed stiger prisforskellen mellem en benzindrevet Golf og en elektriskdrevet Golf fra 16.994 kr. til 39.478 kr., eller med 22.484 kr. På den måde gør lovforslaget elbiler mindre attraktive sammenlignet med benzinbiler.

Det mener vi naturligvis, er et skridt i den forkerte retning og helt modsat af, hvad vi ser i andre lande, hvor man forbedrer vilkårene for elbiler.

**Tabel 1. Prisændringer for VW Golf med forskellige drivmidler**

	Drivmiddel	Pris før L4	Pris efter L4	Ændring
VW Golf	Benzin	289.000 kr.	263.500 kr.	-25.500 kr.
VW e-Golf	El	305.994 kr.	302.978 kr.	-3.016 kr.
Forskel		16.994 kr.	39.478 kr.	22.484 kr.

Kilde: skm.dk, VW.dk samt egne beregninger.

I takt med at elbiler indføres i registreringsafgiften, øges forskellen mellem VW Golf og VW e-Golf, da prisen på VW e-Golf stiger.

Prisen for en VW Golf GTE, som drives både af benzin og el - en såkaldt opladningshybrid, falder med ca. 58.000 kr. til 307.205 kr. Det er positivt, at opladningshybridbiler med forslaget bliver billigere.

#### *Dansk Elbil Alliances foretrukne reform af registreringsafgiften*

Dansk Elbil Alliance anbefalede, på linje med den øvrige bilbranche, en omlægning af registreringsafgiften til en teknisk baseret afgift, som den der kendes fra Norge. Denne model ville kunne sikre, at de mest klimavenlige biler, som elbiler, betaler mindre i afgift end benzin- og dieslbiler.

Da denne model er blevet fravalgt, opfordrer Dansk Elbil Alliance nu kraftigt til, at genåbne aftalen om justering af aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler fra 18. april 2017, med henblik på at sikre uændrede relative priser mellem elbiler og benzinbiler. Lettelserne i registreringsafgiften ændrer på det grundlag den justerede indfasning af elbilafgifter fra 18. april 2017 blev lavet på. Derfor er det rimeligt at genoverveje yderligere initiativer. Den lavere registreringsafgift betyder desuden, at aftalen fra 18. april 2017 bliver billigere end forventet, så der kan findes provenu til yderligere elbilinitiativer, i den finansiering som allerede findes i aftalen.

I 1. halvår af 2017 lå elbilandelen i nybilsalget i Danmark på en 20. plads i Europa, men aftalen fra april om justeringer i indfasningen af registreringsafgift på elbiler har betydet, at elbilsalget nu igen er stigende. Dansk Elbil Alliance frygter, at forværringen af elbilers konkurrencesituation med nærværende lovforslag igen vil bremse den ellers positive udvikling i elbilsalget.

### **Specifikke bemærkninger**

#### **§ 1, stk. 17.**

Det er positivt, at grænserne for, hvornår bilerne kan opnå reduktion i registreringsafgiften for høj brændstofeffektivitet øges. Dog bemærkes det, at den gennemsnitlige effektivitet, ifølge Danmarks Statistik, nu er 25,8 km pr. liter for dieselmotorer og 21,3 km pr. liter for benzinmotorer. Derfor burde grænsen øges til mindst 21 km pr. liter for benzinmotorer og 26 km pr. liter for dieselmotorer, sådan at der kun gives rabat til biler, som er bedre end gennemsnittet.

#### **§ 2, stk. 1**

Det er positivt, at den løbende beskatning af biler gennem den halvårslige ejeravgift differentieres yderligere, så kun biler der kører længere end 50 km pr. liter benzin betaler den laveste sats.

Dansk Elbil Alliance gør dog opmærksom på, at elbiler ofte kører 60-80 km pr. liter i skatteministeriets omregning fra el til benzin. Der kunne derfor indføres trin over de 50 km pr. liter benzin, sådan at elbilers høje brændstofeffektivitet blev belønnet i afgiftssystemet.

### **Afsluttende bemærkninger**

Vi står meget gerne til rådighed med bidrag til regeringens arbejde med at fremme den grønne vejtransport.

Skatteministeriet  
Att.: Thomas Thorninger  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

10.oktober 2017

## **Bilbeskatning i høring**

Dansk Erhverv har den 3. oktober modtaget et lovforslag om bilafgifter m.v. i høring.

Med lovforslaget sænkes bl.a. registreringsafgiften, derudover så ændres vilkårene for leasingbiler m.m.

### *Generelle bemærkninger*

Overordnet set hilser Dansk Erhverv den del af forslaget velkommen, der sænker registreringsafgiften, da der er tale om en generel sænkning af registreringsafgiften, hvilket vil være til gavn for hele samfundet. Dansk Erhverv mener dog, at man med leasingindgrebet skal sikre, at man ikke fjerner muligheden for at lease helt. For almindelige erhvervsvirksomheder og samfundsøkonomisk er det en fordel, hvis der er en fleksibilitet i mellem at kunne vælge at lease og selv købe sin bilflåde.

### *Specielle bemærkninger*

Dansk Erhverv har forståelse for, at der er et ønske om, at den hidtidige praksis om tilbagebetaling af brugsudregnet registreringsafgift for leasingbiler ændres. Det er åbenlyst, at der har været biler på de danske veje, der de facto ikke har betalt afgift i deres leasingperiode. Det er en skævvridning i forhold til salg af nye og brugte biler.

Dansk Erhverv er ligeledes positiv overfor den ændrede beregningsmodel, så sikrere og mere miljøvenlige biler får lavere registreringsafgift.

Dansk Erhverv vil dog mane til forsigtighed i forhold til tiltag, der vil tippe situationen over i den anden grøft. Ændringerne skal skabe lige vilkår for de forskellige dele af bilbranchen, ikke flytte alt fra leasing over på køb, da dette vil begrænse erhvervslivets muligheder for at lave kommercielt begrundede beslutninger om, hvordan de ønsker at deres bilflåder sammensættes og erhverves.

På nuværende tidspunkt kan virksomhederne vælge at sprede deres økonomiske forpligtigelser over tid – leasing – hvor de samtidigt kan fravælge at have de administrativt tunge opgaver, som servicering og reparationer af deres bilflåde. Hvis situationen tipper over, vil virksomhederne potentielt blive presset over i den situation, hvor de skal indkøbe deres bilflåde, hvilket vil medføre

en stor kapitalbinding, som de vel og mærke ikke har kunne forudse og planlægge deres forretning hen i mod. De vil også skulle stå for ekstra administrative opgaver, som nævnt ovenfor. Herunder især videresalg, når bilernes livscyklus ender efter deres forretningsmodeller.

Dansk Erhverv er skeptisk over for, at forslaget i udstrakt grad afskaffer finansiel leasing som finansieringsmodel. Det skal være så afgiftsmæssigt neutralt som muligt for erhvervslivet at vælge mellem operationel - eller finansiel leasing eller køb af biler. Den konkrete beslutning om, hvilken form, der skal vælges, skal træffes rent forretningsmæssig ud fra virksomhedens interne forhold.

Der lægges i lovforslaget op til, at leasingbilers værdi skal genberegnes efter fire måneder. Dansk Erhverv mener for det første, at det er lidt uklart, hvorfor der lige er valgt fire måneder som et egnet tidspunkt. Hvis man frygter misbrug kan dette lige så godt ske efter tre måneder, og muligheden for at vurdere handelsprisen efter netop fire måneder vil formentlig ikke være specielt god, da der ikke er mange biler, der bliver solgt efter så kort ejerskab.

Når man lægger op til en genberegning efter fire måneder, så vil retssikkerheden for erhvervslivet blive udfordret, da hverken leasingtager eller de ansatte vil kende den reelle pris for leasingbilen før dette tidspunkt.

Forslaget vil medføre større administrative byrder for både erhvervslivet og det offentlige. Alle biler vil i princippet skulle besigtiges af leasingfirmaet og SKAT for at godtgøre, at værdien efter fire måneder er korrekt. Hvilket naturligvis vil have store omkostninger. En løsning på dette problem kunne være at sikre, at der var mulighed for at vælge en skematisk model, dermed ville de administrative byrder for både leasingfirmaer og SKAT kunne begrænses gevaldigt, samtidig med, at man ville kunne forudsige den samlede leasingpris bedre.

Et forslag om to afgiftsberegninger inden for fire måneder må desuden siges at være stik mod regeringens udmelding om regelforenklung.

Forslaget om genberegning efter fire måneder rammer desuden skævt, da det ikke gælder for virksomheder, der selv ejer deres bilflåde, men kun rammer leasingbiler. Dette betyder formentlig de facto, at større virksomheder, der selv har en flåde af biler vil kunne stille disse biler billigere til rådighed for deres medarbejdere end virksomheder der leaser. Retssikkerhedsmæssigt virker det betænkeligt, hvis beskatningen af den samme bil kan variere voldsomt fra virksomhed til virksomhed.

Dansk Erhverv vil gerne opfordre til, at man finder frem til en robust løsning på leasingområdet. Dansk Erhverv kan godt frygte, at den foreslåede model vil være så kompliceret og urimelig, at der vil være behov for at ændre modellen inden for en meget kort årrække.

På længere sigt ønsker Dansk Erhverv en kilometer/emissions/tidsbaseret afgift. Næstbedste løsning vil være en teknisk baseret. Dansk Erhverv anerkender, at sådanne løsninger ikke er nemme at strikke sammen, og kan blive tunge administrativt. Hvis man ønsker at indføre en afgift efter andre kriterier end de værdibaserede, så er det imidlertid vigtigt, at man straks melder ud, at den nye ordning skal indføres over en så tilpas lang årrække, at bilmarkedet ikke går i stå. På denne



måde vil man også sikre, at man kan inddrage vigtige aktører og interessenter i arbejdet med at udforme en ny afgift.

Der lægges med lovforslaget op til, at leasingbranchen fremadrettet skal benytte standardformularer, når der leases biler. Branchen skal selv komme med input til hvorledes disse formularer udfærdiges. Dansk Erhverv vil kvittere for, at man tager branchen med på råd, men vil samtidig også opfordre til, at der i formularer vil være muligheder for indenfor visse rammer at lave individuelle vilkår, da vi i dag ser, at virksomheder ofte har meget forskellige ønsker til leasingaftaler. For få og for snævre standardvilkår kan risikere at gøre det uattraktivt for en lang række virksomheder at lease.

Dansk Erhverv stiller sig naturligvis til rådighed for yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Jacob Ravn**  
Skattepolitisk chef



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

E-mail: [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk), [jrj@skm.dk](mailto:jrj@skm.dk) og [tth@skm.dk](mailto:tth@skm.dk) Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Vesterbrogade 32  
1620 København V

Telefon 33 43 70 00  
[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)  
[www.danskeadvokater.dk](http://www.danskeadvokater.dk)

Dok.nr. D-2017-045186

16. oktober 2017

**Vedr. høring over 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.) (j.nr. 2017-5154)**

Skatteministeren har den 3. oktober 2017 fremsat 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.).

Lovforslaget er sendt i ekstern høring samtidig med fremsættelsen i Folketinget.

Lovforslaget har været behandlet i Danmarks Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg.

Ved gennemgang af lovforslaget har Danske Advokater bemærkninger til følgende områder:

- Hæftelse/overskudsdeling ved indgåelse af leasingkontrakter
- Forbud mod at anvise sig selv som køber
- Genberegning af afgiftsgrundlaget
- Indførelse af standardformularer ved indgåelse af leasingaftaler for køretøjer indregistreret efter registreringsafgiftslovens § 3 b

- Offentliggørelse af oplysninger om indbetalt registreringsafgift mv.
- Sikkerhedsstillelse

### **Hæftelse/overskudsdeling ved indgåelse af leasingkontrakter – Lovforslagets § 1, nr. 5**

Efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, kan leasingvirksomheder, der leaser et køretøj i en tidsbegrænset periode i henhold til en skriftlig aftale til en fysiske eller juridiske person, der er bosiddende her i landet, ansøge SKAT om at meddele tilladelse til, at afgiften af et registreringspligtigt leasingkøretøj betales forholdsmæssigt for den periode, hvor køretøjet leases ud.

Med lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås der indsat et nyt punktum i § 3 b, stk. 1. Efter forslaget kan der ikke længere meddeles tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for den periode, hvor køretøjet leases ud, hvis der i leasingaftalen eller i en aftale i forbindelse hermed enten indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller vilkår om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.

Af bemærkningerne til § 1, nr. 5, fremgår bl.a. følgende:

”Vilkår om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet kan f.eks. være i form af kontrakter, hvor leasingtager hæfter for, at køretøjet efter leasingforholdets ophør kan sælges for en bestemt sum. Opnås denne sum ikke ved et efterfølgende salg, vil leasingtager være forpligtet til at betale restbeløbet til leasinggiver.

Sådanne aftaler flytter den økonomiske risiko ved leasingforholdet og derved det reelle ejerskab til køretøjet helt eller delvist til leasingtager. Ejerskabet for køretøjet anses derfor også for i realiteten delt i dette tilfælde, uanset at leasinggiver formelt ejer køretøjet. Sådanne vilkår er derfor ikke forenelige med grundvilkåret om, at leasinggiver skal være den reelle ejer af køretøjet, for at der kan opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.”

Med den foreslåede ændring af registreringsafgiftsloven vil der fra lovforslagets fremsættelse ikke være mulighed for at indgå finansielle leasingaftaler for køretøjer, som indregistreres på forholdsmæssig registreringsafgift.

Det er Danske Advokaters vurdering, at det pågældende forslag vil kunne være i strid med EU-traktatens bestemmelser om ydelsers frie bevægelighed, idet der ikke må opkræves afgift for en periode, der ligger ud over den aftalte leasingperiode.

Den 21. marts 2002 fastslog EU-Domstolen i sagen C-451/99, Cura Anlagen, at udenlandske leasingvirksomheder ikke må belastes med en uforholdsmæssig byrde i form af opkrævning af fuld registreringsafgift i forbindelse med en tidsbegrænset benyttelse af et køretøj i en anden medlemsstat.

I tilfælde, hvor en udenlandsk leasingvirksomhed leaser et køretøj til en leasingtager med henblik på benyttelse i en anden medlemsstat, må der ifølge EU-Domstolen

derimod alene opkræves afgift svarende til den faktiske benyttelse af køretøjet i den pågældende medlemsstat. Opkrævning af en afgift, der ikke er proportional med varigheden for den periode, hvor køretøjet er indregistreret i den medlemsstat, hvor køretøjet faktisk benyttes, vil kunne være i strid med forbuddet i art. 56 TEUF.

Ved lov nr. 154 af 12. marts 2003 fik udenlandske leasingvirksomheder således mulighed for at betale forholdsmæssig afgift af køretøjer, der indregistreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse her i landet, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b.

Formålet hermed var netop at sikre, at udenlandske leasingvirksomheder alene kom til at betale registreringsafgift svarende til den faktiske anvendelse af køretøjet i Danmark.

I 2008 indledte Kommissionen en traktatkrænkelserprocedure mod Danmark.

Ifølge Kommissionen var den danske bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 3 b i strid med artikel 56 TEUF (tidligere artikel 49 EF). Baggrunden herfor var, at de danske regler byggede på gennemsnitsbetragtninger om køretøjets værditab. Herved blev der ikke sikret fuld proportionalitet mellem betalingen af registreringsafgift og køretøjets anvendelse i Danmark.

På baggrund af Kommissions indledning af traktatkrænkelserproceduren blev reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift atter ændret, jf. herved lov nr. 1342 af 19. december 2008.

Der blev i den forbindelse indført en bestemmelse om opkrævning af et såkaldt rentetillæg, som opgøres på baggrund af den del af registreringsafgiften, der resterer efter betalingen af den forholdsmæssige registreringsafgift.

Formålet hermed var at ligestille de firmaer og selvstændige erhvervsdrivende, der vælger at betale den fulde registreringsafgift og de firmaer og selvstændige, der vælger at betale den forholdsmæssige registreringsafgift. Denne ligestilling skulle ske ved at lade firmaer og selvstændige erhvervsdrivende, der vælger leasing med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, svare rente af den likviditetsmæssige fordel, der opnås i forbindelse hermed.

Hermed søgte lovgiver at neutralisere fordelene ved at foretage en indbetaling af den forholdsmæssige registreringsafgift og dermed fjerne incitamentet til at benytte disse regler.

Ved lovforslag nr. L 4 ønsker regeringen at hindre indregistrering af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, hvis leasingaftalen er en finansiel leasingaftale. Det forhold, at der bliver indgået en finansiel leasingaftale, fører ikke til, at leasingtager skal anses som den reelle ejer, hvilket EU-Domstolen har fastslået i en dom af 4. oktober 2017 C-164/16 Mercedes Benz Financial Services UK Ltd. Denne dom kan efter Danske Advokaters opfattelse, uanset at den angik fortolkningen af artikel 14, stk. 2, litra b, i momssystemdirektivet, være en rettesnor for, hvornår en leasingaftale i andre sammenhænge end efter momsreglerne skal betragtes som finansiel eller operationel leasingaftale.



Danske Advokater skal endvidere henlede opmærksomheden på, at Højesteret i UfR83.334 har taget stilling til, hvorvidt en leasingtager i forbindelse med indgåelse af en finansiel leasingaftale var tillagt sådanne beføjelser ved leasingperiodens udløb, at han kunne blive ejer af den leasede traktor.

Spørgsmålet var nærmere, om leasingaftalen var omfattet af de dagældende regler i afbetalingsloven om ejendomsforbeholds gyldighed ved kreditkøb. Sagens omstændigheder var nærmere, at gårdejereren og leasingvirksomheden havde indgået en aftale om, at gårdejereren skulle lease en traktor med tilbehør til brug i sin bedrift. Aftalen var uopsigelig i 5 år, men kunne herefter forlænges 1 år ad gangen, medmindre den forinden blev opsagt skriftligt med 3 måneders varsel. Gårdejereren, der for egen regning skulle vedligeholde traktoren m.v., skulle ved aftalens ophør tilbagelevere traktoren m.v., men kunne efter udløbet af uopsigelighedsperioden kræve, at traktoren m.v. blev solgt til en af ham udpeget tredjemand. Ved et sådant salg var gårdejereren berettiget til at få 90 % af salgssummen udbetalt.

Leasingtager fraflyttede i uopsigelighedsperioden sin ejendom, der blev overtaget af en sparekasse til brugelig pant. Leasingvirksomheden begærede sig indsat i besiddelsen af traktoren, hvilket sparekassen modsatte sig.

Højesteret fandt, at indholdet af leasingaftalen sammenholdt med de afgivne forklaringer ikke gav grundlag for at antage, at det ved leasingaftalens indgåelse var meningen, at gårdejereren skulle blive ejer af traktoren m.v. Aftalen mellem leasingvirksomheden og gårdejereren fandtes ikke at have mistet karakteren af leje, fordi gårdejereren efter uopsigelighedsperiodens ophør havde mulighed for at opnå en økonomisk fordel ved traktorens salg til anden side.

Ud fra de civilretlige regler vil det forhold, at der i en leasingaftale er adgang til at foretage overskudsdeling eller lade leasingtager hæfte for en restværdi, ikke føre til, at leasingtager skal betragtes som den reelle ejer.

Det er Danske Advokaters opfattelse, at en selvstændig afgiftsretlig definition af, hvornår en leasingaftale skal betragtes som et kreditkøb, er en uhensigtsmæssig reguleringsform, idet spørgsmål herom bedre lader sig afgøre efter en konkret vurdering.

I det omfang Danmark ikke tillader udenlandske leasingselskaber at indregistrere køretøjer på finansielle leasingaftaler, er Det Danske Advokaters vurdering, at dette vil kunne være i strid med artikel 56 TEUF.

Afgiftsgrundlaget, som skal lægges til grund for beregning af registreringsafgiften, vil ikke blive påvirket af, hvorvidt der er tale om finansielle eller operationelle leasingaftaler.

Der bør endvidere henses til, at adgangen til at få del i over-/underskud i forbindelse med en finansiel leasingaftale kan sammenlignes til det forhold, at der sker regulering af over- og underkørte kilometer i en operationel leasingaftale. Hvis leasingtager ikke har kørt det antal kilometer, som leasingydelsen er beregnet på grundlag, vil der ske en tilbagebetaling for det antal kilometer, som leasingtager ikke har gjort brug af. Har leasingtager dermed kørt mere end det leasingydelsen er fastsat ud fra, vil leasingtager blive opkrævet for overkørte kilometer.

I en finansiell leasingaftale vil restværdien også blive fastsat ud fra en række parameter, herunder det forventede kørselsbehov. Hvis leasingtager kører mere eller mindre, vil dette komme til at afspejle sig i restværdien.

Tilsvarende vil der i en operationel leasingaftale være mulighed for særskilt betaling for reparation af skader. Ved en finansiell leasingaftale vil buler og skader afspejle sig i restværdien. Afleverer en leasingtager et køretøj med mange ridser mv., vil dette alt andet lige afspejle sig i restværdien, hvilket leasinggiver bør have adgang til at kunne opkræve hos leasingtager i form af at pålægge leasingtager at hæfte for differencen mellem den fastsatte restværdi og den værdi, som køretøjet kan indbringe ved videresalg.

Dette vil være konsekvensen af, at en leasingtager ikke kan få adgang til at få del i over-/underskud i forbindelse med en leasingaftales udløb.

### **Anvisningsret eller -pligt**

Af bemærkningerne til § 1, nr. 5, fremgår bl.a. følgende:

”Det er tilsvarende ikke muligt at aftale vilkår om anvisningsret eller –pligt, medmindre en sådan ret eller pligt er begrænset til kun at gælde anvisning til tredjemand, og dermed ikke giver leasingtager hverken ret eller pligt til selv at købe køretøjet, når leasingforholdet ophører.”

Det er Danske Advokaters vurdering, at et forbud mod at leasingtager vælger at anvise sig selv som køber, vil være en selvstændig afgiftsretlig definition af, hvornår en leasingaftale skal betragtes som et kreditkøb, jf. også bemærkningerne ovenfor om hæftelse/overskudsdeling ved indgåelse af leasingkontrakter.

Da EU-Domstolen i C-164/16 netop har fastslået, at en finansiell leasingaftale med en indbygget køberet kan betragtes som en leasingaftale, vil det efter Danske Advokaters vurdering kunne være i strid med EU-traktatens bestemmelser om ydelsers frie bevægelighed, jf. artikel 56 TEUF, hvis Danmark ikke tillader at udenlandske virksomheder kan indgå leasingaftaler, hvor køber vælger at anvise sig selv som køber i stedet for at anvise en tredjemand.

Der bør også ved lovforslaget henses til, at det ikke har nogen indflydelse på afgiftsgrundlaget, hvorvidt leasingtager vælger at anvise sig selv som køber, hvis leasinggiver gør brug af sin ret til at forpligte leasingtager til at anvise en køber.

### **Virkningstidspunktet**

Efter lovforslaget § 3, stk. 4, har bestemmelsen i § 1, nr. 5, virkning fra og med den 3. oktober 2017. Den har dog ikke virkning for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 2. oktober 2017, og som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 1. april 2018 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen anmodes om afgiftsberigtigelse efter de hidtil gældende regler.

Leasingvirksomheder vil med det foreslåede virkningstidspunkt ikke have adgang til at indregistrere køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, hvis leasingaftalen er en finansiel leasingaftale. Det vil medføre, at virksomheder, der alene driver virksomhed med finansiel leasing af køretøjer, fra og med 3. oktober 2017 ikke kan fortsætte med at lease biler på de vilkår, der har været forelagt og er godkendt af SKAT.

Som Danske Advokater har forstået det, har skatteministeren imidlertid den 12. oktober 2017 tilkendegivet, at § 1, nr. 5, i lovforslaget skal udgå ved et ændringsforslag til lovforslaget. Dette kan Danske Advokater i sagens natur tilslutte sig, jf. det ovenfor anførte. Desuagtet har Danske Advokater valgt at kommentere på denne del af lovforslaget, da det ikke kan udledes af den politiske aftale om ændret bilbeskatning, at der skulle indføres et forbud mod finansiel leasing. Ud fra mere principielle overvejelser er det betænkeligt, at der fra administrativ side tilføres en foreslået lovgivning detaljer, som ikke er politisk aftalt.

### **Genberegning af afgiftsgrundlaget**

Det foreslås, at der indføres en ny § 9 a i registreringsafgiftsloven. Efter den foreslåede bestemmelse skal den afgiftspligtige værdi for nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9, eller som anvendes til erhvervmæssig udlejning eller erhvervmæssigt udlån, angives som et brugt køretøj efter § 10, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, som senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering.

Efter forslagets § 9 a, stk. 2, skal den nye vurdering lægges til grund for afgiftsberegningsen, hvis værdien heraf er højere end det afgiftsgrundlag, som blev lagt til grund for beregning af afgiften ved den første indregistrering.

Af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 41, fremgår bl.a. følgende:

"Forslaget omfatter køretøjer, som indgår i en leasingordning, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, udlejningskøretøjer, værkstedsbiler, demobiler, og biler, der udlånes erhvervmæssigt. Forslaget omfatter kun de køretøjer, hvor leasing, udlån, udlejning mv. foregår som led i erhvervmæssige aktiviteter. Ved demobiler, værkstedsbiler mv. forstås de biler, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9.

Forslaget omfatter dog ikke køretøjer, som ejes af en virksomhed, som ikke erhvervmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning mv. af biler, og som stilles til rådighed for virksomhedens egne medarbejdere i forbindelse med arbejdets udførelse, medmindre disse biler samtidig er leasingbiler mv. eller de anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg."

Med den foreslåede ændring vil der fra lovforslagets fremsættelse være en forskelsbehandling af den afgiftsmæssige behandling af virksomheder, som kan opnå en flådejerrabat, og virksomheder, som erhvervmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning mv. af biler.

Det er Danske Advokaters vurdering, at det pågældende forslag i den nuværende form vil kunne være i strid med EU-traktatens bestemmelser om ydelsers frie bevægelighed, jf. artikel 56 TEUF, idet private og virksomheder vil fravælge leasing.

Tilsvarende er det Danske Advokaters vurdering, at det vil være retssikkerhedsmæssigt kritisabelt, at en forbruger ikke kender den månedlige leasingydelse ved aftalens indgåelse.

Formålet med bestemmelsen må efter Danske Advokaters opfattelse være at begrænse adgangen til refusion af den indbetalte registreringsafgift for køretøjer, som har været indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift, når leasingperioden udløber, idet der har været et meget stort misforhold mellem listeprijs og den pris, som er lagt til grund for afgiftsberegnings ved indregistrering af køretøjet som ny.

Hensigten må således være, at virksomheder, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning mv. af biler, skal betale registreringsafgift af en værdi, der svarer til den værdi, som slutbruger selv ville have adgang til at indregistrere et tilsvarende køretøj til fra ny.

Det er endvidere Danske Advokaters vurdering, at den foreslåede bestemmelse om genberegning giver en række praktiske udfordringer i det omfang, at der ikke er nogen eller kun ganske få sammenlignelige køretøjer, der er udbudt til salg efter 4 måneder.

Ved import af brugte køretøjer kan det være et problem, at det er vanskeligt at få fastsat den afgiftspligtige værdi, når der ikke findes mange sammenlignelige køretøjer. Der skabes stor usikkerhed omkring værdiansættelsen, og der kræves en omfattende kontrolindsats fra myndighedernes side med hensyn til at foretage pristjek.

Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt, at den afgiftspligtige værdi fastsættes på baggrund af objektive forhold, hvor der ikke kræves de samme ressourcer til kontrol hos myndighederne og administration hos virksomhederne til håndtering af værdiansættelsen.

### **Indførelse af standardformularer ved indgåelse af leasingaftaler for køretøjer indregistreret efter registreringsafgiftslovens § 3 b**

Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås der indsat et nyt stk. 9 i registreringsafgiftslovens § 3 b. Efter forslaget skal danske virksomheder anvende standardformularer ved indgåelse af leasingaftaler.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 7, at SKAT afgør, hvor mange forskellige standardformularer, der er behov for.

Det er Danske Advokaters vurdering, at det rejser nogle konkurrenceretlige spørgsmål, at leasingvirksomheder bliver pålagt at skulle anvende standardformularer således, at det fremover ikke bliver muligt at konkurrere på forskellige vilkår.

Der har været tilsvarende drøftelser i forbindelse med fremsættelse af ændringer til registreringsafgiftsloven i 2012 (lovforslag nr. L 94 af 28. februar 2012), hvor forslag til indførelse af bilforhandlernes indberetning af salgspriser blev anset for at være i strid med konkurrenceretten, da indførelse af en sådan ordning, ville mindske forhandlernes incitament til at konkurrere på pris og rabatter.

Det forhold, at leasingselskaber bliver forhindret i at konkurrere på handelsvilkår, vil efter Danske Advokaters opfattelse være sammenligneligt med de indsigelser, som Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen fremsatte til lovforslag nr. L 94 af 28. februar 2012.

Danske Advokater opfordrer derfor til, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen inddrages i vurderingen af, om lovforslaget giver anledning til konkurrenceretlige spørgsmål.

### **Nedslag i den afgiftspligtige værdi – Euro NCAP**

Det bør overvejes, om nedslag i den afgiftspligtige værdi baseret på testresultaterne i Euro NCAP er en hensigtsmæssig løsning for at forøge udbredelsen af de sikkerhedsmæssigt mest sikre biler.

Euro NCAP tester ikke alle nye biler og varianter, der kommer på markedet. Det er alene de mest populære og interessante modeller, der bliver testet. Man kan derfor reelt stå i den situation, at to biler, der ud fra en sikkerhedsmæssig synsvinkel er lige sikre, behandles afgiftsmæssigt forskelligt, fordi den ene bil er testet af Euro NCAP, mens den anden ikke er det.

Den model, der bliver testet, har heller ikke nødvendigvis samme udstyr, som de varianter, der kommer til Danmark. Dernæst kan det også forekomme, at testresultaterne først kommer på et senere tidspunkt, der ligger efter indgåelse af køb eller leasing af et køretøj.

Der er således stor sandsynlighed for, at der vil blive indregistreret køretøjer med samme sikkerhedsudstyr både før og efter et testresultat foreligger. Der vil også være modeller, der ikke bliver testet, uagtet at de har sikkerhedsudstyr, som kunne berettige til 5 stjerner. Det forhold, at der alene vil være adgang til et nedslag i afgiftsgrundlaget, når der foreligger et testresultat, vil medføre en afgiftsmæssig forskelsbehandling af køretøjer, der sikkerhedsmæssigt er identiske.

### **Offentliggørelse af oplysninger om indbetalt registreringsafgift mv.**

Med lovforslagets § 1, nr. 44, foreslås det, at den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen skal offentliggøres.

Baggrunden for ønsket om indførelse af bestemmelsen i erhvervslivet har været, at virksomheder i forbindelse med eksportgodtgørelse efter den nuværende formulering i registreringsafgiftsloven alene har adgang til at få eksportgodtgørelse for den afgift, der faktisk er betalt for det konkrete køretøj.



Når en forhandler byder på et køretøj, er der ikke mulighed for at konstatere, hvorvidt den oprindelige bilforhandler rent faktisk har betalt registreringsafgiften.

Det er Danske Advokaters opfattelse, at ovenstående forslag er identisk med det forslag, som blev fremsat ved lovforslag nr. L 94 af 28. februar 2012, hvor den foreslåede bestemmelse blev fundet i strid med konkurrenceretten.

Danske Advokater foreslår derfor, at der i stedet bliver set på bestemmelsen om eksportgodtgørelse, således at virksomheder, som handler i god tro, ikke bliver reguleret i eksportgodtgørelsen ud fra den faktiske betalte registreringsafgift, men derimod må gå ud fra, at der er indbetalt registreringsafgift af køretøjet, når det er registreret som sådan i DMR.

Hvis den nuværende vurdering af køretøjer skal fortsætte, bør eksportgodtgørelsen alene fastsættes på grundlag af markedsprisen for et tilsvarende køretøj.

### **Sikkerhedsstillelse**

Med lovforslagets § 1, nr. 46, foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse om, at Told- og Skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvare efter denne lov, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Told og Skatteforvaltningen kan med en måneds varsel til den første i en måned ændre kravet om sikkerhedsstillelse, hvor virksomhedens forhold har ændret sig væsentligt i forhold til tidspunktet for sikkerhedsstillelsen eller den seneste regulering heraf, eller hvis Told- og Skatteforvaltningens fastsættelse af sikkerhedens størrelse har været baseret på mangelfulde eller ukorrekt oplysninger.

Det er på den baggrund -+ Danske Advokaters opfattelse, at sikkerhedsstillelsen efter stk. 2 bør begrænses til et beløb, der svarer til én måneds afgiftstilsvare.

Registreringsafgift afregnes månedsvis. Hvis en virksomhed kommer i restance, er der efter den gældende registreringsafgiftslov mulighed for at tilbagekalde selvanmelderordningen, så snart en virksomhed kommer i restance. Der er således ikke grundlag for at stille krav om større sikkerhed end det, der vil svare til en gennemsnitlig måneds afgiftstilsvare

Med venlig hilsen



Helle Hübertz Krogsøe  
Vicedirektør  
[hbk@danskeadvokater.dk](mailto:hbk@danskeadvokater.dk)

Christian Bachmann  
formand for Danmarks Skatteadvokater  
[chb@bachmann-partners.dk](mailto:chb@bachmann-partners.dk)

## Thomas Thorninger

---

**Fra:** Ann Christensen <ae@europcar.dk>  
**Sendt:** 10. oktober 2017 16:03  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Jon Reinhold Jensen; Thomas Thorninger; sl@sixt.dk; Danske Biludlejere  
**Emne:** J.nr. 2017 - 5154 Høring - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

**Prioritet:** Høj

Tak for tilsendte høring – J.nr. 2017 – 5154 Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.

På vegne af Formanden for Danske Biludlejere, Søren Lithander, skal jeg hermed oplyse, at Danske Biludlejere har følgende kommentarer til den fremsendte høring:

### Høring af Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Danske Biludlejere har modtaget overstående lovforslag L4 og har følgende kommentarer til fremsendte.

Vi har forståelse for, at regeringen kan have interesse i at ændre den nuværende ordning af registreringsafgiftsloven, men må samtidig anmode om at denne lov snart må få en fredning, da det er 3. ændring indenfor få år. Disse omlægninger kræver uforholdsmæssigt megen administrativ ekstraarbejde, samt megen frustration for både branchen og vores kunder.

Samtidig påfører disse ændringer alle vores virksomheder meget store tab pga. værdiforringelse af firmaernes aktiver, samt meget dårlige forhold for langtidsplanlægning, som giver bedre mulighed for at navigere i et meget trængt marked med megen konkurrence og lave indtjeningsmarginer.

Danske Biludlejere er endvidere af den opfattelse, at branchen bidrager til en væsentlig forbedring af den danske bilflåde, hvor regeringen selv har været fortalere for bedre biler og en yngre bilflåde, som vil gavne både miljø og give større sikkerhed på de danske veje.

Det fremsendte forslag giver anledning til følgende spørgsmål og anmodninger :

1. Det fremsendt forslag om afgiftsberegning efter 4 måneder giver en ekstra administrativ byrde og derfor anmodes der om, at man forlænger denne periode til 6 eller 8 måneder. Endvidere er dette imod regeringens mål om forenkling af reglerne.
2. Når en bil efter 4 måneder skal afgiftsberegnes efter en handelsværdi, hvad gør man så i det tilfælde, at der ikke eksisterer et godt nok sammenligningsgrundlag?

3. En overgangsordning er ikke nævnt i forslaget og Danske Biludlejere foreslår, at der indføres en ordning, der giver lov til at biler, der er indregistreret før den 3. oktober 2017, kan registreres på gamle vilkår og afgiftsregler og satser.
4. Vil valutaordningen for biludlejningsvirksomhederne blive berørt af lovforslaget?
5. Hvordan håndteres de mængderabatter, som flådeejere kan opnå ved større indkøb?
6. Hvornår er en flåderabat "urimelig" høj?
7. Hvis et udenlandsk firma køber en bil på fuld afgift og står som ejer og udlejningsselskabet som bruger, skal der så genberegnes afgift efter 4 måneder?

Danske Biludlejere håber på en snarlig vedtagelse af de nye regler, da den nuværende situation giver en forringelse af vores mulighed for at give alle vores kunder den bedste service, da der pt. ikke registreres det nødvendige behov for biler.

**Med venlig hilsen**  
Steen Berg, Sekretær



**SEKRETARIATET**  
Langebrogade 5, DK-1411 København K  
Tlf.: 38 80 40 45  
[www.danske-biludlejere.dk](http://www.danske-biludlejere.dk)

**Fra:** DBFU Karl-Ove Pedersen <info@dbfu.dk>  
**Sendt:** 10. oktober 2017 14:43  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Jon Reinhold Jensen; Thomas Thorninger  
**Emne:** Høring over lovforslag om bilafgifter m.v.

**Hermed DBFU's høringssvar over lovforslag om bilafgifter m.v.**

*Stk. 3. § 2 træder i kraft den 1. juli 2018 og har virkning for køretøjer, som er registreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017 eller senere.*

Det bør præciseres i loven, at forhøjelse i ejerafgift alene gælder for biler der registreres første gang efter d. 3. oktober 2017 og ikke som i forslaget hvor der står "registreres første gang i Danmark efter d. 3. oktober" Bibeholdes teksten, ville dette pålignе brugte importbiler ekstra ejerafgift til skade for konkurrencen mellem nye og brugte biler.

*2.5.2. Lovforslaget*

*Det foreslås, at minimumskravet til sikkerhedsstillelse for selvanmelder-virksomheder forhøjes fra 200.000 kr. til 500.000 kr.*

Det bør specificeres at forhøjelse af min. sikkerhed for selvanmeldere fra kr. 200.000,- til kr. 500.000,- alene gælder nye selvanmeldere, således de forudsætninger de nuværende har indgået aftalen med Skat på, ikke ændres så betydeligt, at det kan belaste deres kreditter yderligere. Alene den lange periode uden salg pga. langsommelige forhandlinger, efterfulgt af en periode hvor den enkelte forhandler skal afregne fuld afgift og først efterfølgende bliver kompenseret, samt et ikke ubetydeligt lagertab, belaster likviditeten ekstremt meget.

**§8**

Mindstebeskatningspris/afgiftspligtig værdi **for brugte biler der tidligere har været registreret i Danmark**, bør man anvende den nypris der tidligere har været anvendt til afgiftsberegning og beregning af mindstebeskatningspris. **For brugte biler der ikke tidligere har været registreret i Danmark**, bør den aktuelle nyværdi benyttes til beregning af afgift og mindstebeskatningspris. Det ville give en urimelig stor skævvridning mellem nye og brugte biler, hvis brugte biler fortsat skal anvende historiske nyværdier, der er beregnet på basis af 180% afgift.

**§ 1**

*I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1062 af 7. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 687 af 8. juni 2017, foretages følgende ændringer:*

**1. I § 3, stk. 2, 1. pkt., ændres »200 kr.« til: »1.000 kr.«**

Det er lidt tvetydigt i lovforslaget hvorvidt fradraget for selealarmer bibeholdes for brugte biler. Fradraget for selealarmer bør være ens for nye og brugte biler. Værdien af fradraget bliver jo under alle omstændigheder minimeret med værdifaldsprocenten for brugte biler, så udgangspunktet bør være det samme, da det ellers vil skabe en urimelig konkurrencesituation mellem nye og brugte biler, ligesom muligheden for forbrugerne for at vælge mere sikre biler vel også skal prioriteres når det drejer sig om køb af brugte biler.

**Med venlig hilsen**



**Dansk Bilforhandler Union**

Direktør  
Karl-Ove Pedersen

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



**J.nr.: 2017-5154**

Til:  
Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Dato: 10. oktober 2017.

### **Lovforslag til ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven mv.**

De Danske Bilimportører skal hermed afgive høringssvar til lovforslag nr. L4 som fremsat den 3. oktober 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.

#### **Generelle bemærkninger**

Vi finder det overordnet positivt, at der med de foreslåede ændringer i registreringsafgiftslovens satser lempes på det generelle beskatningsniveau for personbiler i Danmark.

Registreringsafgiften for biler er således blandt de højeste i verden og suverænt den højeste i Europa. Beskatningsniveauet er desuden ud fra en samfundsøkonomisk betragtning alt for højt og langt højere, end de samfundsmæssige omkostninger ved bilismen berettiger til.

Registreringsafgiften vil fortsat efter lovforslaget være ekstraordinært højt, men det er positivt, at afgiften sænkes, og den eksisterende overbeskatning dermed mindskes.

Vi kan derfor støtte lovforslagets generelle lempelse af registreringsafgiften i form af en sænkning af 105 pct. satsen til 85 pct. og en hævelse af knæpunktet, hvorfra 150 pct. satsen skal betales, fra 106.600 kr. til 185.000 kr.

Vi bemærker, at lempelsen af selve registreringsafgiften i lovforslaget er modsvaret af en række andre ændringer med betydning for registreringsafgiften samt den grønne ejerafgift for nye biler. Vi bemærker især følgende:

- En reduktion i brændstoffradraget ved at hæve grænserne for fradrag / tillæg i registreringsafgiften fra 16 km/l til 20 km/l for benzinbiler og fra 18 km/l til 22 km/l for dieslbiler.
- En forhøjelse af tillægget til registreringsafgiften fra 1.000 kr. pr. km/l til 6.000 kr. for biler der kører kortere end 20 km/l for benzinbiler og 22 km/l for dieslbiler.
- En forhøjelse af den grønne ejerafgift med 500 kr. årligt på de eksisterende trin samtidigt med, at der indføres nye trin.
- Sanering af de eksisterende sikkerhedsfradrag i den afgiftspligtige værdi.
- Stramning af afgiftsreglerne for leasingbiler med indførelse af genberegning af den afgiftspligtige værdi ved videresalg eller senest efter 4 måneder fra nyregistrering.

Vi er enige i, at der kan være saglige grund til at justere på de eksisterende grænser for fradrag i / tillæg til registreringsafgiften for brændstoføkonomi og revidere de eksisterende sikkerhedsfradrag. Fradragene er dog primært relevante på grund af den ekstremt høje værdibaserede registreringsafgift, der automatisk straffer miljø- og sikkerhedsteknologi i biler.

Vi mener derfor ikke, at disse justeringer reelt udgør noget reelt alternativ til en egentlig teknisk baseret registreringsafgift.

Lovforslaget fastholder desværre værdiprincippet i registreringsafgiften, og viderefører stort set de eksisterende lappeløsninger i form af fradrag som kompensation for de uhensigtsmæssige effekter, som netop beskattningen af værdi har på miljø- og sikkerhedsteknologi i bilerne.

Lovforslaget rummer dermed heller ikke nogen god løsning på det såkaldte "leasing-hul", der angiveligt har til formål at etablere et loft over den afgiftsmæssige fordel, der kan opnås som følge af, at f.eks. flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye biler.

Denne problematik ville helt forsvinde, og ens beskattning af ens biler ville blive definitivt sikret, ved en afskaffelse af bilens værdi som beskattningsparameter til fordel for tekniske kriterier.

Desværre er der med lovforslaget lagt op til, at man vil forsøge lukke hullet delvist ved at indføre nye og i vore øjne meget problematiske regler om genberegning og efteropkrævning af registreringsafgift.

Der har desuden været tale om et usædvanligt langtrukket og offentligt forhandlingsforløb op til offentliggørelsen den 21. september 2017 af den politiske aftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti om bilafgifterne - med deraf følgende meget negative konsekvenser for bilsalget.

Set i det lys finder vi det meget skuffende, at det ikke har været muligt at nå til enighed om afskaffelse af den værdibaserede registreringsafgift til fordel for en afgift baseret på objektive tekniske kriterier.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at muligheden for en egentlig omlægning af bilafgifterne med afskaffelsen af værdiprincippet fortsat overvejes og ikke udskydes i flere år, selvom de økonomiske forudsætninger for den politiske aftale og lovforslaget rækker frem til 2025.

- Med udgangspunkt i den generelle reduktion i registreringsafgiften og de forventede effekter heraf på priserne for de fleste biler i mellemklassen kan vi dog samlet set støtte lovforslaget.
- Vi anerkender ligeledes, at lovforslaget indeholder et grønt element i kraft af ændringer vedrørende brændstofforbrug, men påpeger, at sikkerhedsudstyr fortsat beskattes i kraft af registreringsafgiftens værdielement.

### **Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**

Med udgangspunkt heri har vi følgende bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser:

#### Lovforslagets § 1, nr. 16, 21, 22, 23-26 og 28 (Registreringsafgiften):

Det fremgår heraf, at registreringsafgiftens laveste nuværende sats for personbiler på 105 pct. af bilens afgiftspligtige værdi nedsættes til 85 pct. Samtidig forhøjes knæpunktet for betaling af den høje sats på 150 pct. fra 106.600 kr. til 185.000 kr. af bilens afgiftspligtige værdi (2017-niveau).

- De Danske Bilimportører vurderer, at denne lempelse vil komme de fleste almindelige biler på det danske marked til gode, og vi kan dermed fuldt ud støtte denne del af lovforslaget.

#### Autocampere:

Vi bemærker, at ændringerne i satserne for personbiler tillige gælder autocampere, idet den samlede minimumsafgift for autocampere nedsættes fra 60 pct. til 45. pct.

- Vi er enige, at minimumsafgiften for den samlede registreringsafgift for autocampere nedsættes som foreslået.

#### Varebiler:

Det foreslås endvidere, at skalaknækket (50 pct. afgift) for små varebiler forhøjes til 58.000 kr. og til 38.200 kr. for store varebiler (30 pct. afgift). Det fremgår bl.a. af den politiske aftale bag lovforslaget, at afgiftslempelsen skal kompensere for evt. negative effekter af forslaget's øvrige dele vedrørende sikkerhedsfradrag og brændstofforbrug rettet mod personbiler, men som også gælder varebiler

- Vi kan overordnet støtte ændringerne i skalaknækket for betaling af registreringsafgift for både små og store varebiler som foreslået. Vi tager dog forbehold for de samlede økonomiske konsekvenser af lovforslaget for varebiler.

Der gøres i bemærkningerne til lovforslaget opmærksom på, at selvom ændringen af skalaknækket for varebilerne måske bevirker, at den samlede beskatning af varebilerne holdes provenuneutral, kan der for de enkelte varebiler være tale om både stigninger og fald i registreringsafgiften. Vi savner her et beregningseksempel for varebiler i lovforslaget.

#### Lovforslagets § 1, nr. 1 og nr. 38 - 40 (Fradrag for sikkerhed):

Det foreslås, at ændre fradragene for diverse sikkerhedsudstyr således, at fradragene i den afgiftspligtige værdi (A-fradragene) for blokeringsfri bremses ABS på 3.750 kr. og for elektronisk stabiliseringsprogram (ESC / ESP) på 2.500 kr. ophæves.

Det fremgår, at begrundelsen for ophævelsen af fradragene er, at disse to udstyrstyper begge er lovpligtige krav for typegodkendelse af biler, der markedsføres i EU.

A-fradraget for sikkerhedspuder (airbags) på 1.280 kr. pr. pude for 3.-6. pude fastholdes ligesom tillæg for manglende airbags ligeledes fastholdes uændret i lovforslaget. Til gengæld forhøjes A-fradraget for gældende 5-stjernet Euro NCAP-test fra 2.000 kr. til 8.000 kr. og fradraget i registreringsafgiften (B-fradrag) for selealarm forhøjes fra 200 kr. pr. alarm (maks. 3 stk.) til 1.000 kr. pr. alarm.

- Vi finder det overordnet velbegrundet, at obligatorisk udstyr som ABS og ESP ikke medfører fradrag, eftersom fradrag for dette udstyr i sagens natur ingen effekt har for et evt. forbrugsvalg.
- Vi finder det til gengæld meget uheldigt, hvis bortfaldet af de to fradrag for henholdsvis ABS og ESP søges kompenseret ved en betydelig forhøjelse af fradraget baseret på Euro NCAP-testen.
- Selvom fradraget for Euro NCAP er et eksisterende fradrag, vil vi fraråde at forhøje dette. Af praktiske, saglige og principielle grunde ser vi gerne, at fradraget for Euro NCAP testen helt bortfalder.
- I stedet bør bortfaldet af fradragene for obligatorisk udstyr erstattes af fradrag for ikke-obligatorisk og fordyrende udstyr med væsentlig sikkerhedsmæssig betydning.

Vedrørende Euro NCAP: Uanset, at Euro NCAP kan anses for en bredt anerkendt organisation, og at selve Euro NCAP testen og testresultatet herfra anerkendes som det bedste samlede mål for bilers sikkerhedsniveau, kan det ikke anbefales at bruge testen som beskatningsparameter af følgende *principielle* grunde:

1. Euro NCAP er en uafhængig privat organisation uden for myndighedskontrol, og ved at anvende Euro NCAP testen som beskatningsparameter gøres bilafgifterne delvist afhængige af Euro NCAP organisationens uafhængige dispositioner.
2. Euro NCAP-testen konstrueres og udføres uden myndighedskontrol og uden sammenhæng med EU-typegodkendelsessystemet.

3. Euro NCAP planlægger selv afholdelsen af konkrete tests, samt hvornår de enkelte bilmodeller kan blive testet. Bilfabrikanterne har ingen indflydelse på, hvorvidt og hvornår test af deres bilmodeller kan gennemføres. Ca. 10 pct. af de markedsførte biler i EU, når aldrig til test hos Euro NCAP.
4. Tidspunktet for gennemførelse af Euro NCAP test er uden sammenhæng med tidspunktet for homologering og markedsføring af konkrete bilmodeller.
5. Adskillige bilmodeller kan derfor stå i "kø" hos Euro NCAP for at få gennemført test, og kan dermed stå uden testresultat i kortere eller længere tid uden, at bilfabrikanterne kan gøre noget ved det.

Derudover er der en række konkrete *substantielle og praktiske* forhold ved Euro NCAP, der gør, at testen ikke bør anvendes som beskatningsparameter:

Euro NCAP testen undergår løbende betydelige stramninger år for år, hvilket gør det stadigt vanskeligere at opnå et 5-stjernet testresultat. Men, når testresultatet er offentliggjort, har det efterfølgende 6 års gyldighed.

Det betyder, at biler med 6 år gamle testresultater på 5 stjerner i realiteten vil være mindre sikre end biler med 4 stjerner efter den seneste opdaterede test – og måske endda mindre sikre end biler med kun 3 stjerner. Selv hvis testen kun er få år gammel kan dette være tilfældet.

Biler med samme antal stjerner kan altså i realiteten have vidt forskelligt sikkerhedsniveau men vil med lovforslaget få samme fradrag i den afgiftspligtige værdi på 8.000 kr. Det er ikke rimeligt. Det kan tværtimod være vildledende overfor forbrugerne, at der gives samme fradrag for testresultater, der reelt ikke er sammenlignelige.

De af Euro NCAP testede biler svarer ofte ikke til de versioner af samme biler, der markedsføres i Danmark. Der kan være tale om, at de danske versioner kan have både mere og mindre sikkerhedsudstyr end de testede, hvilket kræver justering af antallet af stjerner for konkrete biler efter Færdselsstyrelsens retningslinjer<sup>1</sup>.

Færdselsstyrelsens retningslinjer harmonerer ikke aktuelt med de gældende Euro NCAP testprotokoller. Der er således ikke taget tilstrækkelig højde for, at biler jf. den gældende test-protokol har mulighed for såkaldt "dual test". Biler testes nu (som det også var tilfældet tidligere) altid med laveste udstyrsniveau, men denne test kan suppleres med en test, hvor bilen er udstyret med ekstra sikkerhedsudstyr, hvorefter bilen vil stå med to testresultater.

Ifølge Færdselsstyrelsens retningslinjer skal antallet af Euro NCAP stjerner justeres for den konkrete bil, hvis den mangler udstyr, som den testede bil har. Ifølge retningslinjerne kan der endvidere "*kun trækkes fra i de opnåede point – ikke lægges til for mere udstyr – da udstyr ellers ville skulle evalueres af Euro NCAP for at tælle med*".

Det forekommer imidlertid, at biler på det danske marked kun er testet i den (obligatoriske) laveste udstyrsversion, men har sikkerhedsstyr, der er identisk med udstyr testet i andre modeller fra samme fabrikant. Det er uklart, hvorvidt points fra dette udstyr kan lægges til jf. Færdselsstyrelsens aktuelle retningslinjer.

Det var faktisk muligt at forhøje pointtallet på dette grundlag efter Færdselsstyrelsens tidligere retningslinjer<sup>2</sup>, men det er altså uklart om det er muligt efter de nuværende retningslinjer.

- Ovenstående forhold bevirker, at Euro NCAP testresultater både af principielle og substantielle saglige årsager IKKE bør anvendes som beskatningsparameter.

---

<sup>1</sup> Færdselsstyrelsens meddelelse nr. 1989 af 13. februar 2015.

<sup>2</sup> Færdselsstyrelsens meddelelse nr. 1945 af 23. februar 2010.

Selvom Færdselsstyrelsens retningslinjer evt. justeres (hvilket vi anbefaler uafhængigt af det aktuelle lovforslag) illustrerer de løbende justeringer af testen vanskelighederne ved i praksis at anvende Euro NCAP som beskatningsgrundlag.

- Euro NCAP anvendes ganske vist allerede som beskatningsparameter med de nuværende regler, men får med lovforslagets forhøjelse af fradraget i den afgiftspligtige værdi betydelig mere vægt. Fradraget bør i stedet afskaffes.

#### De Danske Bilimportørers alternative forslag til sikkerhedsfradrag:

Med afskaffelsen af fradrag for de to lovpligtige udstyrstyper, ABS og ESP, vil vi i stedet foreslå, at der indføres fradrag på væsentligt sikkerhedsudstyr, der endnu ikke omfattes af EU-typegodkendelseskravene, og som ikke er obligatorisk udstyr for alle nye biler.

Vi vil pege på fradrag i den afgiftspligtige værdi for følgende udstyr til erstatning for de afskaffede fradrag:

1. Fradrag for automatisk nødbremse kaldet "Advanced Emergency Braking System" – (AEBS).
2. Fradrag for vognbaneassistent: Enten i form af "Lane Keeping Assistant" (LKA) eller advarsel for utilsigtet vognbaneskift kaldet "Lane Departure Warning System (LDWS).

Vi foreslår, at fradraget i den afgiftspligtige værdi bliver på 4.000 kr. for hver af de to systemer, således at de - såfremt bilen er udstyret med begge dele - vil opnå et samlet fradrag på 8.000 kr. svarende til det foreslåede fradrag for Euro NCAP.

Der kan evt. stilles tekniske minimumskrav til de to sikkerhedssystemer, idet disse udbydes i versioner med meget forskellig effektivitet. Hvis det ønskes kan fradrag for AEBS afgrænses til at gælde systemer af typen "inter urban". Det betyder, at systemet kan bringe bilen til standsning fra hastigheder over 50 km/t.

Fradrag for vognbaneassistent kan ligeledes afgrænses til at gælde systemer, der ikke kun advarer føreren (f.eks. ved akustisk signal) men også aktivt griber ind ved utilsigtede vognbaneskift, eller hvis bilen risikerer at køre i rabatten.

De nævnte alternative fradrag kan evt. (løbende) erstattes af andre typer udstyr, såfremt de bliver en del af EU-typegodkendelsen og dermed obligatoriske for først nye biltyper og efterfølgende for alle nye biler.

Vi har forstået, at det angiveligt skulle være forbundet med tekniske IT-vanskeligheder hos SKAT, at håndtere de nødvendige ekstra linjer, der skal tilføjes for evt. nye fradrag for sikkerhedsudstyr. Der kræves således to nye linjer i systemet, hvis de foreslåede fradrag skal tilføjes, idet de eksisterende udgåede skal bibeholdes af tekniske årsager.

Eftersom de to forslag til nye fradrag i IT-mæssig henseende burde være identiske at håndtere, finder vi det besynderligt, hvis det ikke skulle kunne lade sig gøre at implementere dem relativt enkelt.

#### Lovforslagets § 1, nr. 17 – 19 samt 23 - 25 (Fradrag / tillæg for brændstoføkonomi):

Fradrag / tillæg i registreringsafgiften (B-fradrag) efter bilens brændstoføkonomi foreslås ændret, således at grænsen for at opnå fradrag for god brændstoføkonomi forhøjes fra 16 til 20 km/liter for benzindrevne biler og fra 18 til 22 km/liter for dieseldrevne biler.

Der opnås fortsat et fradrag på 4.000 kr., hvis bilen kører længere pr. km/liter end de nævnte distancer, mens (straf-)tillægget pr. km/liter bilen kører kortere end dette forhøjes fra 1.000 kr. til 6.000 kr.

- Vi vurderer, at de foreslåede ændringer indebærer en ubegrundet favorisering af dieslbiler i forhold til de nuværende grænser. For det første forhøjes kravet til benzinbiler med 25 pct., mens det for dieslbiler kun er 22 pct. For det andet har dieslbiler under de seneste år opnået større fremgang i brændstoføkonomien i km/liter end benzinbiler.

- Overordnet set er der tale om en afgiftsstigning / reduktion i fradraget, der efter alt at dømme i højere grad vil ramme benzinbiler hårdere end dieslbiler.

Tal fra Danmarks statistik<sup>3</sup> vedrørende brændstofforbruget for nyregistrerede biler dokumenterer således, at kun dieslbiler har opnået væsentlige forbedringer i det målte brændstofforbrug siden 2013 og til første halvår 2017.

I denne periode er det gennemsnitlige brændstofforbrug for de nyregistrerede dieslbiler forbedret fra 23,6 km/l til 26,1 km/l, mens benzinbilerne kun udviklede sig fra 21,3 km/l til 21,6 km/l. Det svarer til en forbedring på over 10 pct. for dieslbiler, mens benzinbiler kun er forbedret med under 1,5 pct. i samme periode.

Tal fra bilstatistik.dk og jf. lovforslaget over nyregistreringer af benzinbiler i 2016 viser ganske vist, at størstedelen (73 pct.) af benzinbilerne havde et brændstofforbrug på 20 km/liter eller bedre, men med til billedet hører dog det faktum, at biler i A-segmentet (mikro) og B-segmentet (lille) har udgjort en stor andel af nyregistreringerne (over 62 pct.).

Eftersom de foreslåede ændringer i registreringsafgiftsloven og i brændstofforbrugsafgiftsloven er begrundet med en generel udvikling i bilernes brændstofforbrug, skal sagligheden i fastsættelsen af nye satser ikke alene vurderes på nyregistreringerne på tværs af segmenter. Det er også relevant at se på, hvor mange af bilerne pr. segment, der faktisk kører mindst 20 km/l for benzinbiler og 22 km/l for dieslbiler.

#### Andel (pct.) pr. segment der kører mindst 20 km/l (benzin) og 22 km/l (diesel)

År	A-segment (mikro)		B-segment (lille)		C-segment (mellem)		D-segment (stor)	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
2017	99,9	-	87,9	99,9	49,1	96,0	5,4	69,3
2016	99,8	-	88,8	100,0	56,2	98,1	7,1	75,6
2015	99,4	100,0	86,5	100,0	40,0	96,9	4,3	65,6
2014	95,9	98,5	74,8	99,9	21,2	94,8	0,7	53,5
2013	94,0	100,0	63,6	99,4	18,6	94,2	0,2	37,5

Som det fremgår af tabellen ovenfor, klarer (ikke overraskende) næsten alle nyregistrerede biler i A-segmentet at køre mindst 20 km/l (benzin) og 22 km/l (diesel). Bilerne i dette segment er dog stort alle benzinbiler, og repræsenterer de mindste på markedet. Selvom tabellen antyder, at de lidt større benzinbiler over årene har fået en stigende andel, der klarer 20 km/l, er det karakteristisk, at benzinbilerne i væsentlig mindre grad vil få glæde af fradraget for brændstoføkonomi end dieslbiler. Det gælder især biler i C- og D-segmentet.

I 2017 klarer under halvdelen af benzinbilerne i C-segmentet 20 km/l, mens det er hele 96 pct. af dieslbilerne, der klarer 22 km/l. I D-segmentet er det kun 5,4 pct. af benzinbilerne, mens hele 69,3 pct. af dieslbilerne klarer disse forbrugstal.

Hvis man i stedet tager udgangspunkt i, at f.eks. 75 pct. af benzinbilerne i hvert segment skal kunne klare kravet for at opnå fradrag registreringsafgiften – eller i det mindste undgå tillæg – ville forbrugstallene se således ud: A-segmentet = 23,8 km/l; B-segmentet = 21,3 km/l; C-segmentet = 19,2 km/l og D-segmentet = 16,7 km/l. (Nyregistreringer 1. halvår 2017).

Tallene viser, at den ekstra skærpelse af kravet til brændstofforbruget rammer benzinbilerne ekstra hårdt – særligt i C- og D-segmenterne, og at en mindre nedjustering af kravet til benzinbilerne ville give en mere lige behandling i forhold til dieslbilerne.

Forhøjelsen af kravene for at opnå fradrag for god brændstoføkonomi er begrundet i, at det typegodkendte brændstofforbrug generelt er faldet for nye biler, siden de nuværende krav blev fastsat. I den

<sup>3</sup> Nyt fra Danmarks Statistik nr. 376, 22. september 2017.



politiske aftale bag lovforslaget er der derfor lagt op til, at kravene løbende skal justeres for at tage højde for en sådan udvikling fremover. Ud fra den betragtning kan man principielt også forestille sig, at kravene lempes, hvis forbrugstallene stiger igen.

Vi gør således opmærksom på, at der pr. 1. september 2017<sup>4</sup> er indført en ny og væsentlig skrapper testmetode til at fastslå brændstofforbruget. Testen er den såkaldte WLTP-test (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), der afløser den nuværende NEDC-test (New European Driving Cycle). Som følge heraf vil forbruget, generelt set, stige for præcis den samme bil uden nogen form for ændringer overhovedet

Der i EU bred enighed om, at indførelsen af en ny testmetode ikke i sig selv bør påvirke beskatningen af biler i de enkelte medlemslande. Skatteministeriet har desuden overfor os tilkendegivet, at man er enig i den betragtning. Vi forventer derfor, at dette sikres også efter lovforslagets vedtagelse. Vi vil fortsætte dialogen med skatteministeriet på dette område og leverer de nødvendige data for en senere "kalibrering", således at beskatningsniveauet forbliver neutralt / uændret.

#### Leasingbiler og forholdsmæssig afgift (Lovforslagets § 1, nr. 3, 5, 6, 7-9, 10, 11, 12, 14 og 41):

Vi vil gerne understrege, at vi grundlæggende går vi ind for at ens biler altid betaler ens afgifter, uagtet om de er købt, leaset eller finansieret, og helt uagtet til hvilken pris de er indkøbt til. Det er velkendt, at vi har argumenteret for de tekniske afgifter, hvori der ikke indgår et værdielement, hvorfor hele problematikken med uens afgifter, afgift-retur, genberegninger etc. de facto ville være forsvundet.

Eftersom den værdibaserede registreringsafgift er fastholdt med lovforslaget, skal der findes andre løsninger på uhensigtsmæssighederne, der følger af værdiafgiften. Det er ikke helt enkelt som følge af hensynet til såvel EU-retten som til konkurrenceforholdene.

Vi har stor respekt for opgavens store kompleksitet, men må konstatere at resultatet er derefter – helt urimeligt kompliceret – og at der er opfundet en række krumspring for, i et værdibaseret system, at tilnærme os den ideelle situation, at ens biler betaler så ens afgifter som muligt.

Vi har følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser vedrørende leasing mv.:

#### Værdigrundlag og afgiftsberegning for leasingbiler:

Ved ændringen af registreringsafgiftsloven i 2012, L 94, lød overskriften til loven bl.a. "Oprettning af værdigrundlag for afgiftsberegning".

I resumeet til L 94 lød det: "Loven sikrer, at afgiften for demonstrationsbiler eller leasingbiler beregnes på samme måde som for biler, der sælges til den endelige bruger. Afgiftsgrundlaget skal således være det samme, uanset om bilen sælges til en uafhængig køber eller disponeres af forhandleren selv."

Det er tilsyneladende også et af formålene med det aktuelle lovforslag. Skatteministeren er således citeret for efter et samråd den 23. maj 2017 at udtale:

*»Det er et skattehul, at biler kan køre rundt uden at betale registreringsafgift,« fastslog ministeren, da han tirsdag eftermiddag var kaldt i samråd om leasingbiler og registreringsafgift. (Kilde: FINANS).*

I så fald er vi ikke uenige i hensigten, men selv en god hensigt helliger ikke alle midler. Det er vores opfattelse, at lovforslaget er unødigt vanskeligt at håndtere, at manglende overgangsregler gør det stærkt indgribende i virksomhedernes aktuelle forhold, og at grundlaget for de værdier, som virksomhederne skal opgøre senest efter fire måneder, vil være meget usikkert. Det vil derfor give tilsvarende retsmæssig usikkerhed for virksomhederne og deres kunder.

---

<sup>4</sup> WLTP gælder pr. 1. september 2017 for nye biltyper, der introduceres på markedet for første gang, og pr. 1. september 2018 for alle nye biler.

#### 4 måneders reglen:

Regeringen foreslår med indsættelsen af en ny bestemmelse (§ 9a) i registreringsafgiftsloven en usædvanlig kompliceret og administrativt yderst besværlig metode til beregning af registreringsafgift. Registreringsafgift skal ikke alene beregnes og betales ved bilens indregistrering. Nej, for alle biler omfattet af den nye § 9a skal virksomhederne på ny opgøre bilernes værdi ved overdragelse, eller senest efter 4 måneder. Virksomhederne skal altså opgøre bilernes værdi som brugte. Det forekommer at være meget bureaukratisk og administrativt tungt.

Da antallet af biler, der er på markedet efter blot 4 måneder, er begrænset, må det forventes, at der vil opstå et særligt marked for netop 4 måneder gamle biler, og dermed ikke mindst for prisdannelsen.

Der vil især opstå praktiske problemer med biler, der kun sælges i begrænset antal og med vidt forskelligt udstyr. Udstyr kan for dyrere bilers vedkommende løbe op til flere hundrede tusinder og bilerne sammensættes meget forskelligt.

Opgaven med at sammenligne biler og prisfastsætte dem som brugte bliver dermed overvældende vanskelig og tidskrævende. Forhandlere, leasingselskaber mv. har i praksis ingen jordisk chance for med blot nogenlunde sikkerhed at fastsætte brugtbilsværdierne. Dette vil være særligt byrdefuldt og tidkrævende for dyrere biler, hvoraf antallet af nyere brugte biler er stærkt begrænset. Prisdannelsen vil blive helt umulig for bilmodeller, der er ny-introducerede, og derfor ikke tidligere har været markedsført.

Der er derfor tale om et for dansk lovgivning hidtil uset byrdefuldt forslag over for erhvervsvirksomheder i Danmark.

I lovforslaget forklares ikke, hvorfor der nu indføres en 4 måneders grænse og hvorfor det netop er 4 måneder. Meningen med registreringsafgiften er jo, at afgiften skal fastsættes ved registreringen. Med de foreslåede regler skal afgiftsgrundlaget fastsættes både ved registrering og dernæst ved videresalg eller senest efter 4 måneders ejertid, og så skal afgiften måske genberegnes. Hvis afgiften viser sig at være større, skal der betales mere. Og dog, for man kan fortsat få afgift retur efter værditabsreglen. Det er altså en absurd og bagvendt måde at beregne og opkræve afgifter på, og retssikkerheden vil i vore øjne blive bragt i alvorlig fare.

Retssikkerhedsmæssigt er det utilstedeligt, at borgere og virksomheder skal leve med en generelt system, der først kan fastsætte registreringsafgiftens størrelse længe efter aftaleindgåelsen og op til 4 måneder efter indregistreringen.

Vi kan næsten ikke forestille os, at det skulle være for at kunne fastholde virksomhedernes og borgernes EU bestemte ret til en værdiberegning, og at de 4 måneder så er valgt for at undgå, at for mange biler vil blive omfattet af denne ret og således begrænse effekten deraf. Det er, som om regeringen forsøger at opretholde en formel overensstemmelse med EU-regler, mens man i praksis forsøger at komme uden om reglernes virkning. Det er vores opfattelse, at der er grundlag for, at Kommission ser nærmere på udformning og indhold og virkning af lovforslaget.

#### Beskatning af firmabiler:

Biler, som en virksomhed selv indkøber og stiller til rådighed for dens ansatte, dvs. firmabiler, omfattes ikke af de nye regler om genberegning af afgift, medmindre bilerne anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg. Som følge af en formodningsregel, der er indføjet i bemærkningerne til lovforslaget (side 33), anses imidlertid alle biler, indkøbt af virksomheder i bilbranchen, som biler, der anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Denne regel fører til, at virksomheder i bilbranchen ikke har adgang til de flåderabatter, som andre virksomheder har ved indkøb af biler, der stilles til rådighed for de ansatte. Det er en ubegrundet forskelsbehandling af virksomhederne, og det gør det dyrere for virksomheder i bilbranchen at anvende firmabiler, end det vil være for andre virksomheder.

Forslaget fører også til, at andre virksomheder fremover må formodes at lade være med at lease firmabiler til medarbejderne, og så vil virksomhederne være begrænset til at skulle egenfinansiere eller lånefinansiere indkøb af firmabiler.

Vi kan ikke af lovforslaget se, om en genberegning af afgift skal have virkning for beskatningen af de ansatte af fri bil. Lovforslaget er tavst herom.

Efter Ligningslovens § 16 opgøres bilens værdi i de første 36 måneder efter første indregistrering til "den oprindelige nyvognspris".

Af den foreslåede nye § 9a, stk. 2, fremgår det, at hvis en værdiansættelse af en bil omfattet af stk. 1 overstiger den afgiftspligtige værdi ved første registrering, skal den nye, højere værdi herefter anses for bilens "oprindelige afgiftspligtige værdi". Vi er bekymrede for, at disse formuleringer, herunder ikke mindst anvendelsen af ordet oprindelig kan blive anvendt til også ændre grundlaget for beskatningen af fri bil. Vi finder det i så fald urimeligt, såfremt ansatte i "bilbranchen" skal beskattes af en højere værdi af firmabil end ansatte i andre brancher.

#### Overgangsreglen i § 3, stk. 4:

Efter ordlyden af overgangsreglen i § 3, stk. 4, vil kun aftaler om køb indgået mellem en forhandler og en slutbruger og underskrevet senest den 2. oktober 2017 kunne påberåbes, forudsat at registrering finder sted senest den 1. april 2018.

Det er uklart, om reglen kun skal omhandle aftaler mellem forhandlere og forbrugere, eller om den også omfatter aftaler mellem importører og forhandlere, mellem forhandlere og leasingselskaber og mellem importører og leasingselskaber. Vi skal fremhæve, at samme spørgsmål har været genstand for drøftelse i forbindelse med tidligere ændringer af registreringsafgiftsloven, herunder senest L94 i 2012. Ved L 94 blev virksomheder i bilbranchen gjort til brugere, hvilket blev understreget i SKATs efterfølgende vejledninger. Det bør derfor præciseres, at alle købsaftaler underskrevet senest 2. oktober 2017 omfattes af overgangsreglen, uanset mellem hvilke parter købsaftalen er indgået.

Af endnu større betydning er det, at leasingaftaler ikke ser ud til at skulle omfattes af en overgangsordning. Det betyder, at bindende aftaler om leasing, der er indgået på grundlag af de forretningsmæssige kalkuler, der var gældende før 3. oktober 2017, ikke kan opretholdes. Det er et stærkt indgreb i aftalefriheden, og det kan medføre omkostninger, som parterne ikke har kunnet forudse.

Vi mener, at overgangsreglen bør omfatte alle parter, der måtte have indgået en skriftlig fast bindende købs- eller leasingaftale, sådan som disse juridisk set er defineret.

Dette vil være i overensstemmelse med den lovgivning, der tidligere er anvendt, f.eks. i L 94 fra 2012, hvor det i § 2, stk. 2, anføres: "Køretøjer, hvorom der er indgået skriftlig aftale om køb eller leasing med slutbruger, herunder leasingtager, senest den 27. februar 2012, og som anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret senest den 31. juli 2012, afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens § 8."

Det forekommer os uforståeligt, og vi finder det kritisabelt, at regeringen ikke har foreslået tilsvarende overgangsregler, der sikrer, at grundlaget for indgåede aftaler ikke afgørende forringes af nye skatteregler.

De foreslåede regler skal have virkning for alle fra og med 3. oktober. Det er ligeledes uforståeligt, at en borgerlig regering kan foreslå så grundlæggende ændringer for en branche uden varsel. Virksomhederne har ikke mulighed for at planlægge efter det nye regelgrundlag, der jo ikke bare kræver ændrede kalkulationer, men det vides heller ikke, hvor mange leasingaftaler man fremover ikke vil komme til at indgå."

#### Anvisning af køber (finansiel leasing):

SKAT udsendte den 2. oktober et udkast til styresignal om forholdsmæssig afgift. I udkastet gøres det til en absolut regel, at en anvisningsret eller -pligt for en leasingtager alene må omfatte anvisning til

3.-mand. Dette er ligeledes anført i lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser, som om det var gældende praksis.

Efter lovforslaget (§1, nr. 5) gøres det nu til en ny yderligere betingelse for godkendelse af aftaler om forholdsmæssig leasing, at der ikke indgås aftaler om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko.

Da bestemmelsen skal indsættes i lovens § 3b, stk. 1, må det lægges til grund, at forbuddet mod overskudsdeling alene gælder leasingaftaler på forholdsmæssig afgift. Så vidt ses, gælder reglen både for danske og udenlandske leasingselskaber.

Det ser således ud til, at finansiel leasing ikke længere vil være mulig med leasingbiler, herunder varevogne på forholdsmæssig afgift.

Vi finder det principielt urimeligt, at visse af virksomhedens produktionsaktiver, i dette tilfælde altså biler, ikke kan leases på samme vilkår som virksomhedens øvrige materiel.

Vi finder endvidere indførelsen af begrænsningen uden varsel særligt urimelig, idet leasing- og udlejningsvirksomhederne ikke får nogen frist til at indstille sig på de nye forretningsvilkår. Det er ganske byrdefuldt for leasing- og udlejningsvirksomhederne.

End ikke leasingaftaler indgået inden 3. oktober 2017 vil kunne tillægges virkning efter det aftalte indhold, selv om aftalerne er indgået på vilkår, der var gældende, før loven skal have virkning.

#### Offentliggørelse af afgiftsoplysninger:

Efter lovforslaget skal der fremover offentliggøres yderligere oplysninger om afgiftsgrundlaget, således at der ud over afgiftsgrundlaget yderligere skal offentliggøres både den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen. Er meningen i så fald, at der både skal offentliggøres det første afgiftsgrundlag og det evt. nye, der måtte følge af en genberegning efter 4 måneders reglen?

Vi finder ikke, at sådanne oplysninger vil være fremmende for konkurrencen. Ved L94 fra 2012 blev en foreslået regel om opgørelse af gennemsnit af beregningsgrundlag taget ud af lovforslaget, idet det kunne være hæmmende for en dynamisk prisdannelse. Det er vores opfattelse, at dette tilsvarende gør sig gældende med L4, idet offentliggørelse af alle de nu krævede oplysninger uden videre vil indsnævre spændet for forhandlede rabatter.

#### Værditabsreglen:

Værditabsreglen i § 3b, stk. 7, vil fortsat give mulighed for at få afgift retur. "4 måneders biler" vil således fortsat kunne få en del af eller endog hele den betalte afgift retur, hvis bilens brugtværdi er den samme eller højere end nyprisen. Og selv om der for en f.eks. 9 måneders kontrakt skal betales afgift for de resterende 5 måneder af det afgiftsgrundlag, der er resultatet af genberegningen, vil det også herefter være muligt at anvende værditabsreglen.

Det er vanskeligt at forstå, at en ny regel om højere afgift som følge af en brugtbilsværdi, der er højere end nyprisen, samtidig kan føre til refusion af betalt forholdsmæssig afgift. Og det bliver da helt umuligt at forklare den danske befolkning, hvorledes regeludformningen er i Danmark.

Vi kan af lovforslagets bemærkninger ikke se, om afgiftsgrundlaget skal tilbagediskonteres fra genberegningstidspunktet til bilens første registreringsdag – eller om en skematisk afskrivningstabel anvendes for denne tilbagediskontering. Efter lovteksten skal den afgiftspligtige værdi efter 4-måneders reglen angives som et brugt køretøj efter § 10. Imidlertid angiver beregningseksempel 2, nederst side 14 i lovforslagets bemærkninger, at der beregnes en nypris efter en eller anden form for tilbagediskontering til købstidspunktet. Dette bør klarlægges.

#### Forslag til Skatteministeren:

Vi har et forslag til hvordan man evt. alternativt kunne håndtere "genberegningen":

Kan beregningsreglen i § 3b, stk. 7, justeres således, at opgørelsen af afgiftsforbruget følger det markeds-mæssige værdifald på tilsvarende biler; hvis f.eks. tilsvarende bilers værdi er faldet 9 pct. fra nye til et år gamle, reduceres den forholdsmæssige afgift fra 15 pct. til 9 pct. for det første år, hvorefter der alene returneres et beløb svarende til 6 pct. point af afgiften?

#### Konklusion vedr. leasing:

I stedet for denne komplicerende udbygning af det i forvejen komplicerede registreringsafgiftssystem ville det have været formålstjenligt, om regeringen havde arbejdet lidt mere med en robust registreringsafgift, f.eks. bilernes værdi ved indkøb fra producenterne. Herved ville grundlaget for selve registreringsafgiften være det samme i alle led, uanset af hvem og til hvem en bil indregistreres. Afgiften skulle selvfølgelig først opgøres og betales ved indregistrering, således at afgiften ikke forveksles med en importafgift.

Den eneste reelle mulighed for en robust afgift er dog fortsat i vore øjne en teknisk afgift på objektive kriterier.

#### Lovforslagets § 2 (Grøn ejerafgift):

Vi forstår ændringerne til brændstofforbrugsafgiftsloven således:

Det foreslås, at brændstofforbrugsafgiftsloven ændres, således at den grønne ejerafgift for personbiler forhøjes, ligesom der indføres nye trin for personbiler med et brændstofforbrug bedre end 20,0 km/l og op til 50,0 km/l for benzinbiler. For dieselmotorer udvides skalaen tilsvarende med nye trin op til 56,3 km/l mod i dag 32,1 km/l.

Det foreslås, at satserne for den halvårlige ejerafgift forhøjes med 250 kr. for personbiler på de eksisterende trin. For biler på de nye trin, hvor afgiften hidtil har været 0 kr. indføres en ny graduering på mellem 330 kr. og 540 kr. (2018-niveau).

Vi bemærker, at de nye trin også gælder for varebilerne. Dette har dog ingen afgiftsmæssig betydning for varebilerne, idet disse fortsætter på de nuværende afgifter også på de nye trin, hvor afgiften for disse vil være 0 kr.

- Vi har derfor ingen bemærkninger til ændringerne i brændstofforbrugsafgiftsloven for så vidt angår varebiler.

For så vidt angår den forhøjede ejerafgift for personbiler finder vi det relevant, at der tilføjes trin, der afspejler brændstofforbruget for biler med f.eks. nye hybridteknologier – herunder plug-in hybridbiler. Vi antager, at de nye trin skal afspejle dette.

Selvom gradueringen mellem de nye trin for den grønne ejerafgift er forholdsvis beskeden, finder vi de foreslåede ændringer (forhøjelser) i den grønne ejerafgift fornuftige i betragtning af, at de kan bidrage til en reduktion i den værdibaserede registreringsafgift.

- Vi ser gerne, at den grønne ejerafgift tillægges større vægt på bekostning af registreringsafgiften, og kan således overordnet støtte lovforslaget på dette punkt.

#### Lovforslagets § 3 (Ikrafttrædelse og overgang mv.)

Det fremgår, at ændringerne i lovforslaget skal have virkning fra lovforslagets fremsættelse den 3. oktober 2017. Ikrafttrædelsen er ikke fastsat ved fremsættelsen, men det fremgår, at ændringerne vil træde i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Derved sikres ifølge bemærkningerne, at perioden mellem fremsættelsen og ikrafttrædelsen bliver så kort som mulig. Vi er enige i dette hensyn

Lovforslaget indebærer dog en forskellig implementering af enkelte dele, idet det foreslås at ændringer vedrørende den grønne ejeravgift først opkræves fra og med den 1. juli 2018, selvom de har virkninger / gælder for biler, der er indregistreret første gang i Danmark den 3. oktober 2017.

Vi forstår det således, at der ikke vil ske en efteropkrævning / regulering for ejeravgiften for perioden mellem den 3. oktober og den 1. juli 2018, uanset at registreringsafgiften efterreguleres med evt. tilbagebetaling for overskydende betalt afgift for biler indregistreret i perioden mellem den 3. oktober 2017 og ikrafttrædelsen. Vi har ingen bemærkninger til denne del.

Med hensyn til registreringsafgiften læser vi lovforslaget således, at køretøjer, der er omfattet af de foreslåede ændringer, og som anmeldes til indregistrering fra den 3. oktober 2017 og til og med dagen for ikrafttrædelse, afgiftsberigtiges efter de gældende regler, samt at efterregulering og evt. tilbagebetaling af afgift vil ske til indbetaleren af registreringsafgiften efter ikrafttrædelsen (dvs. typisk til forhandleren).

- Vi er enige i at tilbagebetaling / efteropkrævning sker til indbetaleren (forhandler), idet købsaftaler dermed kan indgås så smidigt som muligt i perioden fra den 3. oktober 2017 og frem til ikrafttrædelse. Dette følger således praksis fra tidligere.

Det fremgår af bemærkningerne, at grundlaget for genberegningen efter ikrafttrædelsen er den pris, som bilen er handlet og afgiftsberigtiget til i perioden fra den 3. oktober 2017 og til ikrafttrædelsen. Vi er ligeledes enige heri, idet dette også følger hidtidig praksis.

#### Købsaftaler og overgang:

Det foreslås i § 2, stk. 4, 2. – 5. pkt., at ændringerne vedrørende bl.a. satserne / skalaknækket i registreringsafgiften samt fradragene for sikkerhedsudstyr og brændstoføkonomi (samt visse andre dele) ikke skal have virkning for køretøjer, hvor der indgået en bindende købsaftale senest den 2. oktober 2017, men hvor indregistrering først sker efter den 3. oktober 2017.

Det fremgår, at der er valgfrihed til at afgiftsberigtige disse køretøjer enten efter de nuværende regler eller efter de nye regler, således at købere har mulighed for at anvende de nye regler, såfremt afgiften er lavere herefter.

Vi finder det fornuftigt med denne overgangsordning i betragtning af, at der kan være lang leveringstid på visse biler, og at køber som udgangspunkt ikke kan sikre indregistrering inden den 3. oktober 2017, selvom købsaftale er indgået i god tid inden da.

Vi bemærker, at der er sat en frist for indregistrering af disse køretøjer til den 1. april 2018, hvorefter denne valgfrihed ikke længere består, og hvorefter der skal afgiftsberigtiges efter de nye regler, uanset at købsaftale er indgået inden den 2. oktober 2017.

- Vi anbefaler, at der gives mulighed for dispensation til forlængelse af denne frist for køretøjer i de tilfælde, hvor leveringstiden (evt. af uforudsete årsager) overskrides – også selvom denne problemstilling sandsynligvis vil være af mindre omfang.
- Med hensyn til dokumentationen for bindende købsaftale anbefaler vi, at denne ikke skal være mere omfattende, end hvad der følger af normale købsaftaler / slutsedler. F.eks. bør dokumentationskravet afgrænses, således at der ikke kræves identifikation af det konkrete køretøjs stelnummer. Det er således helt normalt, at køretøjet kun er konfigureret, men endnu ikke produceret på tidspunktet for købsaftalens indgåelse.
- Vi finder desuden, at der er helt nødvendigt, at ikke kun købsaftaler men også leasingaftaler omfattes af den foreslåede overgangsordning. Under alle omstændigheder bør købsaftaler og aftaler om privatleasing sidestilles.

Overordnet gælder det både for købsaftaler og leasingaftaler, at der skal tages hensyn til de uforudsete økonomiske konsekvenser, for de der rammes af lovgivningsmæssige indgreb.



For vore bemærkninger vedrørende virkning, ikrafttrædelse og overgangsbestemmelser i forbindelse med leasing mv. henvises til afsnittet ovenfor.

#### **Øvrige bemærkninger:**

##### Vedr. reparationsgrænsen:

For os er det vigtigste, at bilerne repareres fagligt korrekt og efter de af fabrikken fastsatte tekniske retningslinjer. Endvidere er det vigtigt for ejeren og vores brand, at bilens værdi ikke forringes f.eks. ved brug af reservedele, som ikke er i overensstemmelse med fabrikkens kvalitetskrav. Vi har derfor ikke yderligere kommentarer til denne del.

##### Vedr. administrative byrder for erhvervslivet:

Som antydnet finder vi de foreslåede bestemmelser vedrørende leasing, forholdsmæssig afgift og genberegning særligt problematiske. Vi har understreget både det retssikkerhedsmæssigt problematiske ved, at biler skal værdiansættes ikke kun ved første indregistrering men også efter 4 måneder - og det administrative besvær der følger med.

Vi har tidligere understreget de betydelige administrative byrder for erhvervslivet, der følger af registreringsafgiftens værdiprincip. Det ændrer det foreliggende lovforslag ikke ved, men alene bestemmelserne om genberegning af den afgiftspligtige værdi tenderer mod at øge de i forvejen store omkostninger, der er forbundet med at fastslå den afgiftspligtige værdi for hver enkelt bil, der indregistreres i Danmark.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har tidligere vurderet de administrative konsekvenser ved at håndtere registreringsafgiften til at være relativt beskedne. Disse vurderinger har dog fokuseret snævert på den administrative proces ved selve indregistreringen, efter indførelsen af det digitale motorregister.

Vi tager derfor et betydeligt forbehold for TERs (kommende) vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervslivet. Vi vurderer, at de administrative omkostninger ved det foreliggende lovforslag vil være betydelige.

Vi har ingen bemærkninger til lovforslagets øvrige dele.

Med venlig hilsen

Gunni Mikkelsen  
Adm. Direktør  
De Danske Bilimportører



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

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

---

Høring J.nr. 2017-5154

Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

Til: lovgivningoekonomi@skm.dk .

cc: jrj@skm.dk; tth@skm.dk.

10.10.201

Danmarks Frie AutoCampere er en forening for autocamperinteresserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for. Danmarks Frie AutoCampere er trods sine kun to år Danmarks næststørste autocamperforening.

Vi har med interesse gennemgået det fremlagte lovforslag L4 - 2017/18 og set, at der nu - i modsætning til de to seneste reguleringer af registreringsafgiften - er taget højde for at mindsteafgiften i § 5 a, stk. 2, som vi også tidligere har udtrykt ønske om, nu nedsættes, således at autocampere følger samme nedsættelse som andre personbiler.

Når der i lovgivningen skelnes mellem en autocamper og en personbil uden indretning til beboelse skyldes det, at autocamperen ellers ville blive uopnåeligt dyr i forhold til en bil med campingvogn, hvor der ikke betales afgift af campingvognen.

I forslaget er indeholdt en afgiftsbyrde på 6.000 kr. for hver km/l en dieselbil kører mindre end en grænse på 22 km/l. Dette punkt rammer de billigste autocampere, der ofte er nye autocamperejeres første autocamper, meget hårdt i forhold til en almindelig personvogn, der trækker en campingvogn af samme størrelse. Her er personvognens registreringsafgift ikke øget i forhold til det merforbrug den har, når den trækker campingvognen.

Vi vil derfor foreslå, at afgiftsbyrden mht. brændstofforbruget for autocampere nedsættes til 1/3 af den, der gælder for almindelige personvogne.

*Danmarks Frie AutoCampere kan derfor til fulde anbefale lovforslagets § 1, stk. 1, pkt. 28, mens vi foreslår § 1, stk. 1, pkt. 25 ændret i.h.t. ovenstående, for køretøjer der afgiftsberigtiges efter Registreringsafgiftslovens § 5a, stk. 2*

Vi har ingen bemærkninger til lovforslagets øvrige dele.

Med venlig hilsen

Henrik Krebs, formand

Danmarks Frie AutoCampere - [www.dfac.dk](http://www.dfac.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

[lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
[jrj@skm.dk](mailto:jrj@skm.dk)  
[tth@skm.dk](mailto:tth@skm.dk)

## **Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven**

DI og Bilbranchen har modtaget lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven i høring. DI og Bilbranchen har såvel generelle som konkrete bemærkninger til lovforslaget. Endvidere rejser lovforslaget og dets bemærkninger en række spørgsmål, som der er behov for en hurtig afklaring af. Disse vil for overskuelighedens skyld neden for være kursiveret.

DI og Bilbranchen er først og fremmest tilfreds med endnu en nedsættelse af registreringsafgiften. Lovforslaget indeholder gode elementer og trækker i retning af bedre, grønnere og sikrere biler. Aftalen betyder, at flere danskere nu vil få adgang til lidt bedre biler - til gavn for miljø og trafiksikkerhed. Ved at sænke registreringsafgiften og samtidig lægge en større del af bilbeskatningen på en teknisk baseret og løbende afgift, tager vi et skridt i retning af mere intelligente bilafgifter. Bilbranchen har længe anbefalet en samlet omlægning af de danske bilafgifter. Men Bilbranchen glæder sig over, at der er fundet en løsning, som trækker i den rigtige retning.

Videre udtrykker DI og Bilbranchen også glæde over, at reparationsgrænsen (lovforslagets § 1, nr. 30 og 32) foreslås trinvist forhøjet til 75 pct. Den høje beskatning på biler i Danmark gør, at vi har brug for en reparationsgrænse. Grænsen forhindrer, at man på værkstederne reparerer i afgiftsdelen af bilen. I lyset af de seneste års nedsættelse af registreringsafgift giver det imidlertid god mening at hæve reparationsgrænsen. Det vil blandt andet betyde højere aktivitet på værkstederne, som igen vil få mulighed for at tage flere lærlinge ind. Hvis grænsen skal administreres i praksis, må vi dog holde fast i, at opgørelsen skal ske med nye reservedele, og Bilbranchen noterer sig med tilfredshed, at forslaget ikke lægger op til en ændring heraf.

Forslaget om en lavere registreringsafgift løser imidlertid ikke 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 vil tilgodese de mest miljøvenlige biler, uanset teknologi og skærpe konkurrencen mellem teknologier. Betales afgiften samtidig

løbende, sikres en hurtigere udskiftning af forældede biler og dermed en mere moderne bilpark samt lavere låne- og forsikringsomkostninger for forbrugerne.

De hidtil gældende regler tillader blandt andet, at der kan betales forskellig registreringsafgift på to identiske biler. At dette kan lade sig gøre skyldes, at den danske registreringsafgift afhænger af bilens pris. Hvis der gives rabat ved køb af mange biler, er det ikke kun bilimportøren, der giver rabat, det gør staten også, da afgiften afhænger af prisen. Bilbranchen har i en årrække påpeget, at dette er én af en lang række af u hensigtsmæssige konsekvenser af den danske registreringsafgift. En prisbaseret registreringsafgift, som vi har i dag, vil altid tilskynde virksomheder til inden for lovgivningens rammer at arrangere sig således, at de kan opnå det mindst mulige grundlag for afgiftsberigtigelsen.

Den nuværende registreringsafgift fremstår generelt som et kludetæppe skabt gennem mange års forsøg på at reparere på systemet, hvor man ikke har formået at gøre op med de grundlæggende problemer i loven. Resultatet er en afgift, der er yderst vanskelig at gennemskue, administrativ tung for alle involverede parter og fyldt med særregler og undtagelser, som er med til at skabe uigennemsigthed på markedet. Nærværende lovforslag bidrager desværre ikke til et grundlæggende opgør med denne kompleksitet.

Med dette som udgangspunkt bemærkes følgende til lovudkastets konkrete bestemmelser:

### **§ 1, nr. 5. Leasingaftaler**

Med den foreslåede begrænsning forudser DI og Bilbranchen, at det reelt ikke længere vil være muligt at etablere finansiel leasing, der således rammes bredt. Mens det anerkendes, at det kan være nødvendigt at gribe ind overfor u hensigtsmæssige konsekvenser af gældende lovgivning, må DI og Bilbranchen imidlertid kritisere, at man med lovforslaget pålægger erhvervslivet større byrder i form af vanskeligere finansieringsforhold og dermed ringere konkurrenceevne.

Eksempelvis anvender mindre håndværksvirksomheder i dag i stort omfang finansielt leasede varevogne, som købes efter udløb af leasingperioden på fire til fem år. Herefter anvendes varebilen af virksomheden i måske yderligere tre til fem år, inden bilen skrottes eller sælges billigt til en eksportør eller lignende. Ofte er disse biler indrettet med reoler, hylder, skuffer, samt fast bund og sider, som det vil være dyrt at flytte over i en ny varebil. Endvidere medfører brugen af disse biler, at de ofte har ridser og buler, som skal afregnes til leasingselskabet, medmindre virksomheden som nu under en finansiell leasingaftale blot vil købe bilen og leve med de ridser og skader bilen har. Finansiell leasing af varebiler og helt almindelige personbiler til erhvervsvirksomheder er et finansieringsredskab og har ikke givet anledning til den afgiftsspekulation, som lovforslaget har til formål at fjerne grundlaget for.

Et andet eksempel er bilforhandlernes leasing af demonstrations- og udlejningsbiler, hvor det er helt sædvanligt, at disse finansieres gennem et leasingselskab. Det bliver efter DI og Bilbranchens vurdering vanskeligt for bilforhandlere at erstatte denne finansiering, da det vil være svært at stille samme sikkerhed, som ejerskabet gennem et leasingselskab indebærer. I fremtiden vil forhandlerens demofinansieringsramme skulle ses sammen med den øvrige driftsfinansiering i banken, og det vil medføre mere begrænsede muligheder og et højere risikotillæg fra bankens side.

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. Ud over en opbremsning i salget af nye biler til leasingselskaber har det, for kunder, der skulle have deres leasingaftale forlænget fra og med 3. oktober 2017, den uheldige konsekvens, at de er nødt til at lade deres biler afmelde og aflevere dem, fordi de ikke kan få leasingkontrakten forlænget hos leasingselskabet. I perioden, indtil det igen bliver muligt, kan kunderne være nødt til at dække deres transportbehov på anden vis, ligesom de må betale for et nyt sæt nummerplader til bilen, når det igen bliver muligt at forny leasingkontrakten.

*§ 1, nr. 5 skaber efter sin formulering både på kort og på lang sigt en række væsentlige konsekvenser for branchen og branchens kunder. DI og Bilbranchen imødeser en hurtig afklaring af, om dette har været hensigten med forslaget.*

### **§ 1, nr. 40. Euro NCAP-fradrag**

Til lovforslagets § 1, nr. 40 bemærker DI og 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 særdeles u hensigtsmæssige konsekvenser.

Euro NCAP regulerer løbende reglerne, så det bliver sværere at opnå fem stjerner (maksimalt antal). Det betyder, at biler med umiddelbart ens testresultater i virkeligheden kan have vidt forskellige sikkerhedsniveauer. En test har en gyldighed på seks år. Dvs. at en model som er testet i 2014 med fem stjerner, ikke kan sammenlignes med en model fra 2017, da modellen fra 2017 er testet på andre og hårdere præmisser. Man risikerer derfor, at præmiere ældre biler i stedet for nyere biler, der faktisk er mere sikre.

Det er heller ikke alle biler, der bliver Euro NCAP-testet. Man kan derfor i teorien stå med markedets bedste og sikreste bil, men vil ikke kunne opnå fradrag herfor, alene fordi Euro NCAP ikke har testet pågældende model. F.eks. er en yderst sikker bil som Volvo XC60 endnu ikke testet, og ville derfor ikke kunne opnå det forhøjede sikkerhedsfradrag. 10 pct. af bilerne solgt på det europæiske marked er efter de oplysninger Bilbranchen er i besiddelse af ikke Euro NCAP-testet.

Euro NCAP-vurderinger foretages af en privat virksomhed udenfor myndighedskontrol. Man skal betale for at få testet sit køretøj, og det er Euro NCAP, der vælger rækkefølgen køretøjerne bliver testet i. Det vil sige, at der skabes ulige vilkår for de enkelte fabrikant-ter, og at det de facto vil være en privat virksomhed, der bestemmer om en bestemt bil-model skal have et fradrag i Danmark.

Endelig testes køretøjerne med det udstyrsniveau, som er fællesnævneren for det europæiske marked, og man kan kun få "point" for ekstra sikkerhedsudstyr, som findes til alle varianter i en modelserie. Således vil danske forbrugere, som ønsker at købe det bedste sikkerhedsudstyr ikke nødvendigvis blive belønnet i et dansk bilafgiftssystem baseret på sikkerhedsstjerner.

DI og Bilbranchen foreslår derfor, at fradraget for NCAP helt afskaffes og erstattes med fradrag på væsentligt sikkerhedsudstyr, der endnu ikke omfattet af EU-typegodkendelses-kravene, og som ikke er obligatorisk udstyr for alle nye biler. Vi kan i den forbindelse pege på automatisk nødbremse kaldet "Advanced Emergency Braking System" – (AEBS) og vognbaneassistent kaldet "Lane Keeping Assistance" (LKA). Så-danne sikkerhedssystemer kommer ikke alene den konkrete bilist til gode men også

dennes medtrafikanter. Der er derved en række positive eksternaliteter forbundet med denne type sikkerhedsudstyr, hvilket netop kan begrunde en afgiftsfordel.

#### **§ 1, nr. 41. Genberegning for varebiler**

Der lægges i den nye § 9a, stk. 1 op til en genberegning af nye køretøjer, herunder varebiler. 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 af § 9a. Det er derfor DI og Bilbranchens forslag, at genberegningen bør begrænses til køretøjer omfattet af REGAL § 4, stk. 1, nr. 2 (personbiler).

#### **§1, nr. 41. Genberegning af bilforhandlernes køretøjer**

Køretøjer anskaffet af bilforhandlere er efter bemærkningerne til L4 omfattet af den nye § 9a, stk. 1, idet de betragtes som anskaffet og anvendt med henblik på videresalg. DI og Bilbranchen er kritiske overfor denne antagelse om, at køretøjer indkøbt af bilforhandlere pr. definition anses om anskaffet med henblik på videresalg. Køretøjerne er indkøbt, fordi de er nødvendige i driften af en nybilforretning med henblik på afprøvning, og fordi værkstedskunder både i forbindelse med service-, reparations- og skadesarbejde efter spørger en udlejningsbil i reparationstiden. Dertil kommer, at en bilforhandler med henblik på at opfylde kundernes reklamlationsret efter købeloven kan være forpligtet til at stille en lånebil til kundens rådighed, idet reparation af mangler, skal ske uden omkostninger for kunden, herunder omkostninger til transport, mens køretøjet er på værksted.

Disse biler er dermed primært indkøbt med henblik på at indgå i driften, herunder at imødekomme kundernes ønsker og behov. Bilerne anskaffes for at være i stand til at drive en effektiv forhandlervirksomhed og må sidestilles med et hvilket som helst andet aktiv, som bilforhandlerne erhverver som led i driften af sin bilforhandlervirksomhed. I tilknytning hertil bemærkes, at alle nybilforhandlere er forpligtet til at have demonstrationsbiler og kundebiler på værkstedet ifølge kontrakten mellem den enkelte nybilforhandler og dennes bilimportør(er). Det følger desuden af disse kontrakter, at demonstrationsbilerne og i nogen grad kundebilerne på værkstedet skal afspejle det enkelte bilmærkes nyeste modelprogram. Antallet af demonstrationsbiler og modelmixet bestemmes således ikke udelukkende af bilforhandleren selv.

DI og Bilbranchen må også forstå forslaget således, at heller ikke en bilforhandlers anskaffelse af køretøjer til medarbejdernes brug er undtaget for pligten til genberegning efter den nye § 9a. Derved forskelsbehandles firmabiler anskaffet af en bilforhandler i forhold til firmabiler anskaffet af virksomheder, der ikke erhvervsmæssigt har tilknytning til bilmarkedet. Køretøjer stillet til rådighed for en bilforhandlers medarbejdere er nødvendige i forbindelse med arbejdets udførelse, ligesom de fungerer som rullende vareprøver for virksomheden. Det er almindeligt, at det af de pågældende medarbejderes ansættelsesaftaler fremgår, at medarbejderen er forpligtet til at stille køretøjet til virksomhedens rådighed; eksempelvis til kunders afprøvning.

Efter endt brug vil demonstrationsbiler, firmabiler, udlejningsbiler m.v. biler blive solgt som brugte biler, idet dette dog er sekundært i forhold til det eller de formål, der ligger til grund for anskaffelsen og anvendelsen i bilforretningen. På den måde adskiller en bilforhandler sig ikke fra alle andre erhvervsvirksomheder, som også sælger køretøjer efter endt brug, som tidligere er anskaffet til driftsmæssige formål.

Det fremgår, af den nye § 9a, stk. 2, at der for leasingkøretøjer ikke efteropkræves afgift for den del af kontraktperioden, der ligger forud for genberegningen. Derved sker der en ubegrundet forskelsbehandling af leasingkøretøjer og køretøjer på fuld afgift og dermed også en forskelsbehandling mellem leasing og ejerskab. Ved genberegning for køretøjer på fuld afgift ved salg eller senest efter fire måneder beregnes der fuld afgiftsregulering også for perioden forud for genberegningen.

Lovforslaget har dermed den konsekvens, at bilforhandlere skal 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 kan opnå samme rabatter, skal. Dette udgør efter DI og Bilbranchens opfattelse en urimelig forskelsbehandling af bilforhandlerne. Videre opnår virksomheder uden tilknytning til bilmarkedet samtidig en økonomisk fordel frem for virksomheder med tilknytning til bilmarkedet, der er betænkelig henset til statsstøttere reglerne.

### **§ 1, nr. 41. Genberegning af afgiftspligtig værdi - dokumentation**

Til lovforslagets § 1, nr. 41 bemærker DI og Bilbranchen, at der i den nye § 9a, stk. 4 lægges op til, at ejere af de omfattede køretøjer af egen drift skal angive en ny afgiftspligtig værdi ved salg eller senest fire måneder efter første indregistrering. Af bemærkningerne fremgår det, at det, der skal dokumenteres, er den proces, som virksomheden har fulgt, og det resultat, som virksomheden har nået. Virksomheden skal således dokumentere de oplysninger, som er lagt til grund ved vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi. Det kan eksempelvis være et repræsentativt udsnit af salgsannoncer for tilsvarende køretøjer.

Det anføres i bemærkningerne, at vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi følger de samme principper, som vurderingen af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer efter REGAL §10 gør i dag. *DI og Bilbranchen vil gerne have 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 SKAT's Juridiske Vejledning og SKAT's Vejledning om værdifastsættelse.* Det bemærkes i den forbindelse, at der kan opstå den situation, at man ved indhentelse af referencepriser og foretagelse af genberegningen, i realiteten kan komme til at betale registreringsafgift af eftermontreret afgiftsfrit udstyr, fordi markedsprisen baserer sig på køretøjer med ekstraudstyr.

Den nye § 9a, stk. 4 rejser dog flere problemstillinger. For det første medfører en sådan proces betydelige administrative byrder for bilforhandlerne, der svarer til, at arbejdet med at indregistrere bilen skal foretages to gange. Kravet om angivelse af en afgiftspligtig værdi indebærer, at de skal finde en markedspris, at den skal dokumenteres, og at der i mange tilfælde også skal indbetales yderligere afgift. For at finde markedsprisen skal den enkelte bil desuden konkret vurderes og gennemgås i relation til stand og kørte kilometer. Der skal måske tages fotos og udfyldes skemaer, som dokumenterer dette. Det kan formentlig endda lade sig gøre for så vidt angår de biler, der fire måneder efter første indregistrering forefindes på bilforhandlerens virksomheds grund. Men hvis bilerne er ude at køre med kunder fra salgsafdelingen eller værkstedet, bliver det vanskeligt at gennemføre kontrol og dokumentation og bilforhandleren skal administrativt indrette systemer, der sikrer, at køretøjer, som skal genberegnes, forefindes på grunden. Dette lægger betydelig hindringer i vejen for en effektiv drift af en bilforhandlerens virksomhed.

For det andet kan det vise sig endog særdeles vanskeligt at skaffe referencepriser på køretøjer, der er under fire måneder gamle og for hvilke der ikke endnu har fundet en pris-



dannelse sted. Der kan være tale om meget specielle køretøjer eller køretøjer, hvoraf der endnu kun er solgt ganske få eksemplarer eller måske slet ingen. Bilbranchen forudser, at det kan blive en meget administrativ tung og vanskelig opgave, at fremvise dokumentation for den angivne afgiftspligtige værdi også selv om markedsprisen altid vil ligge inden for et vist spænd. Det er således efter Bilbranchens opfattelse noget af en tilsnigelse, når lovforslagets bemærkninger beskriver den nye forpligtelse til at foretage genberegning som en administrativ proces, der allerede eksisterer i virksomhederne.

Uanset at ordningen med værdifastsættelsen af importerede brugte biler er velkendt og benyttet af branchen, er der dog for de importerede bilers vedkommende ofte tale om biler, der er ældre end 36 måneder og som har dannet en markedspris. Uden en skematisk eller matematisk værdifastsættelse af de helt nye biler vil en vurdering efter fire måneder være belagt med meget stor usikkerhed, der efterfølgende er underlagt SKATs kontrol og de store ressourcer der både for SKAT og for virksomhederne erfaringsmæssigt er forbundet hermed.

En praktisk løsning på dette problem kunne være en procentvis afskrivning med udgangspunkt i køretøjets standardpris med inspiration fra REGAL § 3b, stk. 2 om forholdsommæssig betaling af registreringsafgift.

Endelig bemærker DI og Bilbranchen, at genberegningen også indebærer en direkte økonomisk belastning af branchen, idet bilforhandleren i budgetter og regnskaber er nødt til at indkalkulere en eventuelt afgiftsdifference mellem indkøbsprisen og markedsprisen efter fire måneder. En genberegning medfører således øgede finansielle omkostninger for bilforhandlerne.

#### **§ 1, nr. 41. Personbeskatning efter ligningsloven**

Af § 1, nr. 41 fremgår det af stk. 2 til den nye § 9a, at overstiger den angivne afgiftspligtige værdi den afgiftspligtige værdi fastsat ved første indregistrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til den angivne værdi. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi.

*Bilbranchen efterlyser i den anledning svar på, hvorvidt en genberegning efter § 9a medfører pligt til en tilsvarende justering af beskatningen efter ligningslovens § 16, stk. 4, som anvender køretøjets oprindelige nyvognspris som skattepligtig værdi.*

#### **§ 1, nr. 44. Offentliggørelse af den beregnede og betalte afgift samt hjemmel**

DI og Bilbranchen finder det ikke hensigtsmæssigt, at den beregnede og betalte afgift for alle køretøjer, der afgiftsberigtiges, skal offentliggøres. En sådan offentliggørelse vil skabe stor risiko en mere ensrettet prissætning i markedet og kan derfor virke hæmmende for konkurrencen og føre til højere priser for forbrugerne.

I tilknytning hertil bemærker DI og Bilbranchen, at det nuværende system med offentliggørelse af det enkelte køretøjs afgiftsgrundlag er yderst vanskeligt at benytte, idet det ikke er muligt at identificere det enkelte køretøjs nøjagtige modelbetegnelse og udstyrsniveau. Det kunne derfor frygtes, at der med forslaget afsættes ressourcer til at supplere et i forvejen lidet anvendeligt system.

#### **§ 1, nr. 45 og 46. Højere sikkerhedsstillelse for betaling af afgifter m.v.**

Forhøjelsen af virksomhedernes sikkerhedsstillelse er en forringelse af branchens vilkår.

En standard bankgaranti koster 2,25%-4% (oplyst af Danske Bank 6. oktober 2017) og en forhøjelse af sikkerheden vil endvidere påvirke den enkelte virksomheds kreditramme i banken, idet bankkreditter og stillede garantier ses samlet, når banken fastsætter udlånsrammen til en bilforhandler.

Særligt hvor en bankgaranti sidestilles med at have en kassekredit stillet til rådighed til virksomhedens drift kan det frygtes, at en konsekvens kan være, at det bliver vanskeligere for virksomhederne at skaffe tilstrækkelige kreditfaciliteter. I sig selv og sammenholdt med de ændringer, lovforslagets § 1, nr. 41 om genberegning af bilforhandlernes demonstrations- og værkstedsbiler medfører, vil kravet om forhøjet garantistillelse øge bilforhandlernes finansielle omkostninger.

SKAT har allerede i dag muligheden for, at inddrage en virksomheds mulighed for løbende afregning af registreringsafgift, og forslaget stiller desværre en hel branche, der med få undtagelser betaler løbende og til tiden, dårligere, i stedet for målrettet at give SKAT bedre redskaber til at bringe en virksomheds registrering til ophør, som ikke længere opfylder betingelserne for registreringen.

Af bemærkningerne fremgår det i øvrigt, at der forventeligt vil blive taget udgangspunkt i en trappemodel. *DI og Bilbranchen efterlyser yderligere oplysninger om denne model.*

## **§ 2. Forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften.**

DI og Bilbranchen bemærker, at den foreslåede forhøjelse af satserne i brændstofforbrugsafgiftsloven medfører en forhøjelse af personbeskatningen, idet der efter ligningslovens § 16, stk. 4 til den skattepligtige værdi medregnes et miljøtillæg. Miljøtillægget udgør den årlige afgift, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven med tillæg af 50 pct. Denne forøgelse af beskatningen af fri bil indebærer dermed en ændring af skatteudgifterne jf. bemærkningerne til lovforslaget, pkt. 3.2.

## **§ 3. Valutabiler**

Lovforslaget § 3 nævner desværre ikke i de tilhørende bemærkningerne, hvorledes virksomhederne skal forholde sig i relation til valutabiler. *DI og Bilbranchen skal høfligst bede om, at det præciseres, hvorledes valutabiler skal afgiftsberigtiges i følgende situationer:*

- a) *Køretøjer indregistreret som valutabiler uden afgift før den 3. oktober 2017 og som overgår til anden anvendelse den 3. oktober 2017 eller senere.*
- b) *Køretøjer indregistreret som valutabiler uden afgift før den 3. oktober 2017 og som er afmeldt og sat på lager før den 3. oktober 2017.*

Det er af stor betydning for Bilbranchens medlemmer, at få klarlagt meget hurtigt, hvorledes valutabiler, indregistreret som sådanne før 3. oktober 2017 skal afgiftsberigtiges.

Forud for lovforslagets fremsættelse, fik Bilbranchen oplyst hos Skatteministeriet, at ”Hovedreglen er, at de nye regler for leasing- og valutaudlejningsbiler m.v. først gælder fra lovforslagets fremsættelse 3. okt. 2017. Så nugældende regler for leasing- og valutaudlejningsbiler m.v. indregistreret før 3. okt., vil også gælde for de samme biler efter 3. okt. 2017.”

Bilbranchen undrer sig over, at det ikke i lovforslagets bemærkninger er omtalt, hvordan ikrafttrædelsen af den nye regler påvirker valutabiler og vi skal hermed høfligst bede om, at det snarest præciseres, hvorledes valutabilerne i de to omtalte situationer skal afgiftsberigtiges.

### **§ 3. Bindende købsaftaler**

I § 3 foreslås det, at de nye afgiftsregler ikke har virkning for køretøjer, for hvilke der mellem en forhandler og en slutbruger er underskrevet en bindende købsaftale senest 2. oktober 2017 og som indregistreres senest 1. april 2018. *Idet Bilbranchen antager, at "slutbruger" i den forbindelse og i lighed med tidligere tilsvarende overgangsordninger også kan være et leasingselskab, ønsker vi præciseret, om den for køretøjet indgåede leasingaftale heller ikke omfattes af de nye regler, således at der ingen genberegning skal finde sted og således at der kan betales retsafgift ved leasingaftalens udløb.*

### **§ 3. Overgangsordninger for branchen.**

Enhver ændring af registreringsafgiften giver virksomhederne udfordringer, og især bilforhandlere rammes, fordi deres virksomhed helt eller delvist er baseret på at sælge afgiftsbelagte varer, og fordi virksomheder i branchen har bundet betydelig kapital i lagret af brugte biler. Udover brugte biler til salg, har bilforhandlere som ovenfor nævnt en række biler indregistreret som er nødvendige for virksomhedens drift, f.eks. demobiler, udlejningsbiler, firmabiler mv. Disse bliver alle ramt afgiftsændringen. Særligt demonstrationsbiler, udlejningsbiler, firmabiler m.v. rammes af kapitaltabet, eftersom disse køretøjer er næsten nye og dermed tilhører den del af de brugte køretøjer, som negativt påvirkes mest af afgiftsnedsættelser.

Ved afgiftsnedsættelsen i 2015, hvor registreringsafgiftens øverste sats blev nedsat fra 180 pct. til 150 pct., skønnedes branchens tab at udgøre 350 mio. kr. Den del af tabet, som i et sådant tilfælde skyldes en ændret efterspørgsel, er branchen villig til at påtage sig. Bilbranchen finder det dog rimeligt, at branchen kompenseres for den del af det betydelige tab, som opstår, når forhandlerne igen må nedskrive værdien af deres lagerbiler og biler i drift svarende til afgiftsreduktionen. Med en nedsættelse af afgiften som en kombination af forhøjelse af skalaknækket og en nedsættelse af den lave afgiftssats, skønnes branchens tab på baggrund af beregninger foretaget af Bilbasen igen at løbe op i 300 - 350 mio. kr.

Bilbranchen foreslår derfor to overgangsordninger for branchen; en eksportmodel og en kompensationsmodel.

#### Eksportmodel

Det foreslås, at der ved eksport af brugte biler efter REGAL § 7b indtil 30. juni 2018 ydes godtgørelse efter de regler, der var gældende forud for lovforslagets fremsættelse og med udgangspunkt i den markedsværdi, der var gældende på dette tidspunkt. Det vil med andre ord sige, at godtgørelse af registreringsafgift ved eksport ind til 30. juni 2018 sker på baggrund af de gamle afgiftssatser, tillæg, fradrag m.v. og på baggrund af køretøjets markedsværdi pr. 2. oktober 2017.

#### Kompensationsmodel

Den høje danske værdibaserede registreringsafgift har skævvredet danskernes forbrugsmønster, hvorfor de danske forbrugere har købt mange af de biler, der ikke kan af sættes i andre lande. Disse biler tilgodeses af en kompensationsmodel.

Efter kompensationsmodellen kompenseres branchen – eventuelt delvist – for afgiftstab. En kompensationsordning skal alene omfatte biler, der var anskaffet og afgiftsberigtiget inden lovforslagets fremsættelse.

DI og Bilbranchen foreslår, at kompensationsordningen alene udbetales til biler, anskaffet af private erhverv og afgiftsberigtigede inden d. 3. oktober 2017 og videresolgt inden eksempelvis den 30. juni 2018.

Kompensationen skal som udgangspunkt svare til afgiftstab udregnet med udgangspunkt i den pris, som den erhvervsdrivende har anskaffet bilen til – eventuelt fratrasket afskrivningerne på bilen.

Kompensationsmodellen foreslås udformet, så der alene kompenseres for konstaterbare og realiserede ”salgstab” over en vis størrelse. Således kunne udbetaling af kompensation betinges af, at anskaffelsesprisen eksklusive afskrivninger oversteg salgsprisen. Endvidere kunne det sikres, at kompensationen ikke oversteg dette ”salgstab”.

### **§ 3, stk. 7. Efterreguleringer**

SKAT vil, indtil loven træder i kraft, beregne registreringsafgiften efter de gældende regler, hvorefter der vil ske en efterregulering. Efter- og tilbagebetalingskrav forfalder den 1. maj 2018.

Det skaber indtil lovforslaget vedtages den situation, at der er mulighed for at benytte lovgivning, som endnu ikke er trådt i kraft. DI og Bilbranchen anerkender, at denne fordel ikke tilkommer SKAT, som kun har hjemmel til at administrere gældende lov. Ved salg af nye biler indtil lovens ikrafttræden vil bilforhandlerne af hensyn til kunderne og for at muliggøre finansiering af de nye biler, i praksis være nødt til at sælge de nye biler til en pris beregnet ud fra de nye satser, fradrag, tillæg m.v. og herefter lægge differencen i forhold til de gamle regler ud over for SKAT. Også i relation til fastsættelse af beskætningsværdien af biler, som stilles til rådighed som fri bil i et ansættelsesforhold, indregistreret i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttræden, vil det være hensigtsmæssigt, at denne beregnes på grundlag af de nye afgiftssatser.

Et sådan træk på branchens likviditet kan for nogle bilforhandleres vedkommende medføre et behov for midlertidigt at rejse kapital og give eksempelvis et pengeinstitut transport i tilbagebetalingskravet mod SKAT.

Bilbranchen finder også anledning til at bemærke, at der i forhold til eksempelvis afgiftsnedsættelsen i 2015 er indlagt en væsentligt længere periode, inden efterreguleringen forfalder. I 2015 var perioden, hvor forhandlerne var tvunget til at trække på deres likviditet, tre måneder fra lovforslagets fremsættelse. I nærværende lovforslag er samme periode syv måneder. DI og Bilbranchen henstiller, at perioden forkortes og at forhandlerne kompenseres for at finansiere reduktionen i registreringsafgiften i så lang en periode.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K.H. Thomsen', with a stylized flourish at the end.

Karoline H. Thomsen  
Chefkonsulent  
Bilbranchen – en del af DI

## **L4 - forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstof-forbrugsafgiftsloven**

Den 3. oktober 2017 fremsatte Skatteministeren lovforslag nr. L4 – forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.

Udkastet giver anledning til følgende bemærkninger fra DLA Piper:

### **1. Genberegning, jf. § 9a (forslagets § 1, nr. 5)**

#### **1.1 Tilbagediskontering af genberegningsværdien**

Ifølge den foreslåede ordlyd af § 9a skal der for leasingkøretøjer mv. foretages en genberegning af registreringsafgiften for blandt andet leasingkøretøjer.

Genberegningen foretages med udgangspunkt i en vurdering af den afgiftspligtige værdi efter lovens § 10 senest 4 måneder efter første indregistrering.

Det fremgår ikke af den foreslåede lovtekst, at der skal foretages en tilbagediskontering af den fastsatte værdi efter § 10 til tidspunktet for første indregistrering. To ud af tre beregningseksempler på side 14 og 15 synes imidlertid at indeholde en sådan tilbagediskontering, idet den genberegnete værdi ganges med  $1/0,93$  svarende til en regulering for det skematiske værdi fald på 7 % i de første 4 måneder af bilens levetid.

Lovgiver bør præcisere, hvorvidt der skal foretages en sådan tilbagediskontering eller ej. Er det tilfældet, bør det klart fremgå af lovteksten.

Lovgiver bør i samme forbindelse præcisere, hvorfor alene to ud af tre beregningseksempler på side 14 og 15 tilsyneladende indeholder omtalte tilbagediskontering.

#### **1.2 Fastsættelse af bilens afgiftsgrundlag ved videresalg**

Genberegningen efter § 9a skal ske efter § 10. Lovgiver bør opfordres til at bekræfte, at denne værdi kan fastlægges til videresalgsprisen i det omfang, hvor køretøjer omfattet af genberegningskravet kan videresælges til tredjemand inden 4 måneder.

Det er herved forudsat, at der ikke foreligger et interessefællesskab mellem forhandler/leasingselskab og tredjemand i overensstemmelse med registreringsafgiftslovens § 8, stk. 10.

I det omfang leasinggiver/forhandler ikke kan lægge den faktiske salgspris til grund, vil der som konsekvens blive betalt afgift af en ikke-realiseret avance ved videresalg.

## **2. EU-retten: Handelshindringer (forslagets § 1, nr. 5 og nr. 41)**

Den foreslåede genberegning i § 1, nr. 41, der er pålagt leasingselskaber m.v., medfører en betydelig administrativ arbejdsbyrde. Denne arbejdsbyrde pålægges både danske og udenlandske leasinggivere.

Denne administrative byrde vil formentlig udgøre en teknisk handelshindring for de udenlandske selskaber og dermed være ulovlig. Hvis kravet dømmes ulovligt for de udenlandske selskaber, bør det rent politisk danne grundlag for, at de danske selskaber ikke stilles ringere end de udenlandske selskaber.

Den foreslåede § 1, nr. 5, hvorefter overskudsdeling og vilkår om leasingtagers hæftelse vurderes at være EU-stridige, idet enhver tidsbegrænset anvendelse er omfattet af principperne i EU-domstolens afgørelse i sag C-451/99, Cura Anlagen. En nægtelse af forholdsmæssig afgift for en udenlandsk leasinggiver som følge af aftalte vilkår om finansiel leasing, der i øvrigt anerkendes i EU-domstolens praksis som værende reel leasing (C-164/16, Mercedes Benz Financial Services), vil efter vores vurdering udgøre en ikke proportional hindring.

## **3. Ændring af leasingaftalen (forslagets § 1, nr. 6)**

Ifølge forslagets § 1, nr. 6 vil en ændring af leasingaftalen som følge af kravet om genberegning efter § 9a ikke skulle medføre en aflevering af nummerpladerne.

Det synes i bemærkningerne til bestemmelsen at være forudsat, at der i leasingaftalen allerede bør være indeholdt vilkår om overvæltning af afgiften på leasingtager. For de leasingaftaler, herunder standardgodkendte aftaler, der ikke allerede indeholder et sådan vilkår bør det præciseres, at ændringen kan gennemføres uden forudgående godkendelse fra SKAT på linje med de i § 3b, stk.6 omhandlede ændringer i øvrigt.



#### **4. Standardkontrakter, jf. § 3b, stk. 2 (forslagets § 1, nr. 7)**

Anvendelse af standardkontrakter skal ifølge forslaget fremover være obligatorisk for danske leasingselskaber. Ensartede leasingvilkår vil afskære de danske selskaber fra at konkurrere på kommercielle vilkår. De vil derfor være hensat til udelukkende at konkurrere på rentemarginalen.

Udenlandske leasingselskaber er ifølge det foreliggende udkast ikke underlagt tilsvarende krav. Udenlandske leasingselskaber vil derfor have langt større kommerciel aftalefrihed med leasingtager og dermed større konkurrenceevne på det danske leasingmarked.

Reglerne skaber et incitament til udflytning af leasingselskaber til andre EU-lande med deraf følgende tab af arbejdspladser og skatteindtægter i Danmark. En sådan udflytning vil være i strid med den åbning af regelsættet, der blev gennemført i 2008, hvor de danske leasingselskaber fik adgang til at anvende reglerne om forholdsmæssig afgift.

Anvendelsen af standardkontrakter bør for både danske og udenlandske leasingselskaber være valgfri.

#### **5. Tilbagebetaling af afgift, jf. § 9a, stk. 3 (forslagets § 1, nr. 41)**

Det vil for leasingkøretøjer også fremadrettet være muligt at opnå tilbagebetaling af den forholdsmæssige afgift i de første 4 måneder af leasingperioden (efter anmodning).

Lovgiver bør i selve lovteksten præcisere, at der på genberegnings- og dermed anmodningstidspunktet (senest 4 måneder efter første indregistrering) sker en egentlig tilbagebetaling af afgiften.

#### **6. Overgangsbestemmelserne (forslagets § 3, stk. 5)**

Ifølge den foreslåede § 3, stk. 5 skal de foreslåede regler finde anvendelse på nye afgiftsperioder for køretøjer omfattet af § 3b.

Det fremgår ikke af § 3, stk. 4, at leasingaftaler indgået senest den 2. oktober 2017 ligeledes vil være omfattet af overgangsreglerne. Dette bør præciseres.

Det forudsættes, at det naturligvis ikke har været lovgivers hensigt at lade aftaler gyldigt indgået senest 2. oktober 2017, være omfattet af regler om blandt andet genberegning, som parterne ved aftalens indgåelse ikke har haft mulighed for at tage højde for. En sådan retstilstand vil pålægge blandt andet private forbrugere betydelige uforudsete ekstra omkostninger i en situation, hvor leasingtager ifølge leasingaftalen afholder omkostninger til nye afgifter/afgiftsforøgelser, men hvor aftalen til gengæld ikke giver mulighed for adgang til førtidig opsigelse. Den private forbruger vil i denne situation potentielt opleve en uforudset og væsentlig stigning af de løbende ydelser, og dermed den samlede betaling over perioden uden mulighed for at træde ud af aftalen, idet SKATs praksis ganske enkelt ikke giver mulighed herfor.

Lovgiver bør opfordres til at præcisere overgangsreglerne i § 3, stk. 4 således, at det klart fremgår, at de nye regler alene finder anvendelse på de bindende leasingaftaler indgået senest 2. oktober 2017.

Lovgiver bør i samme forbindelse indføre en supplerende regel, hvorefter forhandlere og leasingselskaber i en given periode efter lovens ikrafttrædelse kan indsende dokumentation (købsaftale/leasingaftale) for, at betingelserne for at påberåbe sig de gamle regler er opfyldte, og i givet fald opretholde den allerede foretagne afgiftsberigtigelse efter de gamle regler.

Med venlig hilsen

Merete Andersen

Line Kjær

## Thomas Thorninger

---

**Fra:** Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>  
**Sendt:** 8. oktober 2017 22:50  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Jon Reinhold Jensen; Thomas Thorninger  
**Emne:** Høringssvar vedr. lovforslag om bilafgifter mv - Jr. Nr. 2017 - 5154

Høringssvar ved lovforslag om bilafgifter mv

Jr. Nr. 2017 - 5154

På vegne af DSRA (Danish Street Rod Association) ønsker vi at fremsætte et par bemærkninger i forbindelse med det udsendte lovforslag. DSRA er en 30 år gammel organisation, som har til formål at fremme interessen for street rods - ombyggede biler hvis oprindelsesår er fra før 1949. I folkemunde kaldes disse biler også for Hot Rods. Vi har igennem årene har et glimrende samarbejde med med såvel Skatteministeriet som Skat - senest ved møde i juni måned hos Skat i Ålborg.

Vi er på to områder ganske bekymrede for det fremsatte lovforslag, da der er et par elementer heri, som kan være ganske ødelæggende for vores dejlige hobby, idet registreringsafgiften (inkl. Brændstoffstillæg) vil stige meget voldsomt.

Krav om, at veteranbiler skal fremstå som ved 1. registrering:

Rigtig mange biler, som er over 35 år gamle, fremstår ikke identisk som ved første registrering. Der er en lang historie og tradition for, at bilerne er blevet modificerede gennem årene. F.eks, forbedrede bremses eller bedre dækmontering. Andre biler - som vores - har måske endda fået en anden motor eller gearkasse i. At disse biler - ved import eller ombygning - skal tillægges de meget høje nye benzinafgifter, virker urimeligt. Og den samlede afgift vil effektivt stige med flere hundrede procent for disse over 70 år gamle biler, hvilket reelt vil være ødelæggende for vores hobby. Disse biler bruges og kører ganske som alle andre (originale) veteranbiler, dvs typisk 1500 km om året. Desuden dækker de på ingen måde et dagligdags transportbehov - det er ren og skær hobby. Vil vil derfor på det kraftigste opfordre til, at der ikke på denne måde forskelsbehandles om et køretøj, der er over 35 år gammelt, er originalt eller ej. Husk på, at såfremt et køretøj ombygges meget, så vil der jo komme en ny årgang fra synsmyndigheden (teknisk vurderet årgang), som reflekterer de evt. nyere komponenter, som måtte være anvendt. Man kan altså ikke "snyde" sig til at tage en gammel bil, og lave den helt om så den kører eller fremstår som en betydelig nyere bil.

Den afgiftspligtige værdi kan ikke overstige den oprindelige:

På side 20 i lovforslaget (under leasingbiler), fremstår det, som at man vil fjerne reglen om at en bils afgiftspligtige værdi ikke kan overstige den oprindelige værdi. Det er uklart, hvorfor denne regel skal ophæves, og hvorfor det står under afsnittet om leasingbiler. Vi håber og formoder, at det er en misforståelse. Hvis ikke, vil der nemlig være tale om en dobbelt skat, idet handelsværdien jo netop fremover vil reflektere den betalte brændstofsafgift, hvilket så både danner baggrund for den afgiftspligtige værdi (som man så betaler registreringsafgift efter) OG oven i dette skal betale brændstofsafgift.

Det er vores håb, at der vil blive lyttet til vores kommentarer. Vi vil meget gerne i yderligere dialog, hvis vi på nogen måde kan kast mere/bedre lys på vores stærke bekymringer. Skulle I ønske at have et kort møde (evt. telefonmøde), stiller vi naturligvis også op til dette.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Flemming Horn Nielsen  
DSRA myndighedskontaktperson

Agnetevej 14  
2840 Holte  
Tlf. 3018 6666  
[www.DSRA.dk](http://www.DSRA.dk)

Skatteministeriet  
Nikolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Deres ref.: J.nr. 2017-5154

Vor ref.: 17-448

Dato: 9.10.2017

**Høring – 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.)**

DTL-Danske Vognmænds organiserer en del medlemsvirksomheder, som ejer varebiler, bl.a. gennem Specialforeningen for Kurér- og Varebilstransportører, og skal derfor her afgive sit høringssvar til lovforslaget L4 om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.

Omlægningen indebærer, at satserne for registreringsafgifter og fradrag for sikkerhedsudstyr ændres, og at den grønne ejerafgift på nye biler forhøjes, og DTL anser det som positivt, at meget umiddelbart tyder på, at varebilsvognmændene ikke vil opleve fordyrelser ved anskaffelse af nye biler.

Som anført på lovforslagets side 16, 3. og 4. afsnit skønner Skatteministeriet, at forøgelsen i skalaknækket for de små varebiler i gennemsnit vil svare til den forhøjelse af afgiften, som vil være resultatet af forhøjelsen af grænsen og satsen for tillæg i registreringsafgiften og ændringen i fradrag på sikkerhedsudstyret. For de store varebilers vedkommende skønnes forøgelsen af afgiften at svare til forhøjelsen som følge af ændringen i fradraget på sikkerhedsudstyret. Det er DTLs vurdering, at omlægning af bilafgifterne umiddelbart – og ud fra en gennemsnitsbetragtning – alt i alt ser ud til at være overvejende neutral for varebilsvognmændene, hvilket DTLs ser som positivt.

Der kan dog efter DTLs bedste vurdering samtidig sagtens være nogle varebilsvognmænd, der bliver ramt, i og med, at Skatteministeriet ligeledes på side 16, 5. afsnit i lovforslaget også påpeger, at det afhænger af den enkelte varebils sikkerhedsudstyr og energieffektivitet, om registreringsafgiften stiger eller falder.

DTL finder det afbalanceret, at varebilerne ifølge lovforslaget får flere af de samme fradrag og tillæg i registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr som personbilerne, herunder for ABS, ESP og selealarmer, og at de mindre varebiler får fradrag og tillæg for brændstoføkonomi efter de samme regler for personbiler.

Skatteministeriet vurderer på lovforslagets side 47, 8. afsnit, at saneringen af de eksisterende sikkerhedsfradrag i registreringsafgiften og en forhøjelse af tillægget og grænserne for dårlig brændstoføkonomi i registreringsafgiften umiddelbart i gennemsnit medfører en forhøjelse af

registreringsafgiften for varebiler. Det er isoleret set efter DTLs mening uhensigtsmæssigt, idet vi dog samtidig bemærker os, at reglerne for registreringsafgift for varebiler samtidig justeres, således at bilafgifterne samlet set holdes uændret. DTL mener alt i alt, at dette er udtryk for en meget fornuftig og velafbalanceret tilgang.

DTL mener også, at det er ganske fornuftigt og essentielt, at varebilerne også fritages for en forøgelse af den grønne ejerafgift (brændstofforbrugsafgift) – netop for at sikre, at den samlede udgift ved at eje en varebil ikke stiger i forhold til i dag, jf. fx side 48, 6. afsnit i lovforslaget. Det er væsentligt for at opretholde varebilsvognmændenes konkurrenceevne.

DTL mener også, at det er positivt, at typiske varebiler som Ford Transit og Nissan NV-200 efter Skatteministeriets beregninger samlet set vil opleve en gennemsnitlig afgiftslempelse vedrørende registrerings- og ejerafgift, jf. ministeriets faktaark ”Samlede effekter på registrerings- og ejerafgiften” (J. nr. 2017-5994, 21.09.2017) .

DTL mener dog også, at skadesløsholdelsen kan vise sig at være kortvarig, idet den varige lempelse på 100 mio. kr., som erhvervslivet står til at få ifølge lovforslagets egne beregninger, hurtigt kan blive spist op af det kapitaltab, som Skatteministeriet også selv regner med – ca. 700 mio. kr., jf. side 35 i lovforslaget – som dog kun realiseres ved et videresalg. Samtidig er det politisk aftalt, at der skal indføres periodebaserede vejafgifter, også for varebiler, for benyttelse af motorveje og evt. andre overordnede veje med virkning fra 2020.

Givet, at Skatteministeriet selv på lovforslagets 31, 4. afsnit påpeger, at der for konkrete varebiler kan være tale om både prisstigninger og –fald, afhængigt af den enkelte bils sikkerhedsegenskaber og energieffektivitet samt kapitaltabets størrelse, mener DTL, at lempelsen for varebilerne næppe bliver større, hvis man indfører vejafgifter, som også vil udhule lettelsen.

Med venlig hilsen

Morten Pernø

10. oktober 2017

TEAM JURA

/ChrGar-erst

Sagsnr. 2017-609

**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.)**

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget forslaget i høring. TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Med lovforslaget ændres den nuværende praksis i forhold til leasingaftaler, således at 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.

Den øgede differentiering af brændstofforbrugsafgiften vil medføre begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet på baggrund af et marginalt større tidsforbrug til beregning af bilpriser.

Erhvervslivet vil endelig have administrative omstillingsomkostninger i forbindelse med omstilling til de nye afgiftssatser, ændrede fradrag mv.

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

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Thomas Tolstrup Jensen  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte 3529 1885  
E-post: ThoTol@erst.dk

Med venlig hilsen



**ERHVERVSSTYRELSEN**

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 15 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk



Christina Gardshodn  
Stud.jur., Team Jura  
Erhvervsstyrelsen  
Tlf.: +45 3529 1355  
E-mail: [chrgar@erst.dk](mailto:chrgar@erst.dk)



**Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds gade 28  
DK 1402 – København K**

**Att.: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
J.nr.: 2017-5154**

---

Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), er en landsdækkende paraplyorganisation for mere end 70 bilklubber fordelt i hele landet, med tilhørende ca. 5.000 medlemmer, og 41 års erfaring bag vores organisation. FDA har tidligere haft et godt samarbejde med såvel SKAT, som Færdselsstyrelsen iht. nye regler for ombygning af køretøjer.

Vi mener derfor denne høring har væsentlig relevans for vores organisation samt vores medlemmer, og at vores høringssvar derfor er af væsentlig relevans. Afledt af dette tillader vi os at afgive vores høringssvar omhandlende **"Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven"**.

Ydermere vil vi i FDA opfordre til, at vi som organisation vil blive inddraget i yderligere høringsvar mm. Vi vil til enhver tid stille vores viden samt arbejdskraft til rådighed ved eventuelle nye høringer, møder samt andet med relevans hvis dette er ønskeligt.

Fremtidige høringer bedes fremsendes til [Info@fda-biler.dk](mailto:Info@fda-biler.dk), Att.: Mads Bank

---

### **Loft over afgiftspligtige værdi.**

Under høringsmaterialet "pkt. 2.2.2. Lovforslaget" fremgår det, at loftet over den afgiftspligtige værdi for et brugt køretøj, som i dag ikke kan overstige køretøjets afgiftspligtige værdi fra nyt, ophæves.

Da pkt. 2.2 omhandler de nye vilkår for leasingbiler, antager vi at ovenstående lovforslag kun omhandler leasingbiler, og derved ikke rammer historiske biler. Da teksten dog er ret uspecificeret henstiller vi til, at denne præciseres til kun at omhandle leasingbiler, og derved fritage historiske biler.

FDA mener at hvis loftet over den afgiftspligtige værdi rammer veteranbiler, kan det resultere i et total stop af import på veteranbiler, med dertilhørende følgeskader på vores passion.

## **Registreringsafgifter & Brugsværdien.**

FDA har før været i dialog med SKAT omhandlende de nuværende registreringsafgifter ved import af historiske / veteranbiler over 35 år, hvortil vi henstiller til en nemmere og mere gennemskuelig afgiftsbehandling ved SKAT.

Det kan i dag ikke lade sig gøre at kende / estimere den reelle registreringsafgift inden import af en veteranbil, før denne er blevet fragtet til Danmark og toldsynet. Herefter skal der søges om en afgiftsbehandling af køretøjet hos SKAT. – Og det er i dag kun SKAT der kan behandle disse sager.

Derfor vil vi opfordre til, at der udfærdiges en ny simplere og mere effektiv afgiftsbehandling af veteranbiler. I stedet for en individuel vurdering på hvert køretøj, ville en fast afgift på historiske biler kunne frigøre en enorm mængde arbejde ved SKAT, og gøre hele processen af afgiftsbehandlingen væsentlig mere gennemskuelig for borgerne.

Jf. registreringslovgivningen §10, stk. 4, ved §33 i bekendtgørelse nr. 879 om registreringsafgiften er det fastsat, at den afgiftspligtige værdi af veterankøretøjer over 35 år, fastsættes til 40% af køretøjets nypris.

Vi mener ikke denne procentsats er retvisende, da det er påvist af Motorhistorisk Samråd, at historiske biler har et gennemsnitligt kørselsforbrug på 1.500 km årligt. Dette tal skal holdes op mod det gennemsnitlige forbrug en almindelig hverdagsbil har, som er 17.000 km årligt, hvilket giver en procentsats af kørselsforholdet på 8 – 9%. Dette burde afspejles i værdifastsættelsen af veteranbilernes ”brugsværdi”, i stedet for de nuværende 40%.

Derfor opfordrer FDA til en fast og mere enkel ”engangsafgift”, som beskrevet ovenfor.

Vi i FDA vil meget gerne deltage i forhandlinger herom, da vi i forvejen har et godt samarbejde med Motorhistorik Samråd etc.

---

## **Brændstofsafgiften.**

Først skal vi nævne, at vi ser positivt på at der i beslutningsgrundlaget lægges op til at den hidtidige brændstofafgift for veteranbiler bevares, og ikke forhøjes på lige fod med nyere biler. Dog forholder vi os stadig kritisk overfor den høje brændstofafgift på netop veteranbiler (1.000kr pr. km under 16 km/l.), da dette ikke afspejler den reelle kørsel på de gennemsnitlige 1.500 km pr. år i veteranbilerne.

Ligeledes stiller vi os meget kritiske overfor det faktum at veteranbiler ofte er gennemgået løbende renoveringer / forbedringer og derved findes tidstypiske korrekte, læs: opdatering af bremses, dæktyper mm.

Disse biler findes derfor ikke 100% originale, og skal derfor afgiftes som en ”fuldafgiftet veteranbil”. Derfor ser vi et problem i at have en veteranbil f.eks. med forbedret styreregenskaber, som bliver straffet voldsomt på benzinafgiften med det nye udspil (6.000 kr. pr.

km/l under 20km/l.), velvidende at disse biler ikke forurener mere, end den 100% identisk og originale bil, dog uden disse styretøjsændringer.

Ydermere vil vi referere til **"Beretningen over Forslag til Folketingets beslutning om veterankøretøjer"**, hvori der under pkt. 2 – Politiske bemærkninger er skrevet følgende:

*Ligeledes ønsker udvalget, at der bliver set på de økonomiske konsekvenser vedrørende afgiftsbehandling ved import af et veterankøretøj i forhold til benzinafgiften. Det er således, at der i dag betales 1.000 kr. i afgift for hver kilometer pr. liter, et køretøj kører under 16 km pr. liter, når køretøjet importeres. Udvalget finder det uhensigtsmæssigt, at veterankøretøjer her bliver særlig belastet, da disse i sagens natur er af ældre dato (over 35 år) og samtidig har meget begrænset kørsel.*

Det står derfor uklart for os hvorfor veteranbiler over 35 år straffes unødvendigt hårdt, kontra en brugt bil (f.eks. 34 år), med nedsat værdiforringelse, og derved nedsat brændstofsafgift.

---

Jeg håber i vil imødesæ vores høringssvar, og finder det interessant samt konstruktivt. Igen vil jeg understrege, at vi i FDA altid vil være til jeres rådighed såfremt i finder dette nødvendigt.

**Med Venlig Hilsen:**

Mads Bank Kristensen  
FDA Næstformand.  
Tlf.: 31 31 84 90  
[Naestformand@fda-biler.dk](mailto:Naestformand@fda-biler.dk)

På Vegne af FDA's Bestyrelse.

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendt pr. e-mail til [lovgivningogoekekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekekonomi@skm.dk), [jrj@skm.dk](mailto:jrj@skm.dk) og [tth@skm.dk](mailto:tth@skm.dk)

10-10-2017

Dir. tlf.  
+4545270713

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S17-6402

Ref: DBL/

**Høringssvar vedr. høring over 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.), j.nr. 2017-5154**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM hilser grundlæggende ændringerne af bilafgifterne velkomne. Det er positivt, at danskerne nu får afgiftsmæssigt billigere familiebiler, og at afgiftsnedsættelserne målrettes biler, der kører længere på literen og som er mere sikre.

Selvom afgiftsændringerne er begrænset til at være justeringer af eksisterende elementer i den nuværende afgiftsmodel, ser FDM alligevel afgiftsomlægningen som et skridt i retning af et mere moderne afgiftssystem, som for FDM er fuldt teknisk baserede afgifter, der betales løbende og på et væsentligt lavere afgiftsniveau, der afspejler bilismens eksternaliteter. Men vi må dog konstatere, at der stadig er lang vej til målet. Selv med den seneste sækelse af registreringsafgiftssatsen kan vi konstatere, at danske bilister stadig betaler en meget høj registreringsafgift, der langt overstiger de negative samfundsomkostninger ved bilismen. Vi må også med forundring konstatere, at Skatteministeriets manglende forberedelse på og dermed evne til at omlægge bilafgifterne til en fuld teknisk baseret afgift har været udslagsgivende for det endelige lovforslag.

**Anvendelse af Euro NCAP i afgiftsgrundlaget**

Den politiske målsætning om afgiftsmæssigt at fremme mere sikre biler sker ved at fjerne to eksisterende fradrag for henholdsvis ABS og ESC og øge værdien af to andre fradrag for henholdsvis selealarm og 5 Euro NCAP-stjerner. FDM mener, at Euro NCAP grundlæggende er den bedste målestok for en bils samlede sikkerhed, og at Euro NCAP kan tilskrives afgørende betydning for bilindustriens udvikling af stadig sikrere biler. Trods Euro NCAPs mange styrker, er det midlertidigt ikke uproblematisk at anvende i en dansk

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

afgiftssammenhæng. For det første er Euro NCAP desværre ikke en obligatorisk test og langt fra alle biler testes. Testorganisationen kan højst håndtere 30-40 biler årligt, og dermed vil der være en del nyere bilmodeller og -varianter, der er afskåret fra afgiftsrabatten, da de endnu ikke er testet og måske heller ikke bliver det. I den forbindelse skal det erindres, at de danske bilimportører næppe kan fremme, at bilproducenterne får testet bilerne, da det samlede danske bilmarkedet ikke er større end eksempelvis Hamborgs bilmarked.

Euro NCAP er et dynamisk testsystem hvor kravene løbende strammes – det er en stor styrke. Men det betyder også at en bil, der for få år siden fik 5 stjerner, meget vel kan være mindre sikker, end en bil, der i dag får 4 stjerner. Når antallet af Euro NCAP-stjerner afgør størrelsen af registreringsafgiften, uden man skeler til aktualiteten af de tildelte stjerner, opnår man således en skævvridning i markedet, hvor ældre biler belønnes til fordel for nyere biler. Eksempelvis har ingen af de nye biler i A-segmentet en Euro NCAP-score på mere end 4 stjerner, mens VW-koncernens mikrobil, der forhandles under modelbetegnelserne Up/Citigo/Mii, og som er testet helt tilbage i 2011 under mindre strenge testkrav, får fuld afgiftsrabat. Ifølge Euro NCAPs regler må bilproducenter kun markedsføre testresultatet i op til 6 år efter testen eller indtil et større facelift, der ændrer bilens sikkerhedsmæssige egenskaber. Nærværende lovforslag bør som minimum indeholde samme forældelsesregler som Euro NCAP anvender.

Endelig er det problematisk, at det med den nugældende praksis, jf. Trafikstyrelsens retningslinjer, kun er muligt afgiftsteknisk at reducere antallet af Euro NCAP-stjerner, hvis den solgte bil i Danmark har mindre sikkerhedsudstyr end den Euro NCAP-testede version. Da Euro NCAP ikke nødvendigvis tester en udstyrsvariant med mest muligt sikkerhedsudstyr, bør det ligeledes være muligt afgiftsteknisk at øge antallet af Euro NCAP-stjerner, hvis den solgte bil i Danmark har mere sikkerhedsudstyr end den Euro NCAP-testede version. Den nugældende praksis motiverer ikke importørerne til at sælge modelvarianter med mest muligt sikkerhedsudstyr, da sikkerhedsudstyr ud over det i den Euro NCAP-testede version beskattes fuldt ud, og dermed ofte bliver uforholdsmæssigt dyrt.

### **Supplement til anvendelse af Euro NCAP**

Som supplement til den foreslåede forøgelse af den afgiftsmæssige værdi af Euro NCAP-fradraget, vil FDM foreslå, at der også ses på listen over afgiftsreducerende sikkerhedsudstyr. FDM foreslår, at der indføres fradrag på væsentligt sikkerhedsudstyr, der endnu ikke omfattes af EU-typegodkendelseskravene, og som ikke er obligatorisk udstyr for alle nye biler.

Vi vil konkret pege på fradrag i den afgiftspligtige værdi for følgende udstyr til erstatning for de afskaffede fradrag:

- Fradrag for automatisk nødbremse, også kaldet "Autonomous emergency braking" (AEB)
- Fradrag for vognbaneassistent - både det aktive kaldet "Lane Keeping Assistance" (LKA) og det passive kaldet "Lane Departure Warning" (LDW).

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

## **Leasing**

FDM har med tilfredshed noteret sig, at man med aftalen ønsker at lukke de uhensigtsmæssige forhold, der betegnes "leasinghullet", og dermed sikre mere fair afgiftsforhold, hvor private og flådeejere i højere grad vil skulle betale den samme afgift for den samme bil.

I forslaget lægger man op til at ophæve registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, som et led i at lukke leasinghullet. En total fjernelse af denne bestemmelse vil dog få en utilsigtet betydning for fx veteranbiler og ombyggede ældre biler, der uden loftet i den afgiftspligtige værdi risikerer at blive dyrere i afgift end fabriksnye biler. FDM opfordrer til, at der dæmmes op for denne utilsigtede effekt.

## **Finansieringen af lovforslaget**

FDM må tage klar afstand fra planerne om delvist at finansiere afgiftsændringen ved indførelse af en dansk vejbenyttelsesafgift efter tysk forbillede. For det første er det FDM's opfattelse, at en national vejbenyttelsesafgift, der de facto friholder landets egne borgere, er uforenelig med EUF-Traktatens artikel 18, som forbyder forskelsbehandling på baggrund af nationalitet.

Skulle EU-domstolen mod forventning i sidste ende acceptere nationale, diskriminerende vejskatter, er der risiko for, at det starter en sneboldseffekt, hvor stadig flere lande vil indføre lignende afgifter. Den sikre taber bliver de europæiske bilister, der allerede i dag betaler langt mere i skatter og afgifter, end hvad der bruges på infrastruktur i Europa. Givet vores bekymring vedrørende lovligheden mener FDM, at der er risiko for, at danske bilister ikke kan kompenseres fuldt ud for afgiften. Hvordan vil man eksempelvis kompensere en bilejer, der betaler mindre i årlig ejeravgift, end hvad vejskatten udgør? Derfor ser FDM, at der er stor risiko for at en dansk vejbenyttelsesafgift kan ende med af bagvejen at indføre nye afgifter for danske bilister.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



3. oktober 2017

Til

Skatteministeriet  
Att. kontorchef Lene Skov Henningsen

c.c. Folketingets Skatteudvalg

## Høring over forslag til ændringer af registreringsafgiftsloven mv.

Finans og Leasing har d.d. modtaget ovennævnte lovforslag L 4, som netop er blevet fremsat i Folketinget, i høring med anmodning om vores bemærkninger.

### Resumé

Finans og Leasing er som interesseorganisation for danske leasingselskaber naturligvis særligt optaget af den del af lovforslaget der angår forslaget om, at leasingselskaber skal genberegne afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr.

Vi anerkender, at der er en udfordring med de eksisterende regler i følgende to situationer:

For det første når en bil 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.

For det andet hvis der er et meget stort misforhold mellem listeprijs og registreringsafgiftsgrundlaget, som ikke kan begrundes i reelt, godt købmandskab mellem uafhængige parter (også i debatten benævnt som ”bilvask”).

Der er tale om en særdeles kompleks situation på grund af et fortsat højt dansk afgiftsniveau (selv efter den ved samme lovforslag foreslåede sænkning) set i forhold til de fleste andre lande kombineret med EU-rettens krav til varernes fri bevægelighed.

4 mdr.’s-reglen foreslås kun at skulle gælde for leasingselskaber og ikke andre købere af biler og skaber dermed uens konkurrencevilkår. Endvidere er reglen efter vores opfattelse i strid med EU-retten, ligesom den giver meget store administrative byrder. Vi mener derfor samlet set ikke, at 4 mdr.’s-reglen er en farbar vej på en løsning af ovennævnte udfordringer.

Det er for os helt afgørende, at rabat, som er udslag af et reelt købmandskab mellem uafhængige parter, fortsat skal slå fuldt ud i den værdibaserede afgift uden korrektionen efter 4 mdr.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Vi foreslår derfor indtrængende, at der tænkes i andre løsninger, som vi gerne stiller os til rådighed for drøftelse af, eller alternativt at denne del af lovforslaget trækkes tilbage.

*Genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 mdr. er en urimelig og uproportional særregel for leasingselskaber*

Forslaget har kort sagt den virkning, at uanset om et leasingselskab ved godt købmandskab opnår rabat på et motorkøretøj, så skal leasingselskabet "tåle", at afgiftsgrundlaget senest 4 mdr. efter vurderes på ny ud fra "handelsværdien ved salg til bruger her i landet". Det kan afhængig af de konkrete omstændigheder have den virkning, at afgiftsgrundlaget forhøjes. Det vil betyde at leasingydelsen skal sættes op til skade for leasingtager, og at virkningen af leasingselskabets rabat altså de facto bliver nedsat eller helt bortfalder.

Genberegningen foreslås kun at gælde for leasingselskaber og ikke for andre bilkøbere, hvad enten de er private eller erhvervsdrivende. Det betyder, at leasingselskaberne står ringere i konkurrencen med andre købere af biler fx en virksomhed, som opnår rabat ved køb af et antal biler og som netop ikke efter 4 mdr. skal tåle samme genberegning af afgiften. 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 føle sig "tvunget af omstændighederne" til at fravælge leasing, uanset at de i dag er tilfredse med leasingselskabernes produkt og har forskellige fordele deraf fx den likviditetsbesparende virkning jf. mere herom nedenfor.

Det urimelige i indgrebet bliver særligt tydeligt, når det fremgår af forslaget, at der selv for leasingbiler på fuld afgift skal ske en omberegning efter 4 mdr. Man spørger sig selv, hvorfor dette princip om omberegning efter 4 mdr. så ikke også skulle gælde for den erhvervs- virksomhed eller forbruger, som har været en dygtig forhandler/købt stort ind og fået en lavere fakturapris end andre købere.

Det er med til at komplicere virkningen af forslaget, at en handelsværdi på en bil afhænger af stand og km stand. To identiske biler købt på lige vilkår (samme fakturapris), vil således få to forskellige handelsværdier efter 4 måneder.

Forslaget skaber klart ulige konkurrencevilkår på markedet, og er efter vores opfattelse grundlæggende set i strid med EU-retten, som vi kommer mere tilbage til nedenfor, samt et grundlæggende offentligt lighedsprincip, hvorefter "det lige skal behandles lige".

*Forslaget medfører store samfundsøkonomiske forringelser - leasing bidrager i væsentligt omfang til fornyelse af bilparken og frigiver likviditet hos erhvervslivet*

Leasingselskaberne herunder fremvæksten af privat billeasing har i meget væsentligt omfang bidraget til, at den danske bilpark er blevet fornyet langt hurtigere end ellers. Leasingbiler er typisk nye og større og dermed mere miljøvenlige og sikrere.

Hvis forslaget bibeholdes uændret frygter vi, at det har følgende negative virkninger for leasingselskabernes kunder:

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Erhvervslivet (hvoraf leasing i dag står for ca. 60% af nye personbiler) er i risiko for at skulle betale mere for deres flåde af leasingbiler, ligesom de ansatte med firmabil risikerer et højere beskatningsgrundlag.

Forslaget vil i betydelig grad svække konkurrencen til stor skade for markedet og i særdeleshed slutbrugerne. Forslaget betyder konkret, at fx en større virksomhed som anvender mange biler og dermed vil kunne opnå en rabat tæt på et leasingselskabs rabatmulighed, i fremtiden nærmest kan føle sig "tvunget af omstændighederne" til at fravælge leasingløsninger, da man kun kan få den fulde afgiftsmæssige værdi af rabatten på bilerne ved, at det er virksomheden selv der står som ejer/køber.

Det betyder omvendt, at danske erhvervsvirksomheder ikke kan få gavn og glæde af leasing, som finansieringsform, som er meget populært blandt andet på grund af den likviditetsbesparende effekt. Ved fravalg af leasing vil erhvervsvirksomhederne i stedet belaste deres kassekredit, hvilket uvilkaarligt vil gå ud over investeringerne og dermed jobskabelsen i det danske samfund.

Private vil kunne opleve usikkerhed om prisen på leasingydelsen og/eller stigende priser og måske af den grund vende sig over mod køb af bilen i stedet. Det vil være uheldigt af følgende årsager:

Nogle private husholdninger vil ikke have råd til udbetalingen ved et køb (hvor der typisk skal lægges minimum 20% i udbetaling) i modsætning til leasing, hvor konkurrencen har presset den ekstraordinære førstegangsbetaling helt i bund og således blive nødt til at afstå fra at erhverve en bil. Det påvirker arbejdskraftens mobilitet negativt til skade for arbejdsudbuddet og bidrager dermed til ekstra ophedning af økonomien.

Leasingtrenden er en del af udviklingen indenfor deleøkonomien, hvor der sker en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne (en typisk familiebil står stille 97% af tiden!), idet flere leasingselskaber har aftaler med delebilskoncepter, således at bilen kan udlejes af leasingtager på tidspunkter, hvor leasingtageren ikke selv bruger bilen. Denne trend vil blive begrænset.

## *Konkurrencesituationen og EU-ret*

Det er vores klare opfattelse, at leasingselskabernes indtog på bilmarkedet de senere år i betydeligt omfang har øget likviditeten i markedet og skabt langt større konkurrence alt i alt til gavn for aftagerne af biler dvs. dansk erhvervsliv og private bilkøbere. Der er simpelthen kommet et alternativ til køb af bilen - leasing - idet det for mange bilkøbere, hvad enten det er i erhvervsmæssig- eller privat sammenhæng, er brugsretten, der er det centrale. Den formelle ejendomsret, (som kræver et egentligt køb) er i de fleste tilfælde underordnet.

Vi opfordrer derfor indtrængende til, at Konkurrencestyrelsen aktivt inddrages i en bedømmelse af forslagens indvirkning på konkurrencen på det danske bilmarked.

Leasingløsningen giver utvivlsomt nogle meget skarpe priser, hvilket er en væsentlig årsag til leasings succes. Hertil kommer så fordele for leasingtageren i form af sikkerhed for de totale driftsomkostninger, det man i erhvervsmæssig sammenhæng kalder Total Cost of Ownership (TCO), ingen usikkerhed om restværdien (ved operationel leasing) og tilknyttede services.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Med forslaget om genberegning efter 4 mdr. 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. Dette finder vi klart i strid med EU retten om varernes fri bevægelighed (Indre Marked) og de domme der er afsagt på området (Gomex og Cura Anlagen), idet et leasingselskab i modsætning til en dansk virksomhed eller forbruger forskelsbehandles og ikke kan drage afgiftsmæssig nytte af en rabat på prisen på bilen. Når leasingselskabet ikke er ligestillet i konkurrence med dets kunder gør det selvsagt konkurrencesituationen meget vanskelig. 4 måneders-reglen afhjælper ikke dette problem, da leasingaftaler normalt indgås for 2-4 år.

Det er derfor helt afgørende, at EU-Kommissionen høres om forslaget inden førstebehandlingen af forslaget i Folketinget, således at EU-Kommissionens syn på sagen kan indgå i den demokratiske proces. Vi bemærker, at de eksisterende regler om forholdsmæssig registreringsafgift netop er kommet i stand som følge af EU-retlige problemstillinger, hvilket understreger at EU-Kommissionen bør høres, således at Danmark ikke risikerer en traktatkrænkelssag, og at vi skal "rulle" reglerne tilbage med store administrative byrder til følge for erhvervet.

Da det fremgår af lovforslagets bemærkninger (s. 20-21), at Skatteministeriet ikke vurderer, at lovforslaget rejser EU-retlige problemer og man derfor på den baggrund ikke vil høre EU-Kommissionen, har vi fundet det nødvendigt selv at rette henvendelse. Der **vedhæftes** kopi af vores henvendelse d.d. på baggrund af det fremsatte lovforslag til Kommissionen.

## *Statsstøtte*

Reglerne om genberegning og efteropkrævning af registreringsafgift kommer ikke til at gælde andre, der importerer biler, dvs. især ikke almindelige forhandlere. De pågældende forhandlere vil fortsat kunne opnå fordele ved at indregne rabatter i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer. Indgrebet rammer således alene en bestemt sektor og begunstiger dermed andre sektorer, her særligt bilforhandlere.

Der er dermed ikke tvivl om, at disse forhandlere vil opnå en klar konkurrencemæssig fordel ved dette indgreb, hvorfor indgrebet indebærer en decideret juridisk forskelsbehandling mellem sektorer i indbyrdes konkurrence.

Indgrebet er efter vores opfattelse ikke proportionalt, idet det går ud over det, der er nødvendigt for at opnå det forfulgte legitime formål, idet det kunne opnås med mindre indgribende foranstaltninger.

Det foreslåede indgreb vil derfor efter vores opfattelse sandsynligvis også være i strid med EU's regler om ulovlig statsstøtte, jf. Artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, fordi det er udtryk for et selektivt indgreb.

## *Retssikkerhedsprincippet*

Det er vores vurdering, at aftalens punkt om genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 måneder også strider imod retssikkerhedsprincippet. Dansk lovgivning bygger på retsstatsprincippet som er et retligt bindende forfatningsmæssigt princip, som er

grundlæggende i alle forfatningsmæssige systemer i EU-medlemsstaterne og Europarådet. Et af principperne i retstatsprincippet er retssikkerhedsprincippet.

Retssikkerhedsprincippet kræver blandt andet, at regler er klare og forudsigelige og ikke kan ændres med tilbagevirkende kraft. Aftalens element om genberegning strider mod retssikkerhedsprincippet, idet kravet om ny beregning af afgiftsgrundlaget senest 4 mdr. efter indregistrering vil føre til, at der ikke er forudsigelighed omkring afgiftsgrundlaget på det tidspunkt, hvor den afgiftsudløsende transaktion, som er registreringstidspunktet, finder sted.

## *Forslaget rammer alt for bredt – alternative løsningsforslag*

Baggrunden for forslaget er øjensynligt den megen fokus der siden foråret har været i pressen om eksempler på leasingrabatter og refusion af afgift. Det er vores opfattelse, at man under behandlingen af lovforslaget må sondre mellem følgende forskellige situationer:

1.           A) Der søges afgift retur men bilen indregistreres efterfølgende i Danmark. I det omfang leasingselskabet får afgift retur modsvares det krone til krone af øget afgiftsbetaling ved indregistrering af den brugte bil i Danmark.  
  
              B) Der søges afgift retur i forbindelse med eksport af bilen. Hvis afgiften returneres fuldstændigt er der alene betalt moms og rentetillæg af den ubetalte del af registreringsafgiften.
2.           Der er tale om det der populært i pressen er blevet omtalt som ”vask af biler” forstået som en rabat der ikke er baseret på almindeligt, godt købmandskab men i realiteten er en kunstig konstruktion alene med det formål at undgå afgift.
3.           Der er tale om reelt godt købmandskab, hvor leasingselskabet på baggrund af erfaring og kendskab til markedet, stor indkøbspower m.v. får en reel rabat.

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

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

Vi har fuld forståelse for, at man ønsker at stoppe såkaldt ”vask af biler”, hvormed vi forstår unormal stor rabat på bilens pris, som ikke er begrundet i normalt godt købmandskab men alene har til hensigt at undgå afgift. Der er imidlertid allerede regler herom i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9 og 10 (nærtstående parter).

Hvis ikke disse regler er klare nok, må de skærpes og SKAT må tilføres flere ressourcer til at håndhæve reglen

*Forslaget medfører meget store administrative byrder*

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Forslaget vil give leasingselskaber meget store administrative byrder i form af den ekstra vurdering af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. Det svarer til at arbejdet med at indregistrere bilen skal foretages to gange, mens leasingselskabernes konkurrenter kan nøjes med en gang. For leasingselskaberne indebærer det, at de skal finde en markedspris, dokumentere denne, og såfremt markedsprisen er højere end udgangspunktet afregne ekstra afgift. Endvidere giver det en stor usikkerhed for om vurderingen er korrekt foretaget. Forslaget indebærer bl.a. følgende:

- Korrekt vurdering kræver gennemgang af bilen, hvorfor leasingtager skal involveres (billede af stand + faktiske km).
- Indsamling af dokumentation og arbejde med at vurdere hver enkelt bil.
- Opgave med at indtaste nye oplysninger i DMR

Spørgsmålet er om DMR vil være klar til at håndtere ovenstående. I modsat fald vil det betyde en betydelig mer-administration hos leasingselskaberne og SKAT til håndtering manuelt af revurdering og afregning heraf.

For leasingtager betyder det at man kan blive mødt med en forhøjelse af leasingydelsen. Det er klart, at dette vil være medvirkende til at gøre leasing som produkt mindre attraktivt.

Forslaget vil gøre det attraktivt at indgå leasingaftaler på 3 mdr.'s aftaler og eksportere bilen ved udløb, idet man derved undgår genberegning af afgiftsgrundlaget. Forslaget vil dermed også skabe uens konkurrencevilkår imellem forskellige leasingselskaber, da leasingselskaber ejet af danske banker i modsætning til udenlandsk ejede leasingselskaber eller leasing-selskaber, der ikke er bankejede, ifølge Finanstilsynets praksis tilbage fra 2003 kun kan indgå operationelle leasingaftaler med en løbetid på minimum 1 år.

Disse ganske betydelige administrative byrder er direkte i modstrid med regeringens ambition om at lette erhvervslivet for administrative byrder.

Vi gør opmærksom på, at hvis man regulerer leasing og udlejning på den foreslåede måde, vil man nok også ramme abonnementsløsninger/mobilitetsløsninger, hvor der ikke er brugsret til en bestemt bil.

## *Forbrugerhensyn*

Genberegning vil også give store udfordringer i forhold til kunderne. Leasingselskaberne vil blive nødt til at tage forbehold for prisændringer, og det vil være umuligt at tilbyde leasing med fast ydelse, som er meget efterspurgt af forbrugere på operationel leasing af biler. Kunderne vil opleve, at de først kender den endelige pris efter 4 mdr. Det er uklart, hvad det vil betyde i forhold til markedsføringsloven og forbrugeraftaleloven, som leasing er underlagt hvad angår privatkunder.

Prisændringer vil også være i helt grundlæggende modstrid med princippet i § 3 b om, at man ikke må ændre i aftalerne efter indgåelse af kontrakten.

## *Standardkontrakter*

Vi vender snarest og inden for høringsfristen tilbage til forslagene om udarbejdelse af standardaftaler og afskaffelse af finansiel leasing, overskudsdeling, leasingtagers mulighed for at anvise sig selv efter leasingtagers påkrav m.v.

## *Mere tekniske bemærkninger til det foreliggende forslag*

Forslaget om genberegning af registreringsafgiften efter senest 4 måneder gør det påtrængende nødvendigt, at det er tilladt at indføje klausuler i leasingaftalerne, som gør det muligt at ændre leasingydelsen foranlediget af genberegningen – også uden SKATs særskilte godkendelse heraf. I modsat fald vil leasingselskaberne få økonomiske problemer i de leasingaftaler, der indgås fra og med tirsdag den 3. oktober og i lang tid derefter, da det er særdeles langsommeligt at opnå en godkendelse fra SKAT om ændring af eksisterende leasingaftaler og i realiteten umuligt at opnå SKATs godkendelse af nye leasingaftaler.

## *Spørgsmål til afklaring af det foreliggende forslag*

Forslaget stiller en lang række mere tekniske spørgsmål, og vi har foreløbig identificeret følgende:

- Hvad gør man, hvis der efter 4 mdr. ikke er nogen eller kun ganske få priser i markedet på den pågældende bil? Vi gør opmærksom på, at listeprisen (importøren standardanmeldte pris) ikke er objektiv og dermed ikke kan bruges.
- Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse er beskyttet af regel § 10, stk. 2 ved efterfølgende registrering til fuld afgift? F.eks. en valutabil.
- Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift kan ved udløb eller afbrydelse efter lovforslagets fremsættelse anvende restafgift ved konvertering til fuld afgift – og vel at mærke restafgiften kalkuleret ud fra leasingperiodens start?
- Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift bliver ikke omfattet af genberegning og kan anvende afgift retur?
- Biler indregistreret efter lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift kan anvende afgift retur hvor afgiftsforbruget for perioden sammenholdes med betalt forholdsmæssig afgift?
- Er det korrekt, at biler indregistreret efter lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift og som kører i en periode på under 4 måneder hvorefter bilen eksporteres ikke bliver omfattet af kravet om genberegning af afgiftsgrundlaget og kan søge afgift retur?
- Hvem har ansvaret for at afregne på baggrund af 4 måneders vurderingen ved fuldafgiftsbiler
- Vil sale/leaseback aftaler være omfattet af genberegningsprincippet?



# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

## *Behov for overgangsregler*

Såfremt forslaget fastholdes er der i det mindste behov for en rimelig overgangsordning, således at leasingselskaberne har mulighed for at indrette deres IT-systemer hertil.

Kravet om genberegningen af afgiftsgrundlaget bør i øvrigt ikke sættes i kraft, førend det nye ”semi-automatiske vurderingssystem”, som vi har forstået SKAT at ved at forberede, er oppe at køre. Vi vil gerne inddrages i denne proces.

Endvidere bør der være tid til, at leasingselskaberne kan få nye standardleasingaftaler på plads med SKAT’s godkendelse, således at det er tydelig hjemmel i leasingaftalen til at forhøje leasingydelsen, såfremt dette måtte blive en følge af genberegningen af afgiftsgrundlaget. Dette flugter med lovforslagets bemærkninger på side 24, højre spalte, til nr. 6, 5. afsnit, hvor det fremgår, at der i leasingkontrakten bør være beskrevet vilkår for, at leasingaftalen (leasingydelsen) må ændres for at afspejle afgiftsændringen.

Vi finder det på denne baggrund helt afgørende derfor, at Skatteministeren bemyndiges til at sætte ændringen i kraft, når disse forudsætninger er opfyldt. Selvsagt såfremt man måtte vælge at opretholde forslaget om genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 mdr., hvilket vi ikke håber.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør

Mobil 40382987

chb@finansogleasing.dk

European Commission  
Directorate-General TAXUD  
Rue de Luxembourg 40  
B-1000 Bruxelles

### **Klage over de danske regler for registreringsafgift på køretøjer**

På vegne af Finans og Leasing og dets medlemmer, der opererer med leasing af køretøjer på det danske marked, skal vi hermed indgive klage til Europa Kommissionen over nye danske regler for leasing-selskabers beregning af registreringsafgift på motorkøretøjer.

Efter vores opfattelse strider de nye danske regler mod EU-traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser, jf. 56 TEUF. Udover at de nye danske regler er i strid med 56 TEUF, er det samlede danske regelsæt for registreringsafgift af motorkøretøjer også i strid med EU-traktatens regler om frie varebevægelser, jf. 110 TEUF, og EU-traktatens regler om konkurrence, jf. 101 TEUF/4 TEU.

Der er tale om nye regler, som den danske Skatteminister har fremsat lovforslag om til vedtagelse i det danske Folketing den 3. oktober 2017, og som har fået virkning for biler, der er indregistreret fra 3. oktober 2017. Lovforslaget vedlægges til orientering.

Lovforslaget, der i forvejen er politisk flertal for, indebærer, at leasingselskaber skal beregne og betale en afgift på biler, der stilles til rådighed på det danske marked, som i mange tilfælde vil være højere end den afgift, bilforhandlere skal betale ved indregistrering af helt identiske nye biler.

De foreløbige konsekvenser af lovforslaget er, at visse leasingselskaber allerede har sat deres udbud af leasing på hold, ligesom det må forventes en mærkbar og alvorlig nedgang i antallet af leasingaftaler på det danske marked til fordel for bilkøb.

Da den danske registreringsafgiftslov således har alvorlige konsekvenser og medfører uoprettelige skader for leasingbranchen på det danske marked, og reglerne endvidere strider mod legalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet, skal vi anmode Europa-Kommissionen om at behandle vores klage som en særlig hastesag.

Vi skal i det følgende uddybe vores klage. For at få forstå de danske regler for registreringsafgift af motorkøretøjer vil vi indledningsvis beskrive de hidtidige regler og den historiske udvikling bag disse.

**De danske regler – ny bestemmelse**

Den centrale bestemmelse i lovforslaget får følgende ordlyd:

»§ 9 a. For nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af § 8, stk. 9, eller som anvendes til erhvervsmæssig udlejning eller erhvervsmæssigt udlån, skal den afgiftspligtige værdi angives som et brugt køretøj efter § 10, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse anses ikke for erhvervsmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Stk. 2. Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til den angivne afgiftspligtige værdi efter stk. 1. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. Køretøjet afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor den afgiftspligtige værdi fastsættes på ny efter 1. pkt., dog fradrages den oprindeligt betalte afgift. For leasingkøretøjer, for hvilke der betales afgift efter § 3 b, stk. 2 og 3, efteropkræves der ikke afgift for den del af den kontraktfastsatte afgiftsperiode, som ligger forud for det tidspunkt, hvor den fornyede afgiftsberigtigelse skal foretages.

Stk. 3. Fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi efter stk. 2, kan der for leasingkøretøjer samtidig hermed og efter anmodning foretages en opgørelse af afgiftsdifference i medfør af § 3 b, stk. 7, med udgangspunkt i køretøjets afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering og uanset at leasingforholdet ikke ophører på dette tidspunkt. Foretages en sådan opgørelse af afgiftsdifference, medtages perioden, som opgørelsen vedrører, ikke ved senere opgørelser af afgiftsdifference for det samme køretøj.

Stk. 4. Ejere af køretøjer omfattet af stk. 1 har pligt til af egen drift at angive den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 og til at fastsætte den afgiftspligtige værdi og afgiftsberigtige køretøjet efter stk. 2.

Stk. 5. Dokumentation for angivelse og fastsættelse af den afgiftspligtige værdi skal opbevares i 3 år og stilles til rådighed for told- og skatteforvaltningen efter anmodning.

Stk. 6. Undlader en ejer af et køretøj omfattet af stk. 1 at angive eller fastsætte den afgiftspligtige værdi eller at afgiftsberigtige køretøjet i overensstemmelse med stk. 1 og 2, kan told- og skatteforvaltningen fastsætte den afgiftspligtige værdi efter § 10 og beregne og opkræve eventuel yderligere afgift på dette grundlag, jf. stk. 2. Told- og skatteforvaltningen kan i grove eller gentagne tilfælde afmelde køretøjet fra Køretøjsregisteret og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne.«

**De danske regler – historisk set**

Den danske registreringsafgift af motorkøretøjer (herefter registreringsafgift) er i hovedsagen en værdi-afgift.

Efter de hidtidigt gældende regler betales der en afgift på 105 % af bilens værdi op til 106.600 kr. og 150 % i afgift af den resterende værdi. Der gives forskellige tillæg og fradrag i afgiftsgrundlaget og selve afgiften for blandt andet sikkerhedsudstyr og brændstoføkonomi. Disse satser mv. ændres også ved de nye regler, men bortset fra det er principperne for beregningen af afgiften den samme.

Afgiftsgrundlaget er prisen ved salg til bruger her i landet. Hvis en bilforhandler sælger en bil til en kunde, er afgiftsgrundlaget således salgsprisen eksklusive registreringsafgiften.

Leasingselskaber kan selv indregistrere og betale afgiften. Afgiftsgrundlaget er i dette tilfælde leasing-selskabets købspris, som er den samme pris som den pris, leasingselskabet har betalt i salgspris eksklusive afgift til forhandleren.

I bilens afgiftsgrundlag skal der altid indregnes en minimumsavance til forhandleren på 9 %, selv om forhandleren måtte have solgt bilen med en lavere avance end 9 %.

Før 1996 blev afgiftsgrundlaget fastsat til den vejledende udsalgspris, som bilimportøren havde anmeldt til de danske skattemyndigheder. Hermed havde importøren – på grund af afgiftens betragtelige størrelse – direkte indflydelse på forhandlerens udsalgspris. Dette stred imidlertid mod den gruppefritagelsesordning under konkurrenceretsreglerne, som automobilbranchen havde opnået. Af hensyn til Danmarks loyalitetsforpligtelse, jf. 4 TEU, til loyalt at sikre gennemførelse af EU-rettens bestemmelser blev disse regler derfor ophævet.

I 1997 blev der indført regler om, at forhandleren frit kunne fastsætte sin salgspris og dermed sit afgiftsgrundlag, under den forudsætning at afgiftsgrundlaget som minimum indeholder en salgssavance på bilen på 9 %. Det vil sige forhandlerens indkøbspris tillagt en avance på mindst 9 %.

I kraft af at leasingselskaberne er storkunder hos forhandlerne, kan leasingselskaberne i mange tilfælde opnå rabatter, der indebærer, at deres indkøbspris svarer til minimumsafgiftsgrundlaget på forhandlerens indkøbspris + 9 %.

Det er imidlertid ikke alene leasingselskaberne, der opnår store rabatter hos bilforhandlerne. Konkurrencen på bilmarkedet indebærer, at bilforhandlerne også til private og andre erhvervsvirksomheder end leasingselskaber sælger langt hovedparten af bilerne til en pris, der svarer til minimumsavancen på bilforhandlerens indkøbspris.

Leasingselskaberne opnår således de facto ikke større rabatter på bilforhandlerens indkøbspris, end mange tilsvarende private og andre erhvervsvirksomheder kan opnå.

Når private og andre erhvervsvirksomheder end leasingselskaber køber en ny bil, betales registreringsafgiften med det fulde beløb ved indregistreringen. Hvis bilen senere eksporteres, kan den residualafgift, der er tilbage i bilen, godtgøres. Godtgørelsen beregnes på grundlag af, hvad der skal betales i afgift for en tilsvarende (brugt) bil, der importeres til Danmark, fratrasket 15 %.

Leasingselskabet har imidlertid mulighed for at betale afgiften forholds-mæssigt for den periode, som bilen er indregistreret til leasing i Danmark. Afgiften beregnes på grundlag af den fulde registreringsafgift og betales med 2 % af den fulde afgift de første 3 måneder af leasingperioden, 1 % af den fulde afgift de næste 33 måneder af leasingperioden og med ½ % for de måneder af leasingperioden, der overstiger 36 %. Den forholds-mæssige afgift betales i sin helhed ved indregistreringen af bilen. Til betalingen

tillægges en rente af den ikkeskyldige afgift. Det vil sige, at hvis leasingperioden er 36 måneder, udgør afgiften ( $3 \times 2 \% + 33 \times 1 \%$ ) 39 % af den fulde registreringsafgift. Renten beregnes på grundlag af de 61 % i afgift, der ikke skal betales.

Det er efter vores vurdering i sig selv et spørgsmål om, hvorvidt den danske stats rentekrav er EU-stridigt, jf. EU-Domstolens retspraksis som senest fastlagt ved dom af 19. september 2017 i sag C-552/15, EU-Kommissionen mod Irland, men vores klage angår for nuværende ikke dette spørgsmål.

Leasingselskabernes mulighed for i Danmark at betale forholdsmæssig afgift hviler på reglerne om fri udveksling af tjenesteydelser med baggrund i den retspraksis, som EU-Domstolen knæsatte ved dom i sag C-451/99, Cura Anlagen. I første omgang – i 2003 – kom reglerne om forholdsmæssig betaling af afgift alene til at gælde udenlandske leasingselskaber. Danske leasingselskaber fik imidlertid – helt konkurrencebetinget rimeligt – i 2008 ved lovforslag L64 også adgang til betaling af forholdsmæssig afgift. Alle leasingselskaber har hermed i dag mulighed for at betale forholdsmæssig afgift.

Også ved lovforslag L64/2008 blev der indsat en mulighed for at genberegne afgiften efter leasingperiodens udløb.

Anledningen hertil var, at Europa-Kommissionen havde en indledt en traktatkrænkelssag mod Danmark, fordi reglerne på daværende tidspunkt ikke opfyldte kravene om fuld proportionalitet mellem den opkrævede afgift og bilens anvendelsesperiode i Danmark.

Hvis muligheden for genberegning af afgiften anvendes, sker dette ved en vurdering af bilens værdi ved leasingperiodens udløb. Bilens værdi og afgiften heraf fastsættes på grundlag af, hvad en identisk bil vil blive vurderet til og heraf afgiftsbelastet med, hvis den blev indført til Danmark som brugt i samme stand som den pågældende bil, der har været leaset. Den hermed fremkomne afgift sammenholdes med den afgift, der er betalt for leasingperioden. Hvis der som følge heraf er blevet betalt for meget i afgift, tilbagebetales den for meget betalte afgift til leasingselskabet. Omvendt, hvis der er betalt for lidt i afgift, betales der yderligere i afgift.

I visse tilfælde har tilbagebetalingen af afgiften været så stor, at der reelt for den periode, hvor bilen har været anvendt til leasing, ikke er blevet betalt afgift for brugen af bilen på de danske veje. Dog er der af disse biler under alle omstændigheder blevet betalt rentetillæg, jf. ovenfor.

Såvel leasingbranchen, den danske regering, det danske folketing som uafhængige eksperter har været enige om, at en sådan situation – hvor der for visse leasingbiler ikke har været betalt afgift – ikke har været meningen. Det har formentlig heller ikke været Europa-Kommissionens ærinde med den i 2007/08 påtænkte traktatbrudssag, ligesom EU-Domstolen, bl.a. i de nævnte domme, også utvetydigt har fastslået, at det enkelte medlemsland har ret til at kræve afgift for den periode, hvor bilen anvendes i medlemsstaten.

Problemet opstår imidlertid ikke som følge af de indkøbspriser og dermed den afgift, som leasingselskaberne kan indregistrere bilerne til, men derimod som følge af, at værdiansættelsen – der som nævnt

sker på basis af importprisen for en tilsvarende brugt bil – er for høj (og dermed i strid med de frie varebevægelser), hvilket vi skal vende tilbage til.

De situationer – som er få i den større sammenhæng – hvor der de facto ikke har været nogen afgiftsbetaling for bilens anvendelse i Danmark, er den direkte årsag til, at den danske regering har fremlagt det lovforslag, som vores klage angår.

Hovedprincipperne i lovforslaget er følgende:

- At der for samtlige biler, der er indregistreret af leasingvirksomheder, skal ske en genberegning af afgiften ved videresalg eller senest 4 måneder, efter bilen er taget i brug.
- At den genberegnete afgift fastsættes efter handelsværdien, og der opkræves supplerende afgift i de tilfælde, hvor den aktuelle handelsværdi er højere end den faktiske købspris.
- At muligheden for afgiftsberigtigelse af restværdien baseret på prisen ved første indregistrering bortfalder.
- At standardkontrakter bliver obligatoriske for danske leasingvirksomheder, og disse kontrakter skal udarbejdes i samarbejde med SKAT, herunder vil der komme præciserende indholdsmæssige krav til leasingkontrakterne.

Den nye lovgivning rammer således samtlige biler, som indregistreres af leasingselskaber, selv om det problem, som alle var enige om var til stede, i udgangspunktet var begrænset til – de forholdsvis få – tilfælde, hvor den reelle afgiftsbetaling for brugen på danske veje var 0 kr.

Vi vil nu gennemgå, hvilke bestemmelser i EU-traktaten disse nye regler strider mod, og hvilke konsekvenser dette har for leasingvirksomheder, der opererer på det danske marked.

### **Fri udveksling af tjenesteydelser – fastsættelsen af afgiften**

Som allerede nævnt hviler leasingselskabernes mulighed for at betale forholdsmæssig afgift på reglerne om fri udveksling af tjenesteydelser med baggrund i den retspraksis, som EU-Domstolen indførte ved afgørelsen i sag C-451/99, Cura Anlagen, og senest bekræftet ved dommen af 19. september i sagen EU-Kommissionen mod Irland.

Der skal således være fuld proportionalitet mellem den opkrævede afgift og bilens anvendelsesperiode i Danmark.

De nye danske regler indebærer, at leasingselskaber på det danske marked reelt set ikke længere har mulighed for at anvende deres faktiske indkøbspris som grundlag for betaling af afgiften for den del af leasingperioden, der overstiger 4 måneder. Da en leasingaftale sædvanligvis løber over en 24- eller 36-måneders periode, vil der således for den normale leasingperiode være risiko for, at afgiften i 20 eller 32 måneder overstiger den afgift, der vil skulle betales af den faktiske indkøbspris.

Den nye lovgivning betyder således for det første, at det enkelte leasingselskab ikke kan fastsætte nogen endelig afgift på indregistreringstidspunktet.



Da lovforslaget omfatter samtlige biler, der indregistreres af leasingsselskaber, er det meget gennemgribende, og det indebærer for det andet, at leasingsselskaber kommer til at betale en højere registreringsafgift end private og virksomheder, der har opnået samme rabatter som leasingsselskaberne, men som anskaffer bilen ved køb til eget brug.

Leasingvirksomheder skal i registreringsafgiftslovens forstand anses for bruger ved erhvervelse af biler til leasing. Deraf følger, at priser, som frembydes på markedsmæssige vilkår, som udgangspunkt må anses for at være almindelige priser ved salg til bruger – og dermed udgøre registreringsafgiftsgrundlaget. Af den danske skatteministers svar på spørgsmål 13 og 16 i det lovforberedende arbejde til L94/2012 kan det også udledes, at aftalerabatter, og dermed også lavere priser end den udbudte markedspris, skal være grundlaget for beregning af registreringsafgiften. Specifikt anerkendte den danske skatteminister i svaret på spørgsmål 13, at der godt kan betales forskellig registreringsafgift af to ens biler, eksempelvis hvis et leasingsselskab kan forhandle sig frem til en lavere pris ved køb af flere biler end en forbruger, der køber en bil. Som allerede nævnt kan en forbruger, der køber en bil, i mange tilfælde forhandle sig frem til samme rabatter som leasingsselskabet.

Efter lovforslaget fikses afgiftsgrundlaget, hvilket efter vores opfattelse er i direkte modstrid både med hidtidig førte nationale principper og med EU-retten. Leasingsselskaber har den fordel, at de opnår stor-kunderabatter. Det er de frie markeds kræfter, der gør sig gældende, og derfor er der ikke noget odøst heri. De afgiftsprovenumæssige virkninger heraf for den danske statskasse er til dels afbødet af reglen om, at afgiftsgrundlaget skal indeholde en avance på mindst 9 %.

Langt de fleste biler – leasing som almindeligt køb – indregistreres som allerede nævnt på grundlag af minimumsprisen på 1,09.

Med de regler, der er lagt op til, kommer leasingsselskabernes afgiftsgrundlag i mange tilfælde til at være højere, end tilfældet vil være for låne- eller kontantfinansierede køb. Det vil sige, at "salg" afgiftsmæssigt i mange tilfælde får en fortrinsstilling i forhold til "leasing". Det hænger i høj grad sammen med, at den handelsværdi, der anvendes som grundlag for at vurdere afgiftsandelen af bilen ved import af tilsvarende brugte biler, bygger på gennemsnitsbetragtninger, hvori indgår sædvanlige avancer, og derfor ikke er baseret på, at de fleste biler de facto indregistreres til 1,09.

Hertil kommer, at leasingsselskaber i sagens natur – navnlig for så vidt angår privatleasing – er bundet af aftalen ved dennes indgåelse. Leasingsselskaber kan derfor ikke uden videre hæve leasingydelsen og kan i forbindelse med genberegningen af afgiften risikere tab på kontrakten for den periode, der løber ud de 4 måneder. Dvs. ikke usædvanligt i en periode på 32 måneder. Det skyldes, at leasingsselskaberne ikke kan forudse, hvad den genberegnete afgift rent faktisk kommer til at andrage.

Leasingsselskaberne har ganske vist alternativt mulighed for at udforme kontrakten, så leasingydelsen over for kunden fastsættes på basis af "de til enhver tid gældende skatter og afgifter". Et sådant element indeholder imidlertid – når kunden ved, at der skal ske en genberegning af afgiften for den del af leasingperioden, der går ud over de 4 måneder – en meget høj grad af økonomisk usikkerhed for kunden, som vil kunne få kunden til at vælge køb frem for leasing. En af de helt afgørende fordele, som kunden

opnår ved leasing, er netop økonomisk sikkerhed. Ud fra en markedspsykologisk vinkel rammer de nye regler derfor også hårdt.

Der er derfor også en høj grad af risiko for, at danske bilbrugere vælger køb frem for leasing, fordi "køb" får en afgiftsmæssig fortrinsstilling.

Denne situation er efter vores opfattelse i klar strid med EU-retten, jf. EU-Domstolens retspraksis og EU-Kommissionens stillingtagen over for Danmark i 2008. EU-Domstolens dom af 19. september 2017 i sag C-552/15, EU-Kommissionen mod Irland, underbygger dette. Det skal i den forbindelse bemærkes, at EU-Domstolens retspraksis både i almindelighed og i forhold til registreringsafgift ikke hviler på ordlyden af lovgivningen – de jure – men derimod på reglernes faktiske indvirkning – de facto.

Dommen af 19. september 2017 omhandler som bekendt en situation, hvor Irland i første omgang opkrævede fuld afgift uanset hensyntagen til den faktiske påtænkte varighed af brugen af bilen på Irlands område. Hvis der ses bort fra dommens faktuelle forhold, og der i stedet i præmisserne indtænkes de danske regler i dommen, vil de danske regler utvivlsomt ikke overholde EU-Domstolens retspraksis.

Der vil således bl.a. være tale om diskrimination af leasingselskaber i de tilfælde, hvor et udenlandsk leasingselskab vælger at importere den bil, der skal stilles til rådighed for en leasingtager i Danmark. I denne situation vil et dansk og et udenlandsk leasingselskab ved genberegningen efter 4 måneder ganske vist blive stillet i samme situation, men det udenlandske leasingselskab vil i mange tilfælde blive stillet dårligere end et dansk salg af bilen, fordi salget kan ske til en definitiv afgiftsberigtigelse på 1,09.

Internationale virksomheder indgår i mange tilfælde globale leasingaftaler med deres leasingselskab. Det betyder eksempelvis, at en global tysk industrikoncern kan indgå masteraftale med et globalt tysk leasingselskab. Med de nye regler i Danmark vil det tyske leasingselskab imidlertid ikke kunne tilbyde en konkurrencedygtig aftale i forhold til køb i Danmark. Alternativt ikke kunne tilbyde en fast leasingydelse, fordi denne på grund af genberegningen ændrer sig. Dette vil i mange tilfælde afholde den globale kunde fra en dansk aftale, fordi sikkerhed om leasingydelsens størrelse er essentiel, jf. ovenfor, i kundens krav til en leasingaftale.

Hertil kommer, at det under alle omstændigheder vil være umuligt eller i bedste fald uforholdsmæssigt vanskeligt at beregne leasingydelsen. En leasingydelse hviler som et banklån på en annuitetsberegning, hvori der ud over hovedstolen (anskaffelsesprisen med fradrag af førstegangsbetaling) indgår en restværdi. Forskellen mellem hovedstol og restværdi er de løbende afdrag. Både hovedstol og afdrag berøres af genberegningen, og det vil praktisk talt ikke være muligt at beregne en leasingydelse ved aftalens indgåelse.

De nævnte eksempler – og der er kun tale om eksempler, for der vil være flere konsekvenser – indebærer de facto, at de danske regler efter vores opfattelse er i strid med EU-reglerne.

Som alle aktører og eksperter er enige i, skal der skal lovgives mod utilsigtet – afgiftsfri – brug af leasingbiler på de danske veje. Løsningen herpå behøver imidlertid ikke være så gennemgribende som



tilfældet med de nye danske regler. Det kan efter vores opfattelse klares med en langt mindre indgribende og mere konkret løsningsmodel.

Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at den fordel, leasingselskaberne har ved at betale forholdsmæssig afgift, økonomisk modvirkes af rentetillægget, samt at leasingydelse i modsætning til almindelig forbrugerkredit er momspligtige. Set over bilens brugsperiode er leasing – med undtagelse af de utilsigtede tilfælde, hvor der i dag på grund af genberegningen de facto ikke betales afgift af brugen – derfor alt andet lige en fordel for den danske statskasse.

### **Fri udveksling af tjenesteydelser – tekniske hindringer**

Ud over afgiftsbetalingen har EU-Domstolen også i Cura Anlagen-dommen og i flere andre sager forholdt sig til handelshindringer i form af tekniske krav.

De danske skattemyndigheder har allerede støttet af den eksisterende lovgivning praktiseret en meget snæver fortolkning af mulighederne for ændringer i kontrakterne, uden at disse ændringer udløser betaling af fuld afgift.

Efter de nye danske regler er der risiko for, at der vil blive stillet yderligere betingelser til danske leasingselskabers kontrakter, og at de danske skattemyndigheder tillige skal have "et afgørende ord" i formuleringen af aftaleforholdet mellem to civilretlige parter. Dette forekommer i sig betænkeligt og er efter vores vurdering også i strid med EU-retten.

Den de facto interesse, den danske statskasse har i aftaleforholdet, er, at der reelt er tale om leasing, og der betales den korrekte afgift.

For at de danske skattemyndigheder kan fastslå, at der de facto er tale om leasing, skal de danske skattemyndigheder have sikkerhed for tre forhold:

1. At den betaling, der lægges up front, ikke er så stor, at den reelt fjerner det egentlige finansieringselement. De danske skattemyndigheder har i den forbindelse fastsat en grænse på 30 % af bilens værdi.
2. At aftaleforholdet i leasingperioden omfatter en brugsret og modsætningsvis ikke en overdragelse af ejendomsretten.
3. At der ved aftaleforholdets udløb ikke er aftalt handelspligter (købepligt mv.) eller er fastsat en restværdi, der er så lav, at leasingtager alt andet lige vil få overdraget ejendomsretten til bilen.

I relation til betalingen af selve afgiften samt renten af den ikkebetalbare del af afgiften er det væsentligt for de danske skattemyndigheder at kunne fastslå, at

1. Den fulde registreringsafgift fastlægges, som danner grundlag for beregningen af den forholdsmæssige registreringsafgift

2. Beregningen af den forholdsmæssige registreringsafgift er korrekt set i forhold til grundlag og antal måneder, leasingaftalen løber.
3. Beregningen af den rente, der skal betales, baseres på antallet af måneder, som leasingperioden udløber.

Alle krav til leasingselskaberne, der ikke har betydning for ovennævnte, vil med den klare EU-Domstols praksis, der er på området, efter vores opfattelse have karakter af EU-stridige tekniske handelshindringer.

Hvis vi igen ser på den situation, hvor eksempelvis en global tysk industrikoncern indgår aftale med et tysk internationalt leasingselskab, og hvor det internationale leasingselskab enten selv stiller bilerne til rådighed for den tyske industrikoncerns aktiviteter i Danmark, eller det internationale leasingselskab lader sit danske leasingselskab varetage opgaven, vil krav om standardkontrakter mv. indebære en teknisk hindring for den fri udveksling af tjenesteydelser.

Det vil eksempelvis være tilfældet, hvis parterne efterfølgende indgår af aftale om skifte af betalingsbetingelser eller andet. Den danske kontrakt vil på grundlag heraf ikke kunne ændres, uden at der er risiko for, at det får indflydelse på registreringsafgiftens forfald. Det bemærkes i den forbindelse, at for udenlandske leasingselskaber er valget af betaling af forholdsmæssig registreringsafgift ikke et afgiftsmæssigt "gode", men derimod et forhold, de har afgiftsmæssigt krav på, jf. EU-Domstolens retspraksis som senest stadfæstet i ovennævnte sag mellem EU-Kommissionen og Irland.

### **Fri udveksling af varer**

Som vi allerede har nævnt, er den største udfordring med de gældende regler for registreringsafgift, at den afgiftspligtige værdi, der fastsættes ved import af brugte biler, i mange tilfælde er for høj bedømt på EU-rettens regler om fri udveksling af varer. Og det er i virkeligheden hér, problemet ligger med hensyn til den utilsigtede udnyttelse af reglerne for reelt at opnå afgiftsfri benyttelse på de danske veje.

I princippet burde løsningen derfor umiddelbart være, at de danske regler for værdifastsættelse for brugte importerede biler revurderes, så de ikke bygger på gennemsnitsberegninger af den teoretiske oprindelige udsalgspris, men derimod på beregninger baseret på den faktiske udsalgspris.

Det synes derfor endnu mere ejendommeligt, at netop reglerne for fastsættelsen af afgiftsværdien for brugte køretøjer – frem for at blive revurderet – fastholdes og vendes mod hele leasingbranchen på det danske marked, selv om også beregninger, som det danske Skatteministerium har oplyst til Folketinget, viser, at det trods alt kun er en mindre del af de leasede biler, der har været genstand for utilsigtet udnyttelse.

**EU's konkurrenceret**

Regelændringen har taget udgangspunkt i, at det grundlag, hvorpå leasingselskaberne kan indregistrere bilerne, er for lavt. Dette er imidlertid efter vores opfattelse en forkert præmis. Med baggrund i den frie konkurrence og EU's håndhævelse heraf via konkurrenceretsreglerne, er der ikke nogen pris, der er rigtig eller forkert. De sammenligninger, der har været draget af leasingselskabernes priser og markedspriserne, har baseret sig på de vejledende udsalgspriser, hvor det som allerede nævnt, og som også er Skatteministeriet bekendt, kun er en mindre del af samtlige nyvognsanskaffelser, der sker til markedsprisen.

Danmark har indført en regel omkring minimumsavance ved beregning af registreringsafgift. Bestemmelsen blev som nævnt indført i 1997, og med 9% tillægget blev der gjort plads til fri handel, samtidig med at statskassen blev sikret et acceptabelt mindsteprovenu.

Selv med de påtænkte sænkninger af afgiftssatsen udgør registreringsafgiften fortsat en meget stor del af bilens pris. Leasingbiler vil imidlertid de facto fremover, hvis der indføres regler om genberegning, ikke alene blive afgiftspålagt med 9 %, men tillige en variabel afgift, der alt afhængigt af leasingselskabernes forhandlingsevne, omregnet til % vil kunne udgøre et så højt samlet procenttillæg, at afgiften vil virke konkurrencehæmmende for leasingselskaber i forhold til egentlig bilkøb.

---oo0oo---

Der er tale om et kompliceret regelsæt, og vi skal derfor anmode Europa-Kommissionen om et hastemøde, hvor vi nærmere kan redegøre for de danske regler og de afledte konsekvenser heraf, der som nævnt efter vores opfattelse indebærer en åbenlys overtrædelse af EU-traktatens regler om fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser samt EU's konkurrenceret.

Denne efter vores opfattelse åbenlyse overtrædelse er særdeles betænkelig i forhold til den generelle retsorden som fastlagt i EU-traktaten og af EU-Domstolen, hvorefter der i alle medlemsstater skal gælde et utvetydigt retssikkerhedsprincip og legalitetsprincip.

Med venlig hilsen

  
Rune Grøndahl  
Partner  
Flemming Lind Johansen  
Partner

10. okt. 2017

Til

Skatteministeriet

Att.: Kontorchef Lene Skov Henningsen

c.c. Folketingets Skatteudvalg

## **L 4 – supplerende høringssvar**

Finans og Leasing vender her tilbage med yderligere bemærkninger til lovforslag L 4 i forhold til vores første høringssvar fra 3. oktober.

Jeg gør opmærksom på, at Finans og Leasing repræsenterer ca. 45 leasingselskaber, som omfatter ca. 95 af markedet hvilket også gælder for de i lovforslaget relevante aktiver (varevogne og personvogne).

Leasing er et meget udbredt finansieringsinstrument for dansk erhvervsliv bl.a. hvad angår nye varevogne og personvogne. Således leasede foreningens medlemmer i 2016 knap 34.000 nye varevogne og ca. 74.000 nye personvogne for et samlet beløb af 20 mia. kr. til dansk erhvervsliv.

### *Ad § 1, nr. 5 – forbud mod overskudsdeling*

Overskudsdeling med leasingselskabets kunde (leasingtager) er udtryk for godt købmandskab og ønsket om at give kunden en rimelig behandling og anvendes særligt ved større flåder af biler også kaldet ”fleet-leasing”.

Grunden er, at parterne ikke på forhånd kan vide, præcist hvor stor leasingselskabets fortjeneste vil blive efter udløb af aftalen (typisk 2-4 år ud i fremtiden). Derfor bliver parterne ved opstart af kontrakten enig om en rimelig fordeling af et eventuelt overskud. Dette er helt sædvanligt i erhvervsforhold ikke bare inden for leasing men i alle erhvervsforhold fx i forsikringsforhold, hvis forsikringstager har været skadesløs i året. Lovforslaget bør derfor ikke forhindre, at leasinggiver kan behandle sin kunde – leasingtager – ordentligt/rimeligt.

Det forhold, at leasinggiver afgiver en del af sin fortjeneste, er fuldt ud foreneligt med leasinggivers ejendomsret og ikke udtryk for, at der ikke er tale om et reelt ejerskab. Det er der fast Højesteretspraksis for.

Vi opfordrer derfor til, at denne del af lovforslaget udgår.

Måtte denne del af lovforslaget imod vores ønske ikke udgå, bør det præciseres i lovforslaget eller bemærkningerne dertil, at puljeordninger om udligning af over-/underkørte kilometer, såfremt leasingtager har en flåde af biler, ikke er omfattet af begrebet ”overskudsdeling”.

Endvidere fremgår af bemærkningerne (side 24 af venstre spalte, 3. afsnit) begrebet ”nærtstående eller interesseforbundne parter”. Såfremt denne del af lovforslaget ikke udgår antager vi, at dette vide begreb afgrænses på samme måde som i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 10, men beder om Skatteministeriets bekræftelse herpå.

#### *Ad § 1, nr. 5 – forbud mod finansiel leasing*

Bestemmelsen udelukker ifølge sin ordlyd ”... leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforhold” finansiel leasing.

Finansiel leasing anvendes af mange årsager: bl.a. er det praktisk, da man undgår at skulle bedømme og foretage et økonomisk opgør over manglende vedligeholdelse af aktivet. Leasingtager har risikoen og kan dermed opnå bedre leasingpriser. Bankejede danske leasingselskaber er frit stillet til at beskæftige sig med finansiel leasing, hvorimod operationel leasing alene kan ske, hvis leasingperioden mindst er et år. Der stilles lavere kapitalkrav til bankers leasingaktivitet hvad angår finansiel leasing end operationel leasing. Finansiel leasing er i øvrigt lovlig pengeinstitutvirksomhed, jf. bilag 1 til Lov om Finansiel Virksomhed.

Finansiel leasing står for ca. 2/3 af leasing af varevogne og personbiler til erhvervslivet (1/3 er dermed operationel leasing).

Der er fast retspraksis for, at leasinggiver netop gerne må afskære sig fra risikoen på aktivitet ved at lade risikoen for aktivets værdi ved udløb af leasingaftalen overgå til leasingtager. Det berører på ingen måde realiteten i leasinggivers ejendomsret. Og dermed giver det ingen tvivl om, at der fortsat er tale om en reel leasing. (Se nærmere herom **vedhæftede** notat udarbejdet af advokatfirmaet Delacour særligt side 1-6).

Finansiel leasing er således reel leasing såvel skatteretligt, civilretligt og for den sags skyld strafferetligt, og har været anvendt i den danske leasingbranche i mere end 50 år. En retstilstand, hvor man indenfor en særlovgivning om forholdsmæssig registreringsafgift adskiller sig væsentligt fra alle andre lovreguleringer (herunder Lov om Finansiel Virksomhed) og erhvervsmæssige områder, herunder også fuldafgiftsbiler, virker yderst uhensigtsmæssig, idet man tilsidesætter domspraksis, anden lovgivning samt juridisk teori herom. Tilsvarende bemærkninger finder anvendelse for afsnittet ovenfor om overskudsdeling.

Ordlyden ”...leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet” er i øvrigt alt for vidtgående, idet en sædvanlig leasingaftale, såvel operationel som finansiel, indeholder elementer hvor leasingtager hæfter for dele af

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

leasinggivers økonomiske risiko, f.eks. bilens bortkomst, hvorfor leasingtager derfor har pligt til at tegne en kaskoforsikring.

Det er på denne baggrund helt afgørende, at denne del af lovforslaget tages ud eller modificeres væsentligt.

Såfremt denne del af lovforslaget ikke desto mindre fastholdes, ønskes det præciseret, at lovbemærkningerne alene forholder sig til leasing af biler på forholdsmæssig afgift, og således ikke har betydning for finansiel leasing af andre aktiver.

## *§ 1, nr. 7 – standardkontrakter*

Finans og Leasing er enig i, at det nuværende system med SKATs godkendelse af leasingselskabernes standardkontrakter ikke fungerer godt. Således har vi og vores medlemmer det sidste års tid haft meget svært ved at få godkendt nye eller lettere tilrettede standardaftaler, lige som der er meget lange sagsbehandlingstider.

Det skyldes efter vores opfattelse, at SKAT i flere tilfælde ikke holder sig til alene at efterse, hvad der er afgørende for, om der er tale om reel leasing og betingelserne herfor i § 3 b, stk. 9 men også inddrager mange andre forhold, som alene er et mellemværende mellem leasinggiver og leasingtager eller angår anden lovgivning, i vurderingen.

Vi forstår forslaget således, at SKAT skal fastsætte standardkontrakter i deres fulde længde, og således at leasingselskaberne på ingen måde har mulighed for individuelle tilføjelser m.v. Det kan simpelthen ikke lade sig gøre, uden at man gør betydeligt indgreb i den fri aftaleret og konkurrencen imellem leasingselskaberne samt muligheden for at servicere den enkelte leasingtager ordentligt.

Vi gør opmærksom på, at der i dag er godkendt mange hundrede forskellige standardaftaler. Det skyldes, at indholdet af kontrakterne er et konkurrenceparameter leasingselskaberne imellem og at forskellige leasingtageres ønsker og behov skal afspejles i kontrakterne. Endvidere kan kontrakterne indeholde forretningshemmeligheder.

Det er højst usædvanlig, at en offentlig myndighed på den måde skal fastsætte erhvervslivets aftaler. Det anser vi for et grundlæggende brud på aftalefriheden.

SKAT vil også komme til at påtage sig ansvaret for, om kontrakterne lever op til anden præceptiv lovgivning fx konkursloven, hvidvaskloven, persondataregler, aftaleloven, forbrugeraftaleloven og markedsføringsloven m.v.

Hensynet til gennemsigtighed på markedet jf. side 25, højre spalte, er efter vores opfattelse ikke et relevant, skatteretligt synspunkt. Vi gør i øvrigt opmærksom på, at vi sammen med FDM siden 2010 har haft et fælles koncept for operationel leasing til forbrugere, som netop skaber gennemsigtighed og god forbrugerbeskyttelse. Det mener vi bedst løses mellem erhvervslivets parter og ikke er en opgave for SKAT.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Det er samlet set vores bestemte opfattelse, at det er en uladsiggørlig opgave for SKAT at udarbejde standardaftaler, uden at det i meget væsentligt omfang vil gå ud over hensynet til konkurrencen mellem leasingselskaberne samt leasingtagerens forskellige behov og ønsker.

Vi foreslår derfor i stedet, at SKAT i samarbejde med leasingbranchen udarbejder en standard for, hvad der som minimum skal fremgå, for at der er om et reelt leasingforhold, hvorefter leasingselskaberne selv kan indsætte individuelle forhold.

Hvis man på trods af ovennævnte argumenter fastholder forslaget, bør det ske via bemyndigelse til ministeren til at udstede bekendtgørelse på området. Det er efter vores opfattelse en alt for stor en beføjelse at tillægge SKAT.

1 måneds varsel for leasingselskaberne til tilretning til nye standarder er i den forbindelse alt for lidt tid. 3 måneder må være minimum.

Hvis man fastholder forslaget, bør SKATs standard i øvrigt alene være et tilbud til danske leasingselskaber ligesom det foreslås at være for udenlandske leasingselskaber. Der bør ikke være forskelsbehandling mellem udenlandske og indenlandske leasingselskaber. Alternativt er der stor sandsynlighed/risiko for, at leasingselskaberne på det danske marked udflager deres aktiviteter til andre EU lande og herefter opererer ind i landet. Danmark vil dermed miste arbejdspladser, skattegrundlag m.m.

Vi forstår i øvrigt overgangsreglen i § 3 b, stk. 6. sidste punktum: ”*Tilladelser.... som følge heraf*” således, at allerede af SKAT godkendte standardformularer under den nuværende storkundeordning ikke bortfalder automatisk og beder om Skatteministeriets bekræftelse herpå, såfremt denne del af lovforslaget fastholdes.

## *§ 1, nr. 11 – førtidigt ophør efter gensidig overenskomst*

Bestemmelsen betyder, at man skal indsætte vilkår i leasingaftalen for det tilfælde, at leasingtager og leasinggiver efter fælles overenskomst vil bestemme at lade aftalen ophøre før tid.

En leasingaftale er karakteriseret ved, at den er (ensidigt) uopsigelig for såvel leasinggiver som leasingtager. Men hvis begge parter er enige om det, kan de ifølge dansk rets almindelige aftaleretlige regler aftale et førtidigt ophør af aftalen.

Fx er det meget praktisk forekommende at en håndværksmester ønsker sig en større varevogn og derfor gerne vil opsiges en aftale om en eksisterende varevogn med henblik på at indgå aftale om en større. Et andet eksempel kunne være en privatperson, der har leaset en minibil, men som nu er blevet familiefar og har brug for en stationcar. I sådanne tilfælde kan parterne blive enige om at ophæve en eksisterende aftale og indgå en ny, uanset at der ikke fremgår noget herom i den oprindelige leasingaftale.

Det er ikke muligt eller i hvert fald forbundet med meget store finansielle risici for leasinggiver at beskrive i leasingaftalen, på hvilke vilkår leasingtager kan ophæve aftalen, uden at de sædvanlige misligholdelsesbestemmelser finder anvendelse. Det skyldes, at det



afhænger af de præcise markedsforskel på tidspunktet for ophævelse (renteniveau, genslagspris for leasingaktivet, leasingtagers ønsker om ny/anden leasingaftale m.v.), hvornår det er en god aftale for begge parter.

Der henvises øvrigt til det tidligere omtalte notat fra advokatfirmaet Delacour med omtale af Skatteministerens tidligere udtalelser om emnet tilbage i 2016 ved behandlingen af L 150, hvor Skatteministeren udtalte, at *"Det ligger ikke inden for Skatteministeriets område at lovgive om parternes adgang til at aftale en førtidig afbrydelse af leasingforholdet. Den nærmere regulering heraf følger af aftale- og obligationsretlige regler"*. Vi kan ikke se, hvad der ligger til grund for, at man nu skulle skifte holdning.

Denne bestemmelse bør derfor indskrænkes til at omhandle vilkår ved misligholdelse af leasingaftalen, og det bør præciseres i bemærkningerne, at parterne har fri adgang til ved gensidig overenskomst baseret på danske rets almindelige aftaleretlige regler at lade aftalen ophøre før tid.

## *§ 1, nr. 12 – ophævelse af muligheden for indbetaling af restafgift ved udløb af aftalen*

Vi forstår ikke, at muligheden for indbetaling af den beregnede restafgift foreslås afskaffet i lyset af forslaget om, at leasingselskaberne - i øvrigt i modsætning til alle andre købere af biler - skal genberegne deres afgiftsbetaling efter 4 mdr. ud fra handelsværdien af køretøjet.

Det bygger efter vores opfattelse på en forkert opfattelse af, at leasingselskabernes rabat ikke er udtryk for en reel rabat jf. side 26, høje spalte, 5. afsnit jf. ordene *"Det skyldes, at registreringsafgiften beregnes på baggrund af den pris, som en producent eller importør betaler for motorkøretøjet, og ikke af køretøjets værdi på det frie marked"*, samt side 13 venstre spalte, 3. sidste afsnit, hvor det "frie marked" sættes op som en modsætning til leasingmarkedet.

Vi savner dokumentation for påstanden om, at leasingselskaber ikke er en del af det "frie marked". Sagen er jo netop den, at leasingselskaberne er Danmarks ubetinget største indkøbere af motorkøretøjer, hvorved de selvfølgelig er i stand til i kombination med deres know-how og købmandskab at opnå gode indkøbspriser.

Endvidere kan henvises til side 7, højre spalte, hvor man helt generelt men uden yderligere dokumentation taler om at leasingbiler *"kører rundt uden afgift"*. Vi gør opmærksom på, at Skatteministeriet tidligere har fremlagt opgørelser, hvoraf det fremgår, at der er tale om et marginalt problem i forhold til leasingselskabernes samlede forretningsomfang og afgiftsbetaling. Vi opfordrer Skatteministeriet til at fremlægge de beregninger i forbindelse med lovforslagets behandling.

Forslaget om at afskaffe muligheden for indbetaling af restafgift giver økonomisk usikkerhed og store administrative byrder for leasingselskaberne, hvorfor vi opfordrer til, at denne mulighed fastholdes.

Det kan præciseres, at muligheden for at indbetale restafgift kun omfatter biler, der har fået genberegnet afgiften efter forslagets § 9a (med de af os nedenfor foreslåede modifikationer).



## *§ 1, nr. 13 – varig anvendelse her i landet*

Henset til den megen uklarhed i lovforslaget m.h.t. stramninger indenfor leasingområdet, bør det i bemærkningerne fremgå, at et leasingselskabs salg af et motorkøretøj til en forhandler ikke er ”*varig anvendelse her i landet*”. Leasingselskaber har således fortsat mulighed for at sælge et motorkøretøj, der har været på forholdsmæssig registreringsafgift, til en forhandler uden at skulle betale registreringsafgiften. Ved forhandlerens efterfølgende salg skal der selvsagt ske betaling af registreringsafgift efter reglerne i §§ 4-5e.

## *§ 1, nr. 41 – alternativt forslag til reglen om genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 mdr.*

Som anført i vores første høringssvar den 3. oktober, er vi fundamentalt imod tankegangen om, at leasingselskabernes rabat skal begrænses ved genberegning til markedspriser ved salg eller senest efter 4 mdr.

Hvis forslaget imidlertid fastholdes, er det nødvendigt, at der findes en anden måde at gøre det på, som ikke giver de meget store administrative udfordringer og usikkerheder, dels for leasingselskaberne dels for SKAT og leasingtagerne.

Forslaget tvinger bl.a. leasingselskaberne til at skulle besigtige alle leasede biler fysisk og indsamle billedokumentation, hvilket er helt uforholdsmæssigt med tanke på, at der jo netop ikke sker et reelt salg. Det fremgår af bemærkningerne på side 34, at samme principper, som finder anvendelse ved vurderingen af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer, skal finde anvendelse. Men den reelle/praktiske situation ved genberegning efter 4 måneder er jo en helt anden, idet bilen er leaset ud og dermed ikke i leasingselskabets besiddelse. Det vil kræve uforholdsmæssige ressourcer at indkalde samtlige leasingbiler efter 4 måneder, ligesom det vil betyde, at leasingselskaberne skal opbevare flere tusinde dokumentationspapirer for bilernes skønnede værdi. Endvidere vil det selvsagt belemre leasingtagerne.

Det vil også være umuligt at give leasingtageren en fast pris fra starten af kontrakten, uanset hvor dygtig/heldig man er til at forudsige handelsværdien efter 4 mdr. Det er en helt urimelig situation at stille såvel leasinggiver som leasingtager i. Leasing (operationel) er i dag netop efterspurgt, fordi kunden fra start af kender de totale omkostninger i aftalens fulde løbetid (budgetsikkerhed).

Der er også en helt særlig men væsentlig problematik i opgørelsen af handelsværdien for varebiler, da disse kan have en del eftermonteret udstyr/opbygning, der ikke er omfattet af registreringsafgift som nyt køretøj, men hvor værdien af det eftermonterede udstyr/opbygning indgår i brugtvognsprisen/handelsværdien. Et eksempel kan være en almindelig kassevogn (under 3.000 kg på 30% afgift) opbygget med kostbart udstyr som køleanlæg og isoleret varerum. Her kan leasinggiver reelt risikere en voldsom stigning i registreringsafgiften, som vil være klart konkurrenceforvridende i forhold til kontant køb.

Der bør af disse grunde i stedet fastsættes en ordning, således at leasingselskabet allerede ved første indregistrering kan beregne den endelige afgift uden usikkerhed for, hvordan man senere opgør handelsværdien og usikkerhed om diskussion med SKAT indtil tre år efter om leasingselskabets opgørelse.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Vi gør opmærksom på, at vi er bekendt med, at der ikke sjældent er store/langvarige diskussioner med SKAT om selv mindre forskelle i vurdering af handelsprisen. Vi gør opmærksom på, at alle med kendskab til området har oplevet at forskellige dele af SKAT i dag kommer til væsentligt forskellige resultater på samme bil.

Det vil også forekomme, at der ikke findes en handelspris på nye leasede biler efter kun 4 mdr. f.eks. for nye modeller.

En alternativ (valgfri) ordning kunne fx være, at man ved salg eller senest 4 måneder efter første indregistrering tager udgangspunkt i importørernes standardanmeldte listeprijs med et fradrag på en vis procentandel. Procentandelen bør efter vores opfattelse fastsættes til:

7 % (den forholdsmæssige registreringsafgift for 4 måneder ( $3 \times 2 + 1$ ))

5 % (svarende til det annonceringsfradrag ved salg, som fremgår af den juridiske vejledning)

3 % (svarende til middel stand)

Dvs. i alt 15 %.

Bestemmelsen bør være valgfri således forstået, at hvis leasingselskabet i stedet vil opgøre markedsprisen konkret, bør dette også være en mulighed. Dette også for at reglen ikke vil være i strid med Cura Anlagen-dommen/af hensyn til særlige tilfælde, der adskiller sig fra normen, fx hvor der individuelt kan argumenteres for langt højere annonceringsfradrag.

Bestemmelsen vil give SKAT meget store besparelser hvad angår kontrolopgaver og sikre, at det ikke bliver en uheldig konkurrenceparameter hvor konservativt handelsværdien fastsættes.

Det er helt afgørende for Finans og Leasing, at denne metode og i øvrigt hele § 9 a gives virkning for alle der køber bil og ikke blot leasingselskaber - det vil sige også private og erhvervsdrivende købere - således at der sikres lighed for loven og ens konkurrencevilkår.

## *§ 1, nr. 41 – beskatningsgrundlag*

Det fremgår af § 9 a, stk. 2, 2. punktum ”*Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi*”. Det ønskes bekræftet, at dette ikke har nogen betydning for leasingtagers beskatningsværdi, som fastlægges efter ligningslovens § 16 ved den første indregistrering af køretøjet.

## *§ 1, nr. 45-46 – større sikkerhedsstillelse*

Vi støtter forslaget om større sikkerhedsstillelse som følger med omsætningen, men vi finder, at det må overlades til ministeren at fastsætte de nærmere regler i bekendtgørelsesform.

Vi foreslår, at der tilføjes et kriterie, der trækker i retning af mindre krav til sikkerhedsstillelse, hvis toldpladeindehaveren er et selskab, der er del af en bank (enten i samme juridiske enhed eller som datterselskab og såvel danske som udenlandske), idet der for banker i forvejen gælder strenge krav til egenkapital og governance.

## § 3, stk. 5 – overgangsregler

Der mangler efter vores opfattelse en bestemmelse svarende til § 3, stk. 4, hvorefter en bindende aftale om indgåelse af en leasingaftale og/eller forlængelse af en bestående leasingaftale i lighed med en bindende aftale om køb af bil før 3. oktober fortsat er omfattet af de hidtil gældende regler.

Som minimum bør det i lovbemærkningerne fremgå, at leasinggiver også er at betragte som ”slutbruger”.

Det fremgår i øvrigt af bemærkningerne til stk. 5 (s. 38, højre spalte, næstsidste afsnit) at: *”Forlængelse af en leasingaftale omfattet af lovens § 3b anses i denne sammenhæng for en ny afgiftsperiode, hvorfor de nævnte bestemmelser vil få virkning for køretøjet fra det tidspunkt, hvor den periode, som forlængelsen vedrører, påbegyndes.”*. Dette harmonerer imidlertid ikke med lovens nuværende § 3, stk. 5, jf. stk. 6, idet SKAT’s hidtidige fortolkning af disse regler om forlængelse har været, at en forlængelse skal ske på uændrede vilkår. Det bør derfor præciseres, at forlængelse af en før 3. oktober 2017 indgået/ikraftsat leasingaftale, fortsat kan ske på uændrede vilkår under de nuværende regler (altså uden genberegning m.v.)

På side 38, højre spalte, 4. afsnit fremgår følgende vedrørende overgangsreglen i § 3, nr. 5: *”Det vil sige, at de foreslåede ændringer af reglerne om forholdsmæssig afgift, herunder leasing, genberegning, kontraktindhold m.v. først har virkning fra og med den første afgiftsperiode som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere”*. Denne ordlyd har ikke sammenhæng med forslagets ordlyd og skaber efter vores opfattelse tvivl om, om de foreslåede nye regler fx § 9 a om genberegning af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. også vil have virkning for leasingaftaler om køretøjer, der allerede er indregistreret inden 3. oktober 2017. Det bør præciseres, at dette ikke er hensigten, idet der flere steder i lovbemærkningerne i øvrigt fremgår, at den bestående portefølje af leasingselskabernes leasingkøretøjer kan afvikles efter de før 3. oktober 2017 gældende regler. Anden fortolkning af ikrafttrædelsesbestemmelsen ville i øvrigt være urimelig lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Det fremgår på side 39, venstre spalte, 3. afsnit, at *”De præciseringer m.v. til leasingkontrakter, som foreslås i dette lovforslag, vil dog gælde allerede fra og med den 3. oktober 2017”*. Det er jo fuldstændigt umuligt, da det vil kræve, at SKAT kan godkende ændrede standardaftaler straks. Vi hører gerne, hvordan man har forestillet sig, at det skal kunne lade sig gøre i praksis.

## Sammenhæng til SKATs udkast til styresignal

SKAT udsendte dagen inden lovforslagets fremsættelse et udkast til styresignal i offentlig høring, som omhandler flere af de emner, der også berøres i nærværende lovforslag fx spørgsmålet om parternes adgang til at indgå aftale om ophør af aftalen i utide, og leasingtagers mulighed for efter påkrav fra leasinggiver at anvise sig selv som køber af bilen. Det sidste emne er alene relevant ved finansiell leasing, som jo efter dette lovforslag foreslås ikke at kunne finde anvendelse ved forholdsmæssig registreringsafgift, hvorfor spørgsmålet i givet fald bliver irrelevant.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Vi har indtil videre tilladt os at anse SKATs høring for bortfaldet som følge af lovforslaget, og hører gerne om det er korrekt forstået. Vi sender af samme årsag kopi af høringssvar til SKAT.

Vi opfordrer til, at SKATs videre arbejde med styresignalet indtil videre sættes i bero indtil behandlingen af lovforslaget er tilendebragt.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør  
Mobil 40382987  
chb@finansogleasing.dk

## NOTAT

Til: Christian Brandt, Finans og Leasing

### Ejendomsretlige og obligationsretlige problemstillinger vedrørende forholdsmæssig registreringsafgift - indlæg til SKAT Jura

#### 1. Brugen af anvisningsvisningsklausuler og leasingtagers adgang til at anvise sig selv som køber

En *finansiel* leasingaftale er i ABL 95, § 1, stk. 2 defineret som følger:

*"Ved finansiel leasing forstås en transaktion, ved hvilken*

*a. en part (**leasinggiveren**) indgår eller overtager en aftale (**leasingaftalen**) med en anden part (**leasingtageren**), der giver denne ret til at benytte den leasede genstand (**leasinggenstanden**) mod betaling af en løbende ydelse (**leasingydelsen**);*

*b. leasinggiver erhverver leasinggenstanden ifølge aftale (**købsaftalen**), med en tredje part (**leverandøren**), som er bekendt med, at der er eller vil blive indgået en leasingaftale, eller selv har indgået denne;*

*c. leasinggiver hverken vælger, specificerer eller tilforhandler sig leasinggenstanden;*

*d. leasingtageren har haft mulighed for at godkende sådanne vilkår i købsaftalen, som er af betydning for hans retsstilling; og*

*e. de ydelser, som leasingtageren skal betale eller hæfter for, er således beregnede, at de dækker amortisation af hele eller den væsentligste del af anskaffelsessummen for de leasede genstande."*

Leasingtagers hæftelse i medfør af § 1, stk. 2, litra e) omfatter dels leasingydelse i den aftalte leasingperiode, og dels en i aftalen fastsat restværdi, således at summen af de aftalte leasingydelser og den fastsatte restværdi tilsammen dækker amortisation af leasinggivers investering i det leasede.

Fastsættelsen af leasingtagers restværdihæftelse er i praksis blevet udviklet således, at leasingaftalen indeholder en anvisningsklausul med en formulering, der er identisk med eller svarer til følgende:

*"Leasingtager er ved leasingperiodens udløb forpligtet til på leasinggivers anfordring at anvise en momsregistreret erhvervsdrivende køber af det leasede til en kontantpris på kr. XX + moms"*

I praksis indeholder anvisningsklausulen også ofte en beskrivelse af, hvorledes restværdien beregnes, f.eks. ved brug af følgende tilføjelse:

*Hvilken pris efter leasinggivers vurdering p.t. svarer til markedsværdien på udløbstidspunktet."*

Anvisningsklausuler med en formulering, svarende til de ovenfor anførte, har været benyttet i finansielle leasingaftaler i en lang årrække, og har således også været benyttet længe før indførelsen af reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift.

Såfremt leasinggiver vælger at afgive et påkrav og dermed at gøre anvisningspligten gældende over for leasingtager, er en sådan anvisningsklausul ikke til hinder for, at en leasingtager kan anvise sig selv som køber ved udløb af leasingperioden.

Det beror således alene på *leasinggiver*, hvorvidt denne ønsker at påberåbe sig den anvisningspligt, der er indeholdt i leasingaftalen, og en anvisningsklausul med de ovenfor anførte formuleringer tillægger følgelig ikke leasingtager en køberet eller købepligt til aktivet.

Om fortolkningen af anvisningsbestemmelser i leasingaftaler er anført følgende i "*Finansiel Leasing*" af Morten Schwarz Nielsen m.fl. side 234 nederst:

*"Det vil ofte forekomme i praksis, at leasingaftalen indeholder en bestemmelse, hvorefter leasingtager er forpligtet til at anvise en køber af det leasede. I det omfang en sådan bestemmelse er indeholdt, træder dette i stedet for en forpligtelse til at returnere det leasede til leasinggiver. Bestemmelsen af denne art er normalt formuleret som en anvisningsforpligtelse. Dette betyder, at leasingtager er forpligtet til at anvise en køber til det leasede, såfremt leasinggiver påberåber (udhævet her) sig den pågældende rettighed. Der er dog ikke i sig selv en særskilt ret for leasingtager til at købe det leasede. (udhævet her)"*

Som det fremgår heraf, er en anvisningsklausul med den ovenfor nævnte formulering helt i overensstemmelse med sædvanlig praksis i finansielle leasingaftaler.

Det fremgår endvidere eksplicit af det anførte uddrag, at en sådan anvisningsbestemmelse ikke indeholder en særskilt købsoption/køberet for leasingtageren.

Dette er også blevet fastslået i retspraksis både skatte-, civil- og strafferetligt.

**Skatteretligt** kan der henvises til Landsskatterettens afgørelse TfS 2003.510LSR, hvor Landsskatteretten fortolkede en anvisningsbestemmelse med følgende ordlyd:

*"Ved leasingperiodens udløb er brugeren forpligtet til at anvise en køber til udstyret for kr. 10.000,00 + moms.*

*De har ret til at udskifte de leasede objekter, mod anvisning af en køber til udstyret til en pris svarende til nutidsværdien af de resterende ydelser. Der betales gebyr kr. 750,00 pr. udskiftning."*

Som det fremgår, indeholdt anvisningsbestemmelsen i denne sag ikke en betingelse om, at leasinggiver skulle påberåbe sig anvisningsbestemmelsen, før denne fandt anvendelse.

Ikke desto mindre kom Landsskatteretten frem til, at anvisningsbestemmelsen ikke indebar både en køberet og en købepligt for leasingtageren.

Landsskatteretten lagde derfor den mellem parterne indgåede leasingaftale til grund og godkendte følgelig de af leasingtager selvangivne fradrag for betalte leasingydelse.

**Civilretligt** kan der henvises til nyere retspraksis fra Østre Landsret, bl.a. kendelser af 19. maj 2014 i sagerne B-1135-14 og B-1157-14, hvor Østre Landsret opretholdt anvisningsklausuler med følgende formulering:

*"Brugers indeståelse for udstyrets restværdi ved leasingaftalens udløb: Bruger er ved leasingaftalens udløb eller ved anden behørig opsigelse af leasingaftalen på anfordring forpligtet til at anvise en køber af det leasede udstyr for en kontant pris på min. kr. 75.000 med tillæg af moms."*

Af sagen fremgår det endvidere, at der på et senere tidspunkt blev udarbejdet et tillæg til leasingaftalen, hvor denne blev forlænget med 48 måneder, og hvor den månedlige leasingydelse blev fastsat til kr. 1.685,00 og restværdien til kr. 7.500,00 – begge beløb med tillæg af moms.

På trods af leasingtagers indsigelser blev anvisningsklausulen opretholdt blandt andet med følgende begrundelse:

*"Det bemærkes herved, at den i fogedrettens kendelse citerede anvisningsbestemmelse i leasingaftalen ikke giver LT en ret til at købe de leasede aktiver ved leasingaftalens udløb. Bestemmelsen giver alene LG mulighed for at pålægge brugeren at anvise en køber til materiellet til den angivne pris ved aftalens udløb. De for fogedretten afgivne forklaringer giver heller ikke grundlag for, at LT på nogen anden baggrund har opnået en ret til at købe de leasede aktiver..."*

De nævnte afgørelser er i tråd med tidligere afgørelser fra Østre Landsret og også fulgt op i nyere afgørelser senest fra 2015.

**Strafferetligt** kan der henvises til afgørelsen U 2012.406 Ø.

Her havde leasingtager indgået en leasingaftale med følgende anvisningsbestemmelse:

*"Ved påkrav fra leasinggiver er leasingtager ved leasingaftalens udløb forpligtet til at anvise en køber til det leasede udstyr til DKK xx + moms."*

Under sagen gjorde leasingtager gældende, at det leasede reelt var købt. Hvis leasingtager havde fået medhold heri, skulle leasingtager frifindes under straffesagen, jf. straffelovens § 278, stk. 2, der afkriminaliserer dispositioner over effekter, der er købt med ejendomsforbehold.

Af landsrettens præmisser fremgår følgende:

*"Efter oplysningerne om leasingaftalen og særligt efter formuleringen af den bestemmelse i aftalens punkt F om særlige vilkår, der er citeret i byrettens dom, findes leasingforholdet ikke at være omfattet af undtagelsesbestemmelserne i straffelovens § 278, stk. 2.*

*Landsretten har herved lagt vægt på, at T (leasingtager), der har indgået aftalen som led i sit erhverv, efter den nævnte aftalebestemmelse ikke har en ret til at købe varebilen ved leasingaftalens udløb. Aftalebestemmelsen giver derimod J Finans (leasinggiver) en adgang til at pålægge leasingtager at anvis en køber til varebilen til den angivne pris, jf. ordlyden "Ved påkrav fra leasinggiver...". Leasingaftalen findes således at afskille sig fra det almindelige salg med ejendomsforbehold."*

og med baggrund i disse præmisser blev leasingtager senere fundet skyldig i underslæb.

Teori og retspraksis er således entydig i fortolkningen af anvisningsbestemmelserne svarende til de ovenfor anførte, hvorefter disse ikke indebærer en ret for leasingtager til at erhverve det leasede, men omvendt ej heller er til hinder for, at en leasingtager – på leasinggivers anfordring – kan anvis sig selv som køber af det leasede.

## 2. Overgang af ejendomsretten til det leasede i forbindelse med leasinggivers køb heraf

Det har i flere sager kunnet konstateres, at SKAT – fejlagtigt – synes at lægge til grund, at spørgsmålet om, hvorvidt ejendomsretten til det leasede tilkommer leasinggiver, afhænger af, hvorvidt der på tidspunktet for indregistrering af køretøjet, er udstedt en faktura for køretøjet til leasinggiver, og hvorvidt der er sket betaling af denne.

Såfremt dette ikke er tilfældet, eller såfremt fakturaen fra leverandøren standardmæssigt har været påført et ejendomsforbehold, har SKAT indtaget det standpunkt, at leasinggiver dermed ikke har været ejer af køretøjet på indregistreringstidspunktet, jf. REGAL § 3 b, stk. 1.

Et sådant synspunkt er imidlertid ikke i overensstemmelse med hverken de civilretlige eller skatteretlige regler om ejendomsretten og dennes overgang.

Af SKM2011.27 fremgår følgende:

*"SKAT kan altid foretage en konkret bedømmelse af, om et leaset køretøj kan anses for at tilhøre leasingvirksomheden, herunder om leasingvirksomheden kan anses for reel ejer af køretøjet.*

***Bedømmelsen af, hvem der er ejer af et leaset køretøj, beror på en konkret realitetsbetonet bedømmelse af samtlige foreliggende omstændigheder ved transaktionen i forhold til de momenter, der er karakteristiske for ejendomsretten til et aktiv ud fra en sædvanlig civilretlig bedømmelse.*** [Vores fremhævelse]

*Der skal i den forbindelse navnlig lægges vægt på, **hvem der faktisk og retligt kan råde over bilen** som en ejer, dvs. har sædvanlige ejer beføjelser over køretøjet, og hvem der har den økonomiske risiko og gevinstmulighed vedrørende bilen, herunder hvem der reelt finansierer anskaffelsen af bilen.* [Vores fremhævelse].



Afgørende for, hvorvidt leasinggiver kan anses for at være ejer af køretøjet er således, hvorvidt denne har haft adgang til faktisk og retligt at råde over det leasede køretøj.

I det omfang, det såvel af leverandøren som af leasinggiver har været forudsat, at leasinggiver havde adgang til i juridisk henseende at *råde over køretøjet* i forbindelse med indgåelsen af leasingaftalen, herunder at leverandøren har accepteret, at leasinggiver blev indregistreret som ejer af køretøjet, og at køretøjet er blevet udleveret til leasingtager, må ejendomsretten anses for at være overgået til leasinggiver.

Det er i denne sammenhæng uden betydning, hvorvidt der på tidspunktet for indregistrering henholdsvis indgåelse af leasingaftalen er udstedt en faktura fra leverandøren til leasinggiver, idet der som sådan ikke er knyttet nogen tings- eller ejendomsretlig retsvirkning til selve fakturaudstedelsen, endsige betalingen heraf, når leverandøren har accepteret leasinggivers adgang til at råde over køretøjet, uden at der er sket betaling af købesummen.

I visse tilfælde har leverandørens faktura til leasinggiver standardmæssigt været påført et ejendomsforbehold.

Det er imidlertid fast antaget i både litteratur og retspraksis, at et ejendomsforbehold, der er indeholdt i en faktura ikke lever op til kravet i kreditaftalelovens § 34, stk. 1, nr. 1, om en klar og udtrykkelig aftale, før overgivelsen, idet en faktura har karakter af en *ensidig* erklæring, der desuden først fremsendes *efter* overgivelsen af køretøjet, og efter at leasinggiver og leasingtager er indregistreret som henholdsvis ejer og bruger af køretøjet.

Der kan i den forbindelse henvises til afgørelsen U 1990.485 V.

Allerede af den grund, kan et ejendomsforbehold indeholdt i en faktura, ikke anses for vedtaget og følgelig ej heller tillægges nogen retsvirkning i civil- eller afgiftsretlig henseende.

Selv hvis ejendomsforbeholdet blev tillagt retsvirkning, vil dette under alle omstændigheder ikke være ensbetydende med, at ejendomsretten dermed ikke er overgået til leasinggiver, idet et ejendomsforbehold ikke er det samme som en ejendomsret.

Det forhold, at en genstand sælges med ejendomsforbehold betyder således ikke, at ejendomsretten til genstanden fortsat tilkommer sælger.

Et ejendomsforbehold kan derimod karakteriseres som en "sikkerhedsret" for sælgers krav på købesummen, hvorefter sælgeren kan søge sig fyldestgjort ved tilbagetagelse af det solgte, såfremt der ikke sker betaling af købesummen som aftalt, og kan dermed sammenlignes med en pantsætning.

Et salg med ejendomsforbehold indebærer, at køber skal anses for ejer, således at dennes ejendomsret er en resolutivt betinget ret til den købte genstand, som består, *medmindre* køber misligholder, jf. kreditaftalelovens § 4, nr. 16.

Den omstændighed, at ejendomsretten til en genstand solgt med ejendomsforbehold tilkommer køber indtil en eventuel misligholdelse måtte indtræde, understøttes af, at en køber kan stifte pant i genstande købt med ejendomsforbehold, ligesom køberens kreditorer kan foretage udlæg heri.

Tilsvarende er der adgang til at foretage skattemæssige afskrivninger på genstande, der er købt med ejendomsforbehold, ligesom en køber i alle henseender, herunder brug, udlejning m.v. udøver en ejers rettigheder og råden over sådanne genstande, jf. således SKM.2011.27.

I de omtalte sager er realiteten imidlertid, at ejendomsretten er overgået til leasinggiver, da transaktionen mellem leverandøren og leasinggiveren indebærer, at leasinggiver med leverandørens vidende og accept frit har kunnet disponere over det leasede køretøj i forbindelse med indgåelsen af leasingaftalen. Køretøjet er således blevet indregistreret med leasinggiver som ejer og leasingtager som bruger. Køretøjet er udleveret til leasingtager i umiddelbar tilknytning hertil, og en eventuel af leasingtager erlagt førstegangsydelse modregnes typisk i den købesum, der senere hen opkræves hos leasinggiveren.

Civilretligt hersker der herefter ikke tvivl om, at leasinggiver i den beskrevne situation er blevet ejer af det leasede køretøj på det tidspunkt, hvor dette er blevet indregistreret. Dette gælder uafhængigt af, hvornår fakturaen vedrørende købet udstedes, hvornår købesummen efterfølgende erlægges og uafhængigt af, om den vedrørende købet udstedte faktura indeholder et ejendomsforbehold eller ej. Når der i konkrete sager gøres andre synspunkter gældende, synes dette at stå i skærende kontrast til indholdet af SKM2011.27, jf. herved særligt de ovenfor i citatet fremhævede afsnit.

### 3. Leasingaftalens førtidige ophør efter gensidig aftale mellem leasinggiver og leasingtager

SKAT har i flere sammenhænge tilkendegivet, at der efter SKATs opfattelse ikke er ageret i overensstemmelse med indholdet af en indgået leasingaftale, i de tilfælde, hvor leasingaftalen er ophørt før tid efter gensidig aftale parterne imellem.

Hvis årsagen til ophøret ikke er omfattet af leasingkontraktens bestemmelse om misligholdelse eller anden ophævelsesgrund i kontrakten, har SKAT fremsat krav om indbetaling af hele registreringsafgiften.

**Det er imidlertid et helt grundlæggende aftaleretligt forhold, og en konsekvens af den almindelige aftalefrihed, at to parter efter gensidig aftale kan vælge at bringe et aftaleforhold til ophør.**

Det forhold, at en leasingaftale kan bringes til førtidigt ophør, er da også lagt til grund i den juridiske vejledning, E.A.8.1.7.2 Leasingkøretøjer, hvoraf fremgår:

#### ***"Kontraktafbrydelse***

*En kontraktafbrydelse forudsætter, at der foreligger et **førtidigt ophør af aftaleforholdet mellem parterne** [vores fremhævelse].*

*Hvis en leasingkontrakt afbrydes, skal nummerpladerne afleveres til SKAT eller en nummerpladeoperatør og køretøjet skal afmeldes fra Motorregistret. Efter ansøgning fra leasingvirksomheden tilbagebetaler SKAT den forholdsmæssige registreringsafgift og rente, der eventuelt er betalt for meget for leasingperioden.*

*En aflevering af nummerpladerne uden et førtidigt ophør af aftaleforholdet udgør ikke en afbrydelse i relation til [REGAL § 3b](#), stk. 6.*

*Det anses derfor ikke for en afbrydelse, at leasingtager i overensstemmelse med leasingaftalen afleverer køretøjet indtil 1 måned før udløb af afgiftsperioden, selvom leasingtager samtidig afmelder køretøjet.*

*I denne situation udgår køretøjet af ordningen ved ordinært udløb af den aftalte leasingperiode og retten til at indfri med restafgift bevares til 1. arbejdsdag efter afgiftsperiodens udløb.*

*Hvis kontrakten afbrydes eller køretøjet udgår af ordningen midt i en måned, skal der betales afgift for hele ophørsmåned (ikke kalendermåneden).*

**SKAT kræver ikke redegørelse eller begrundelse for afbrydelsen** [vores fremhævelse].

*Et leasingforhold anses for ophørt, hvis køretøjet bliver stjålet eller totalskadet. Det er i begge situationer en forudsætning, at køretøjet er afmeldt i Motorregistret. Tilsvarende gælder ved udskiftning af køretøjet med et andet køretøj."*

Det fremgår således udtrykkeligt af den Den juridiske vejledning, at SKAT ikke kræver nogen redegørelse eller begrundelse for et "førtidigt ophør af aftaleforholdet mellem parterne".

Dette er da også i overensstemmelse med Skatteministeriets bemærkninger i høringsnotatet til L 150, side 6 øverst, hvorfra følgende kan citeres:

*"Det ligger ikke inden for Skatteministeriets område at lovgive om parternes adgang til at aftale en førtidig afbrydelse af leasingforholdet. Den nærmere regulering heraf følger af **aftale- og obligationsretlige regler**".*[vores fremhævelse]

I forbindelse med Folketingets behandling af L 150 stillede Finans og Leasing ved henvendelse af 15. april 2016 (bilag 4) følgende spørgsmål vedrørende førtidigt ophør:

*"Opsigelse ved gensidig overenskomst*

*Det fremgår af § 3 b, stk. 9, nr. 9, at følgende skal indgå i leasingaftalen "Oplysning om vilkår for opsigelse af leasingaftalen, hvis leasingaftalen kan opsiges i løbet af leasingperioden".*

*Skatteministeriet har endvidere i høringsnotatet s. 6 øverst tilkendegivet følgende "Det ligger ikke inden for Skatteministeriets område at lovgive om parternes adgang til at aftale en førtidig afbrydelse af leasingforholdet. Den nærmere regulering heraf følger af aftale- og obligationsretlige regler".*

*Det er Finans og Leasings klare opfattelse, at **uanset at spørgsmålet om opsigelse i utide ikke er reguleret i leasingaftalen**, kan aftalen ophøre i utide, såfremt begge parter er enige herom. Det kan fx vise sig at være relevant, hvis leasingtagers behov ændrer sig, og § 3 b ikke tillader de fornødne ændringer uden indgåelse af en ny aftale. Finans og Leasing har forstået, at Skatteministeriet er enig heri jf. ovennævnte citat særligt ordene "Den nærmere regulering heraf følger af aftale- og obligationsretlige regler". Dette ønskes dog for god ordens skyld bekræftet. [vores fremhævnings]*

Dette besvarede Skatteministeren over Folketingets Skatteudvalg som følger (L 150 – endeligt svar på spørgsmål 6, s. 3):

*"Finans og Leasing efterlyser en præcisering af hvad konsekvenserne af en førtidig afbrydelse af leasingaftalen vil være.*

***Hvis parterne ønsker at afbryde leasingaftalen***, vil køretøjets nummerplader som udgangspunkt skulle afleveres til SKAT eller en nummerpladeoperatør. Det tilføjes dog, at nummerpladerne ikke afleveres, hvis den afbrudte leasingaftale erstattes af en ny aftale der er godkendt af SKAT [vores fremhævning]".

Det fremgår klart af spørgsmålet fra Finans og leasing, at dette vedrører adgangen til opsigelse i utide, hvor dette ikke er reguleret i leasingaftalen, og Skatteministerens svarer hertil, at konsekvensen heraf er, at køretøjets nummerplader skal afleveres, medmindre den afbrudte leasingaftale erstattes af en ny aftale, der er godkendt af SKAT.

Skatteministerens svar er således klart udtryk for, at parterne efter aftale – og uden at dette er reguleret i leasingaftalen – kan bringe aftalen til ophør.

Havde det derimod været Skatteministerens intention, at der ikke skulle være en sådan adgang, ville svaret på Finans og Leasings henvendelse nødvendigvis have været det modsatte; at der ikke var adgang for parterne til at opsigte aftalen i utide.

Samlet set kan det således konstateres, at det både i forarbejderne til REGAL § 3 b og i Den juridiske vejledning er lagt til grund, at der i overensstemmelse med dansk rets almindelige aftale- og obligationsretlige regler består en adgang til efter gensidig aftale mellem parterne at bringe en leasingaftale førtidigt til ophør, uanset om dette er reguleret i leasingaftalen eller ej.

SKATs synspunkt om, at et sådant førtidigt ophør medfører krav om betaling af fuld registreringsafgift er reelt udtryk for, at SKAT derved søger at indføre en administrativ praksis, der sætter de almindelige aftale- og obligationsretlige regler ud af kraft.

Dette er imidlertid i strid med forarbejderne til REGAL § 3 b, og SKATs praksis savner derfor hjemmel.

-o0o-

Måtte være der behov for en uddybning af ovenstående, står undertegnede naturligvis til rådighed herfor.

Aarhus C, den 28. april 2017

Michael Gregersen

Tanja Stougaard



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att. kontorchef Lene Skov Henningsen/  
Folketingets Skatteudvalg

Dato 10.10.2017  
Sagsnr. 36344-0001 mc

Sagsbehandler  
Marianne Thomsen  
mt@focus-advokater.dk  
63 14 20 03

**J. nr. 2017 - 5154 – høringssvar – forslag af 21.9.2017 til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven**

**Generelt**

På vegne af FORENINGEN FOR MINDRE LEASINGSSELSKABER ("FML") (CARTA) fremsendes hermed foreningens bemærkninger til "forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven".

Nedenstående høringssvar er opbygget som bemærkninger til de enkelte bestemmelser. FML stiller sig gerne til rådighed for uddybende bemærkninger, ligesom FML gerne deltager i et møde for en uddybelse af FMLs synspunkter. Tilsvarende stiller FML sig også gerne til rådighed i forbindelse med udarbejdelse af de standardformularer mv. til leasingkontrakter, som nævnes i forslagens § 1, nr. 7.

Det er en gennemgående pointe i nedenstående bemærkninger, at der skal være ens vilkår for hele leasingbranchen, uanset om der tale om selvstændige, uafhængige leasingselskaber, eller om der er tale om leasingselskaber med tilknytning til importører eller bilfabrikanter. Det har aldrig været hensigten med registreringsafgiftsloven, at denne skal medføre forskellige muligheder for branchens aktører og de facto skabe ulige konkurrencevilkår. Tillige er det et gennemgående træk, at køb og leasing i videst mulige omfang bør afgiftsmæssigt harmoniseres. Tilsvarende er det FMLs opfattelse, at indgrebet mod finansiel leasing er unødvendigt indgribende i den ellers frie aftaleindgåelse. Efter FMLs holdning gør lovforslaget ikke op med den problemstilling, der i branchen kendes som "bilvask". Med lovforslaget er det alene leasingsituationen, der reguleres, jf. nedenfor i specifikke bemærkninger til lovforslagets § 1 pkt. 41, mens de alvorlige "bilvask"-problemer ved køb/salg af demobiler ikke løses samtidig.

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte punkter

### Ad § 1, pkt. 5

Indledningsvis bemærkes det, at det generelt er FMLs holdning, at køb og leasing, herunder finansiell leasing, i videst muligt omfang bør harmoniseres, således at der i afgiftsmæssig henseende sker videst mulig ligestilling. Kun derved sikres ens konkurrencevilkår i branchen til gavn for samfundet og forbrugerne. Dette bør bl.a. tilstræbes ved, at man i f.eks. i leasingsituationen ikke skal have mulighed for at køre afgiftsfrit i op til 4 måneder, jf. nedenfor.

Sådan som lovforslagets § 3 b, stk. 1 i sin nuværende form er formuleret, medfører dette i realiteten en kraftig reduktion i anvendelsesområdet for finansiell leasing (leasing med forholdsmæssig reduktion af registreringsafgift) tenderende til, at finansiell leasing i realiteten vil være ikke-eksisterende i fremtiden. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil finansiell leasing i langt de fleste tilfælde ikke være en attraktiv finansieringsform. Der ses ikke at være nogen afgiftsmæssig begrundelse for denne indgribende og konkurrenceforvridende regulering af netop finansiell leasing. Tværtimod. Som en naturlig konsekvens heraf vil en lang række leasingselskaber få alvorlige finansieringsproblemer, og reelt være i fare for at lukke.

Sådan som lovens § 3 b, stk. 1, er formuleret i lovforslaget, vil det modsat situationen i dag medføre, at der ikke gyldigt kan indgås aftaler mellem leasinggiver og leasingtager i en finansiell leasingkontrakt omkring den økonomiske opgørelse ved leasingperiodens udløb og omkring over-/underskudsdeling, da dette ifølge lovforslaget vil flytte ved den økonomiske risiko ved leasingforhold, og derved det reelle ejerskab til køretøjet, da køretøjets reelle ejerskab i juridisk forstand anses for at være delt mellem leasinggiver og leasingtager i de tilfælde, hvor der er over-/underskudsdeling ved leasingperiodens udløb.

Det er FMLs opfattelse, at en fordeling af over-/underskud ved leasingperiodens udløb intet har med det reelle ejerskab til bilen at gøre, da f.eks. en overskudsdeling efter leasingperiodens udløb reelt er udtryk for, at leasingtager har betalt for meget under leasingperioden. Omvendt er et tab udtryk for, at leasingtager har betalt for lidt under leasingperioden, og i den forbindelse skal det bemærkes, at leasinggiver har risikoen for leasingtagers konkurs gennem hele leasingperioden med de nuværende regler.

Endvidere er det FMLs holdning, at finansiell leasing i sin nuværende form ikke strider mod hverken kreditaftaleloven og/eller forbrugeraftaleloven. Dette er også fast antaget i den juridiske litteratur. Det er endvidere FMLs opfattelse, at en efterfølgende regulering/fordeling af over-/underskud intet har med det reelle ejerskab til køretøjet at gøre, da leasinggiver på ingen måde har nogen interesse i at komme i en situation, hvor der kræves efterbetaling fra leasingtagers side, da dette reelt er udtryk for, at leasinggiver har fejlvurderet det finansielle aktiv og dets værdi ved kontraktudløb, samt at leasinggiver reelt kommer til at overtage kreditrisikoen for leasingtagers betalingsevne ved kontraktophør. Under alle omstændigheder er det FMLs holdning, at eventuel regulering af over-/underskud mest hensigtsmæssigt varetages i anden lovgivning, f.eks. kreditaftaleloven, og ikke i afgiftslovgivningen. Det bemærkes i øvrigt, at der allerede i det gældende styresignal er indsat en bemærkning om, at restværdien skal sættes til en forventet markedsværdi ved udløb af leasingkontrakten.

Finansiell leasing er en kendt og udbredt finansieringsmodel i Danmark, og den anvendes inden for en lang række andre områder uden nævneværdige problemer. Det er svært at se, at andre forhold skulle gøre sig gældende inden for området for finansiering af biler. Markedsaktører i alle andre brancher anvender finansieringsformen som almindelig, anerkendt juridisk holdbar leasingkonstruktion.

Som bilag til nærværende høringssvar vedhæftes notat af 10.10.2017 fra professor, ph.d. Claus Rohde vedrørende finansiell leasing.

Som det fremgår, er der ikke nogen afgiftsmæssig begrundelse for den indgribende regulering over for finansiell leasing, som lovforslaget lægger op til. Leasingtagers hæftelse for scrapværdi i en leasingkontrakt har intet med beregning af registreringsafgift at gøre. Den form for regulering af finansiell leasing, som lovforslaget lægger op til, er endvidere ifølge notatet en regulering, der griber unødvendigt og forstyrrende ind i de civilretlig anerkendte principper vedrørende finansiell leasing.

En eventuel regulering bør ikke ske indirekte via registreringsafgiftsloven, men i givet fald via kreditkøbs- og forbrugerbeskyttelsesreglerne.

#### **Ad § 1, pkt. 7–10**

Overordnet set er det FMLs holdning, at anvendelse af standardformularer inden for leasing er formålstjenligt, da det vil medføre en ensretning af bedømmelsen af leasingaftaler vedrørende forholdsmæssig registreringsafgift. Endvidere er det FMLs opfattelse, at en indførelse af et standarddokument ud fra et contract management-synspunkt vil lette den daglige administration af kontrakter samt gøre SKATs bedømmelsesgrundlag af leasingarrangementers validitet, herunder ”hvem der er den reelle ejer”, nemmere. Også ud fra et administrativt synspunkt kan forslaget tiltrædes. FML deltager gerne i arbejdet med udarbejdelse af standardformularer.

Det er derfor FMLs holdning, at anvendelse af standardformularer og standardkontrakter bør gælde alle, der erhvervsmæssigt beskæftiger sig med leasing af biler, uanset leasingform, og ikke alene ved leasingaftaler omkring forholdsmæssig betaling af registreringsafgift (flexleasing).

Endvidere er det FMLs holdning, at anvendelse af standardformularer bør gælde alle virksomheder, der udøver leasingaktiviteter i Danmark, uanset hvor virksomheden er hjemhørende - om dette er i Danmark eller i udlandet. Dette både for at sikre et ensartet kontraktgrundlag, men også for at undgå, at der opstår konkurrenceforvridning mellem aktører, der udøver deres virksomhed fra Danmark, og aktører, der udøver deres virksomhed uden for Danmark.

#### **Ad § 1, punkt 11**

Her bør ordene ”førtidigt ophør” erstattes med ordene ”førtidig opsigelse”.

#### **Ad § 1, punkt 35 og 36**

Der henvises til punkt 5 e. Det skal nok retteligt være pkt. 5 d.

#### **Ad § 1, punkt 41-42.**

I forhold til de nugældende regler er der tale om en helt ny særregel i registreringsafgiftslovens § 9 a gående ud på, at der skal ske genberegning af den afgiftspligtige værdi, afgift m.v. under nærmere forudsætning (ved



leasing). I medfør af forslaget vil den afgiftspligtige værdi for visse nye køretøjer skulle opgøres og angives igen til SKAT, når ejerskabet til køretøjet ved salg er anden overdragelse også overgår til tredjepart, eller senest når køretøjet er blevet 4 måneder gammel regnet fra tidspunktet for den første registrering i køretøjsregisteret.

Sådan som forslaget er formuleret, omfatter det køretøjer, der indgår i leasingordning, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, og omfatter alene køretøjer, hvor leasing foregår som led i erhvervsmæssig aktivitet. Endvidere er brugte køretøjer ikke omfattet af forslaget, da den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer allerede i dag fastsættes til køretøjets almindelige pris uden afgift, men med moms ved salg til brugere her i landet, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1.

Det er velkendt, at der i visse dele af leasingbranchen igennem en længere periode har foregået såkaldt "bilvask". Forholdet er kendetegnet ved, at der opstår et meget stort misforhold mellem listepriisen på en given bil og grundlaget for registreringsafgiften. Man har i lovforslaget forsøgt at imødegå dette forhold. Dette har man dog alene gjort i leasingsituationen ved at indføre et krav om, at bilen skal genvurderes seneste 4 måneder efter 1. registrering. Ud over at dette vil medføre usikkerhed i leasingsituationen om bilens værdi efter 4 måneder, vil dette også give kontraktretlige udfordringer, som vil skulle adresseres i eventuelle standardformularer. Lovforslaget i sin nuværende udformning forhindrer f.eks. ikke den situation, at en bil skaffes til Danmark som et køb til en lav registreringsafgift, for derefter at blive finansieret via f.eks. importørens finansieringsselskab.

Dette er efter FMLs opfattelse ikke hensigtsmæssigt, og man fjerner således ikke i realiteten problemet med biler, der kunstigt og konkurrenceforvridende kører "lovligt", uden at ejeren reelt har betalt registreringsafgift som for tilsvarende biler. Endvidere er det heller ikke præciseret i lovforslaget, hvorledes genberegningen af afgift reelt skal foretages. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at genvurderingen skal ske efter "niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet", uden at dette er nærmere afgrænset. Dette bør efter FMLs opfattelse præciseres yderligere, således at der forinden lovens vedtagelse er klarhed over, hvorledes denne vurdering efterfølgende skal gennemføres.

I lovforslagets punkt 42 foreslås det, at loftet over et brugt køretøjs afgiftspligtige værdi, som i dag er den oprindelige nypris, ophæves. Herefter vil brugte køretøjer skulle afgiftsberigtiges uden hensyn til den oprindelige nypris, og der er derfor ikke behov for særlige regler om genberegning for brugte køretøjer.

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

I lovforslaget foreslås det, jf. § 9 a, stk. 2, at hvis den afgiftspligtige værdi ved angivelse efter § 9 a, stk. 1, som følge af enten salg, eller at køretøjet bliver 4 måneder gammelt, overstiger den afgiftspligtige værdi, hvoraf der oprindeligt er betalt afgift, så skal køretøjet afgiftsberigtiges på ny.

For køretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvor der betales forholdsmæssig registreringsafgift, jf. lovens § 3 b, stk. 2 og 3, vil der ikke skulle opkræves afgift for den del af leasingperioden, som ligger forud for tidspunktet for genberegning af registreringsafgiften. Hvis man ved en genberegning af registreringsafgiften



kommer frem til en højere afgift, skal der ikke ske regulering for perioden forud for genberegningen. Som en naturlig konsekvens heraf betyder det, at man de første 4 måneder i praksis i mange tilfælde vil kunne køre afgiftsfrit.

Det er FMLs holdning, at dette er uhensigtsmæssigt i forhold til andre finansieringsformer, ligesom FML opfatter dette som værende konkurrenceforvridende.

Ved en eventuel revurdering af køretøjets afgiftspligtige værdi sker dette til niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet. Det er ikke nærmere præciseret, hvorledes denne genvurdering skal foretages, og FML frygter, at det ofte vil være svært at fastslå niveauet for tilsvarende køretøjers pris på markedet, da en lang række køretøjer reelt afsættes via enstrengede leveringssystemer med den konsekvens, at prisfastsættelsen på markedet reelt ikke vil være fri eller dog kunstigt begrænset.

FML foreslår derfor, at såfremt der sker genberegning af en ny bil efter 4 måneder, så skal dette også ske med tilbagevirkende kraft fra 1. registreringstidspunkt. Herved undgås det også, at der kører biler rundt i 4 måneder med lav eller ingen registreringsafgift.

FML henleder endvidere opmærksomheden på, at SKATs nuværende juridiske vejledning ikke tager stilling til, hvorledes værdiansættelse skal ske for biler under 1 år, ligesom det nye udkast til styresignal heller ikke tager stilling til, hvorledes værdien af biler under 1 år fastsættes. I den forbindelse tager lovforslaget heller ikke højde for den situation, at der importeres en brugt bil, der er mere en 4 måneder gammel (der f.eks. har kørt 2.500 km), men under 1 år gammel, hvilket FML finder uhensigtsmæssigt. Det bør afklares, hvorledes sådanne biler eksakt prisfastsættes i forbindelse med fastsættelse af forholdsmæssig registreringsafgift.

Endvidere ser det ikke ud som om, at L 94 fra 2002 er taget i betragtning ved udarbejdelse af § 9 a, stk. 3. Resultatet af § 9 a, stk. 3 i sin nuværende formulering er, at der reelt vil kunne køres rundt i nye biler uden betaling af registreringsafgift i 4 måneder. Dette er også efter FMLs opfattelse uhensigtsmæssigt og giver heller ikke symmetri i leasing- og købsituationen.

#### **Ad § 1, nr. 44**

FML kan tilslutte sig øget gennemsigtighed og kan generelt tilslutte sig, at SKAT offentliggør oplysninger på nettet om køretøjers afgiftsberigtigelse.

FML henstiller dog, at de oplysninger, der kommer til at fremgå på SKATs hjemmeside, er fuldstændigt korrekte, og FML kan generelt tilslutte sig, at SKAT foretager så udførlige henvisninger til hjemmelsgrundlaget som overhovedet muligt.

Endvidere foreslår FML, at det tilsikres, at de offentligt tilgængelige oplysninger er 100 % korrekte og opdateret, således at der ikke først indberettes oplysninger, som herefter ændres ved en genberegning medførende, at den første indberetning derved er fejlagtig. Som systemet er i dag, fremgår det ikke af SKATs hjemmeside, om en foretaget indberetning efterfølgende er blevet korrigeret af SKAT. Dette medfører, at man reelt ikke har gennemsigtighed og ikke har 100 % sikkerhed for, at de oplysninger, der fremgår af SKATs hjemmeside, reelt er udtryk for de af SKAT godkendte vurderinger.

**Ad § 1, pkt. 46**

FML kan generelt tilslutte sig øgede krav om sikkerhedsstillelse for at imødegå svindel med registreringsafgift m.v.

FML foreslår derfor, at sikkerheden fastsættes svarende til 1 % af den årlige betalbare afgift fra den pågældende virksomhed. Opgørelsen af sikkerhedsstillelsen bør finde sted senest 5 måneder efter selskabets regnskabsafslutning.

Bestemmelsen i sin nuværende form efterlader efter FMLs opfattelse flere usikkerhedspunkter for opgørelse af sikkerhedsstillelsens størrelse. Endvidere er det FMLs opfattelse, at det ikke skal være en vurdering fra sag til sag, der fastlægger den eksakte sikkerhedsstillelse for det enkelte leasingselskab, men derimod en fastlæggelse af en generel beregningsform for sikkerhedsstillelsen, hvilket vil medføre ens vilkår for alle branchens aktører.

**Ad § 3, stk. 4 - ikrafttrædelse og overgangsregler**

De bindende aftaler, der nævnes, bør også omfatte leasingaftaler og ikke kun købsaftaler. Det ser ud som om, at det er en fejl, at der i denne regel nævnes "købsaftale".

**Ad § 3, stk. 5**

Ikrafttræden og overgangsreglerne efterlader tvivl om, hvornår branchen kan/ikke kan indgå de hidtidige (af SKAT) godkendte leasingaftaler, f.eks. vedrørende finansiel leasing.

**Ad § 3, stk. 6**

Tidsfristerne er efter FMLs opfattelse urealistiske og bør efter FMLs opfattelse forlænges markant.

**Ad § 3, stk. 7**

Der bør efter FMLs opfattelse indføres en hæftelse med regres i hele overgangsperioden.

Michael Clemmensen  
Partner, Advokat

Anders Jessen  
Advokat

Foreningen af Mindre Leasingsselskaber  
Att. Bent Ove Larsen  
Finlandsgade 1., 1. tv.  
5100 Odense C

Aarhus, den 10. oktober 2017

### **Høringssvar – j.nr. 2017-5154 – vedr. lov om ændring af registreringsafgiftsloven**

Foreningen af Mindre Leasingsselskaber (FML) har bedt om min vurdering af nogle problemstillinger med særligt fokus på leasing af biler i relation til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsloven, som Skatteministeriet den 3. ds. har sendt i høring med høringsfrist den 10 ds.

#### **1. Sammenfatning af væsentligste bemærkninger**

Det er sammenfattende min opfattelse, at lovforslaget vedrørende ændring af reglerne om muligheden for betaling af forholdsmæssig afgift for leasingbiler ikke gennemføres i sin nuværende form, idet indførelse af regler, som afskærer aftaler om restbetaling, overskudsdeling eller flytter en del af den økonomiske risiko til leasingtageren reelt vil afskære muligheden for betaling af forholdsmæssig afgift.

- Den foreslåede nye bestemmelse i RAL § 3 b, stk. 1, 2. pkt., som afskærer muligheden for forholdsmæssig afgifter, såfremt aftalen indeholder vilkår om overskudsdeling eller leasingtagers hæftelse for en del af leasinggivers økonomiske risiko vedrørende leasingforholdet vil være ødelæggende for det nuværende marked for finansiell leasing.
- Skærpsen synes at bero på en opfattelse af, at leasinggiveren ikke har fuldt ejerskab til leasingbilen, hvis der findes sådanne klausuler. Dette kan ikke tiltrædes og må anses for at være i strid med gældende ret. En sådan væsentlig ændring af gældende ret, kræver en begrundelse, men forarbejderne udtaler sig ikke herom eller om behovet for denne skærpelse.
- Skærpsen vil i realiteten udelukke anvendelse af § 3 b om forholdsmæssig afgift på finansielle leasingkontrakter. Disse udgør en betydelig del af markedet, og at reglerne om forholdsmæssig afgiftsbetaling blev indført for at afhjælpe de EU retlige problemer med tjenesteydelsers frie bevægelighed, som den tidligere ordning har afhjulpet. Før indførelsen af § 3 b skulle udenlandske leasingsselskaber betale fuld registreringsafgift, hvilket fandtes at være en krænkelse af EU retten, når leasingbilen kun var tænkt anvendt i Danmark for en begrænset periode. En de facto afskaffelse af reglen i § 3 b for finansiell leasing kan give anledning til fornyede overvejelser om overholdelse af EU reglerne, og henset til den forventede reelle konsekvens, kan det ikke udelukkes, at der er grundlag herfor, uanset lovforarbejdernes understregning af, at der er tale om en generel ordning, som ikke diskriminerer danske og udenlandske selskaber.
- Ikrafttrædelsesbestemmelsen i § 3, stk. 4, bør præciseres, så indgåede leasingaftaler pr. 2. oktober 2017 kan afgiftsberigtiges for forudsat ved aftalens indgåelse.

Det foreslås, at lovændringen vedr. RAL § 3 b om leasing udskilles til et selvstændigt lovforslag, som underkastes en nærmere gennemgang. Herved opnås, at ændringen af registreringsafgiftsloven i øvrigt ikke forsinkes af et sådant arbejde.

## 2. Redegørelse

### 2.1. Kort om de nugældende regler om forholdsmæssig registreringsafgift

Efter de gældende regler i registreringsafgiftslovens (RAL) § 1, stk. 1, skal der som udgangspunkt betales fuld registreringsafgift ved første indregistrering af motorkøretøjer. Tilsvarende gælder ved reparation eller ombygning, som ændrer køretøjets afgiftsmæssige identitet.

En væsentlig undtagelse hertil findes i den såkaldte leasingregel i RAL § 3 b. Efter bestemmelsen kan Told- og Skatteforvaltningen efter ansøgning fra et leasingselskab, dvs. alene for erhvervsdrivende give tilladelse til forholdsmæssig afgiftsbetaling af et leasingkøretøj, der alene registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse i Danmark. Registreringsafgiften opkræves for hele leasingperioden efter nærmere fastsatte procentsatser pr. måned afhængig af bilens alder i forhold til første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt samt en forrentning af den resterende del af den beregnede registreringsafgift.

Der er i skatteforvaltningens administrative retningslinjer, jf. styresignal SKM2011.27 og meddelelse SKM2012.358 opstillet nærmere krav til leasingaftalens indhold, der dels har kontrolformål, dels skal sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen modtager de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen og vurdere realiteten i leasingforholdet og som supplerer de oplysningskrav, der allerede følger af lovens § 3 b, stk. 9, hvorefter kræves oplysninger om parterne, det leasede køretøj og dets udstyr og beskaffenhed, angivelse af leasingydelserne og eventuelt andre ydelser, der skal betales, oplysninger om hhv. leasing- og betalingsperiodens varighed og starttidspunkt, eventuelle køberetter- eller købepligter og anvisningsretter- og pligter samt oplysninger om opsigelsesvilkår og om andre relevante aftaler.

Det er en grundlæggende betingelse for at kunne opnå tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingtager, dvs. at leasingvirksomheden er ejer, og at leasingtager betaler vederlag for brugsretten. I vurderingen heraf indgår bl.a. spørgsmålet om køberet og købepligt samt om der reelt er et finansieringselement i aftalen.

Efter leasingperiodens udløb kan leasinggiver enten sælge bilen uindregistreret, afgiftsberigtige efter de gældende regler eller kan begære foretaget en værditabsberegning efter RAL § 9, stk. 7.

Muligheden for betaling af forholdsmæssig afgift hviler på en tilladelse og udgør en undtagelse til hovedreglen om betaling af fuld afgift. Tilladelsen anses som udgangspunkt for bortfaldet, hvis leasingaftalen ændres eller afbrydes før leasingperiodens udløb, eller hvis det leasede køretøj skifter afgiftsmæssig identitet, bortset fra ved de ændringer, som er angivet i RAL § 3 b, stk. 6, og som kan ske, uden at disse ændringer forinden skal godkendes af SKAT, herunder skift af leasingtager eller leasinggiver eller ændring af det maksimale antal kørte kilometer.

## 2.2. Lovforslagets § 1, nr. 5 – ændring af RAL § 3b, stk. 1.

Den foreslåede ændring af RAL § 3b, stk. 1, lyder:

*»Der kan ikke meddeles tilladelse efter 1. pkt., hvis der i leasingaftalen eller i en aftale i forbindelse hermed indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.«*

Ifølge de almindelige lovbemærkninger (s. 21) er der tale om en stramning, som begrundes i, at der ved ikke er tale om reelt leasingforhold, men i stedet et delt ejerskab, såfremt leasingtager hæfter for en del af den økonomiske risiko i aftalen.

Det hedder således (s. 21):

*»Hvis der i en leasingaftale indgår vilkår om overskudsdeling ved eksempelvis et efterfølgende salg af køretøjet eller ved udbetaling af en forsikringssum, anses det ikke for et reelt leasingforhold, idet leasinggiver ikke udøver en ejers rådighed over køretøjet. En økonomisk fornuftig ejer af et køretøj vil ikke under normale omstændigheder aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet anses derfor for reelt delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at det er leasinggiver, der formelt ejer køretøjet, og betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift vil derfor ikke være opfyldt.«*

Udsagnet gentages i lovbemærkningerne til ændringslovens § 1, nr. 5 (s. 38).

Synspunktet harmonerer ikke med den almindelige formueretlige kvalifikation og kan ikke tiltrædes. Der indføres derved en ny definition på leasing i lovbemærkningerne til RAL § 3 b, som væsentligt adskiller sig fra de almindeligt anerkendte formueretlige regler.

Det bemærkes, at den skatteretlige kvalifikation som udgangspunkt vil være underlagt den formueretlige kvalifikation. Dette forudsættes bl.a. i den juridiske vejledning C.C..2.4.1.2., hvorefter der som betingelse for afskrivning kræves ejerskab, og dette som udgangspunkt skal fastlægges som i civilretlig forstand og tilsvarende i SKATs styresignal SKM 2011.27 (s. 5), og som henviser til dagældende ligningsvejledning vedr. ejerskab som betingelse for afskrivningsret (s. 6).

Der er derfor grund til at beskrive den formueretlige sontring mellem leasing og afbetalingskøb, som tilsvarende må udgøre udgangspunktet for en sådan sontring i relation til RAL § 3 b.

### 2.2.1. Det formueretlige udgangspunkt

Ved leasing bevarer leasinggiveren ejendomsretten og overlader alene brugsretten til leasingtageren. Den relevante sontring, som er afgørende i såvel formueretlige henseende og i henhold til den hidtidige skatteretlige praksis er, om leasingselskabet har bevaret ejerskab over bilen, eller om der er tale om et lejekøb.

Lejekøb er kreditkøb, der kamufleres som et lejeforhold, men som i øvrigt har kreditkøbets karakteristika. Det afgørende er derfor, om der er realitet i leasingaftalen, eller om det oprindeligt var hensigten, at leasingtageren skulle blive ejer af genstanden. I så fald vil der allerede fra aftalens indgåelse foreligge et kreditkøb, som i givet fald skal opfylde kreditaftalelovens oplysningskrav og krav til gyldigt ejendomsforbehold; i forbrugerforhold er navnlig 20%-udbetalingskravet problematisk.

Finansiell leasing, hvor kontrakten er uopsigelig for en periode, der svarer til genstandens økonomiske levetid, og hvor de samlede leasingafgifter reelt svarer til en amortisering af enten hele anskaffelsessummen eller værditabet i leasingperioden, ligner afbetalingskøb. Der foretages derfor en prøvelse af, hvad der er realiteten i kontrakten.

Grundsætningen udtrykkes direkte i kreditaftalelovens § 4, nr. 16 om lejekøb: *»Som køb med ejendomsforbehold anses også en aftale, der er betegnet som lejekontrakt, eller hvorefter betalingen i øvrigt fremtræder som vederlag for brug af tingen, såfremt det må antages at have været meningen, at modtageren af tingen skal blive ejer af den.«* Bestemmelsen svarer til tidligere bestemmelser i afbetalingsloven og kreditkøbsloven.

### **2.2.2. Køberet og købspligt**

Indeholder kontrakten en ret eller pligt for leasingtageren til at købe bilen, kan det fra begyndelsen have været hensigten, at leasingtageren ved aftalens udløb, skulle blive ejer af bilen.

Udgangspunktet efter såvel domspraksis som i den juridiske litteratur er, at leasingselskabernes ejendomsret accepteres, og at der kræves særlige holdepunkter for at omkvalificere en leasingaftale til et afbetalingskøb. Det afgørende er, om det allerede fra aftalens indgåelse var hensigten, at leasingtageren ved aftalens udløb, skulle blive ejer af bilen.

Hvis leasingtageren har både ret og pligt til at købe genstanden til en fast pris ved kontraktens udløb, vil det være oplagt, at genstanden skal overgå til leasingtager: Er prisen fordelagtig for leasingtager, vil han udnytte sin ret. Er prisen fordelagtig for leasingselskabet, vil han udløse leasingtagers forpligtelse.

Hvis der kun er tale om enten en køberet eller en købepligt, er det afgørende, om det ved aftalen på forhånd må anses for klart, at retten vil blive udnyttet.

Det er ikke på forhånd klart, at en køberet til markedspris eller en fast pris, som ligger tæt ved den forventede markedspris, vil blive udnyttet. En sådan usikkerhed om, hvorvidt ejendomsretten vil overgå til leasingtageren vil typisk indebære, at leasingselskabets ejendomsret består. Der er derfor intet til hinder for at indrømme leasingtageren en ret til at købe genstanden til markedspris ved leasingperiodens udløb. Dette accepteres også efter hidtidig skatteretlig praksis, jf. SKM 2011.27 (s. 6).

Er der derimod tale om en køberet på så fordelagtige vilkår, at det må anses for overvejende sandsynligt, at retten vil blive udnyttet, foreligger et kamufleret kreditkøb. Det har i så fald reelt

været parternes intention fra kontraktens indgåelse, at lejer skulle have ejendomsretten til genstanden. Selv om køberen potentielt kunne være afskåret fra at købe genstanden, f.eks. pga. risiko for konkurs, må vurderingen foretages i forhold til, om en økonomisk fornuftig leasingtager ville udnytte retten.

Se som eksempler på, at en bedømmelse har medført, at en kontrakt ikke er anset for en leasingaftale U 1999.401 H (ret til at købe hotel til nedskrevet værdi ved leasingsaftalens udløb og leasingydelse beregnet som den samlede finansiering; ikke lejeforhold), U 2004.317 H (køber kunne efter minimumslejeperiodens udløb købe apparatet for 1 kr.; anset for kreditkøb), tilsvarende U 2004.329 H (1), U 2002.182 V (lejeaftale vedrørende maskiner med et selskab i økonomiske vanskeligheder anset som et kreditkøb. Sælger havde afvist salg på kredit og at indgå en leasingaftale. Landsretten lagde vægt på ordrebekræftelsens formulering, og at der var indrømmet en køberet på særdeles gunstige vilkår. Herefter fandt landsretten, at det havde været aftalt, at lejer skulle ende med at blive ejer af maskinen) og U.2006.1 H (aftalen var blevet ændret til leje, idet køberen ikke kunne opfylde det dagældende udbetalingskrav, og kontrakten var skrevet som en købeaftale med anvendelse af købsterminologi, som ellers ikke gav mening).

Hvor leasingtageren har *købepligt* til en så høj pris, at det også på forhånd er klart, at købepligten vil blive udløst, må der ligeledes foreligge kreditkøb. En købepligt er derimod næppe i sig selv tilstrækkeligt, da leasingselskabet måske vil foretrække at sælge til anden side.

Efter retspraksis foretages en konkret vurdering af realiteten i den pågældende aftale.

Det kan derfor ikke tiltrædes, når det i lovbemærkningerne til § 1, nr. 5, anføres, at

*»Det er f.eks. i forbindelse med ordningen med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift ikke muligt at aftale vilkår om, at leasingtager har køberet eller -pligt til det pågældende køretøj, da dette begrænser leasinggivers handlerum ved aftalens udløb og indikerer, at leasingforholdet giver leasingtager en delvis retlig rådighed over køretøjet. Dette er ikke foreneligt med grundbetingelsen om, at leasinggiver skal være den reelle ejer af køretøjet.«*

Det er ikke korrekt, at vilkår om køberet og købepligt *automatisk* medfører, at reglerne om forholdsmæssig afgift er uanvendelige som uforenelig med grundbetingelsen om leasinggiver som reel ejer. Udtalelsen er derfor under alle omstændigheder for unuanceret.

Lovbemærkningernes konklusion må antages at bero på en misforståelse, idet der er forskel på den begrænsning i leasinggivers rådighed, som ligger i, at leasinggiver skal respektere en sådan forkøbsret, og en ejendomsret til leasingbilen.

En sådan ændring af retsstillingen bør have sikker og klar lovhjemmel, og ikke blot indeholdes i en lovbemærkning. Det er endvidere uklart, om ændringens ordlyd »leasingtageren hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko«, når ordlyden mest naturligt retter sig mod overskudsdelen og hæftelse for en difference ift. leasingbilens scrapværdi.

### 2.2.3 Anvisningsret og anvisningspligt

For at undgå tvivlsspørgsmål, som et vilkår om købspligt eller køberet kan give anledning til, indeholder mange leasingkontrakter i stedet vilkår om, at leasingtager har pligt til at anvise en uafhængig tredjepart, der ved leasingperiodens udløb vil købe bilen. Den anviste køber skal typisk købe til en på forhånd fastsat pris, og leasingtager vil ifalde erstatningsansvar ved misligholdelse af denne pligt, eller der er knyttet vilkår om, at leasingtageren skal betale en evt. differencesum.

Uanset de forskellige variationer i kontraktspraksis er resultatet, at leasingtageren bærer risikoen for, at bilen kan sælges til den forudsatte pris, som ligger til grund for leasingberegningen.

I lyset af at leasingselskaberne som finansieringsselskaber ikke har interesse i bilerne, men alene disses formueværdi, må det anses for sandsynligt, at købepligten vil blive udnyttet. Dette kunne tale for at anse kontrakterne for afbetalingskontrakter.

Imidlertid er der ikke tale om en købepligt for leasingtager, men derimod en pligt til at anvise en tredjemand som køber. Efter kreditaftalelovens definition synes det afgørende at være, om hensigten er, at leasingtageren skal blive ejer. Domspraksis synes at være i overensstemmelse hermed.

I U 1983.334 H (og U 1983.338 H (1 og 2)) havde en leasingtager af landbrugsmaskiner efter de indledende 5 år ret til at forlænge lejeaftalen og til at forlange, at leasingselskabet skulle sælge maskinerne til en af leasingtager anvist køber. Leasingtager skulle i så fald oppebære 90% af salgsprovenuet. Højesteret fandt ikke grundlag for at antage, at det ved kontraktens indgåelse var meningen, at appellantten skulle blive ejer af de omhandlede maskiner. Da kontraktforholdet ikke havde mistet karakteren af leje, fordi kontrakten åbnede lejeren mulighed for efter uopsigelighedsperiodens udløb at opnå en økonomisk fordel ved maskinernes salg til anden side, blev leasingselskabets ejendomsret opretholdt.

Dommen illustrerer, at Højesteret er tilbageholdende med at tilsidesætte parternes kvalifikation af aftalen uden klare holdepunkter herfor, at det afgørende er, om det var meningen at leasingtageren skulle blive ejer af det leasede, og at en anvisningsklausul med mulighed for overskudsdeling ikke fratager leasingselskabet dets ejerskab til leasingaktivet.

Jeg er ikke bekendt med anden domspraksis om spørgsmålet, og begrundelsen i lovforarbejderne for at afskære muligheden for at aftale overskudsdelingen som uforenelig med kravet til leasinggiverens ejerskab ud fra almindelige regler, forekommer ikke begrundet, og stemmer heller ikke overens med domspraksis. En sådan nyfortolkning af gældende ret må kræve en reel begrundelse, som bør fremgå af forarbejderne.

Det anførte og citerede i lovforarbejderne (s. 17 og s. 38) om, at overskudsdeling medfører, at leasingforholdet ikke er reelt, og at »[E]n økonomisk fornuftig ejer af et køretøj vil ikke under normale omstændigheder aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet anses derfor for reelt delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at det er



*leasinggiver, der formelt ejer køretøjet, og betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift vil derfor ikke være opfyldt.*» må afvises som værende i strid med gældende ret, selv om dette formentlig er begrundelsen. Synspunktet om delt ejerskab er helt uunderbygget.

Spørgsmålet er herefter, om en anvisningsklausul med pligt til anvisning kunne blive anset for omgåelse. En sådan omgåelsesbetragtning skulle støttes på et synspunkt om, at leasingtageren bærer de samme økonomiske byrder som en ejer, selv om han ikke opnår formel ejendomsret. Indeholder kontrakten en anvisningsklausul, vil leasingtageren vil være ansvarlig for misligholdelse af kontrakten i mangel af anvisning af en sådan køber eller betale en eventuel difference, og dermed reelt bære den økonomiske byrde ved kontraksophør.

Rækkevidden af denne omgåelsesbetragtning er dog tvivlsom og uafklaret i domspraksis. Til forskel fra U 1983.334 H, som angik en anvisningsret og leasingtagers ret til overskuddet, er der her tale om en anvisningspligt eller pligt til at inddække et eventuelt tab. Dommen har dermed ikke afklaret spørgsmålet. Se derimod FM 2015.82 ØLK, hvor landretten fandt, at en anvisningsklausul om leasingtagers pligt til på anfordring til at anviser en køber ikke medførte, at aftalen var et kreditkøb. I afgørelsen henvises til en utrykt landretskendelse, der nåede samme resultat.

I betragtning af den tilbageholdenhed, som retspraksis udviser, må det antages, at leasingarrangementet kan opretholdes allerede fordi køberen ikke er leasingtageren. At leasingselskabet fortsat har en gevinstmulighed, såfremt salg til tredjemand til en højere pris kan gennemføres, dvs. ikke kræver en køber anvist, bestyrker en sådan antagelse.

Omgåelse kan formentlig højst komme på tale, hvor det på forhånd er klart, at anvisningspligten vil blive udnyttet, således at leasinggiveren ikke bærer en reel driftsrisiko. Dette vil være mere nærliggende, hvor f.eks. engangsudbetalingen og/eller de løbende ydelser sættes så lavt, at den pris, den anviste køber skal betale, er klart højere end scrapværdien eller markedsprisen. I så fald er det så godt som sikkert, at anvisningspligten vil blive udnyttet, og en omgåelsesbetragtning er mere nærliggende. Tilsvarende hvor leasingtageren tillige har en *anvisningsret* hvorved det er klart, at han vil anviser en køber, hvis restværdien er lavere end markedsprisen.

#### **2.2.4. Leasingtager hæfter for hele eller en del af leasinggivers økonomiske risiko**

Lovforslaget indebærer efter sin ordlyd, at vilkår om at leasingtager helt eller delvist hæfter for leasinggivers risiko ved leasingforholdet, afskærer mulighed for tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Denne skærpelse begrundes ligeledes med, at leasingforholdet ellers ikke er reelt, dvs. som udslag af almindelige principper.

Begrundelsen er efter min opfattelse ikke holdbar og unuanceret.

Hvis leasingselskabet hverken bærer en risiko for gevinst eller tab eller har nogen rådighed over aktiver, er det nærliggende at frakende arrangementet sin realitet. I så fald foreligger reelt et

låneforhold, da leasingselskabet ikke har interesse i genstanden ud over formueværdien til betaling af anskaffelsessummen. og betragtningen er i den forstand korrekt.

I skatteretspraksis er leasingselskaber i sådanne tilfælde nægtet fradragsret, jf. bl.a. højesteretsdommene U 2001.556 H og U 2003.1739 H. Den juridiske vejledning omtaler anden domspraksis, hvorefter retten efter en bedømmelse af aftalekomplekssets realitet når frem til, at der alene er søgt konstrueret et afskrivningsberettiget aktiv gennem et formelt ejerskab uden reelle økonomiske risici under leasingforholdets forløb eller ved ophør. Afgørelserne vedrører navnlig sale-and-lease back arrangementer og er konstruktioner, hvor leasinggiveren ikke bærer nogen reel økonomisk risiko, og hvor leasinggiverne ikke reelt havde ejerbeføjelser over aktiverne. I disse tilfælde førte en helhedsbedømmelse af arrangementets realitet til, at der ikke var tale om et reelt ejerforhold, som kunne begrunde skattemæssig afskrivning.

Almindelige leasingaftaler afskiller sig efter min opfattelse herfra. For det første tilvejebringer leasingselskaberne normalt selv finansieringen til erhvervelse af leasinggenstandene og hæfter herfor. Afhængigt af leasingkontrakterne vil selskabet også bære risikoen for bilens restværdi ved leasingperiodens udløb. Hertil kommer, at leasingselskabet bærer risikoen for leasingtagers betalingsevne i den forstand, at vilkår om hæftelse for restværdi, vil være uden værdi, hvis leasingtageren ikke er i stand til at honorere kravet, herunder er blevet insolvent. Normalt vil leasinggiver også hæfte for mangler og vedligeholdelse af leasingbilen og efter omstændighederne visse løbende driftsudgifter.

Lovforarbejdernes fokus på overvæltning af risiko til leasingtageren, viser manglende forståelse for finansiell leasing. Det er heller ikke korrekt, når det i forarbejderne anføres, at der ved risikodeling i realiteten opstår et delt ejerskab om leasingbilen (s. 38).

Formålet med finansiell leasing er typisk finansieringsformål, og leasingvederlaget er fastsat med udgangspunkt i finansieringen samt fortjenstmargin.

Leasingvederlaget kan – groft sagt – opdeles i 1) udbetaling/engangsbetaling ved aftalens indgåelse, 2) størrelsen af den løbende ydelse og 3) hæftelse for evt. differencesum. Hvis scrapværdien overstiger det forudsatte, er dette – alt andet lige – udtryk for, at enten engangsbetalingen eller leasingydelserne har været for høje. Dette kan reguleres med en klausul om overskudsdeling. Er scrapværdien derimod lavere end forudsat i kontrakten, er dette udtryk for, at engangsbetalingen eller leasingydelserne har været for lave, og denne risiko kan afhjælpes ved et vilkår om anvisningspligt eller hæftelse for et differencekrav.

For fuldstændighedens skyld bemærkes, at der selvsagt også kan opstå sådanne reguleringsbehov pga. ændringer i bil- eller finansmarkederne, eller ved politiske indgreb.

At der kan reguleres på alle tre poster i kontrakten, er i overensstemmelse med det almindelige udgangspunkt om aftalefrihed og benyttes som forhandlingsparametre i den almindelige konkurrence i branchen. Der ses ingen særlig grund til at afskære muligheden for at aftaleregulere ved overskudsdeling eller resthæftelse, heller ikke som del af registreringsafgiftsreglerne, og domspraksis i stedet har fokus på, om der er tale om konstruerede forhold i forhold til almindelige

formueretlige regler for at opnå en skattemæssig fordel, og leasinggiver ikke bærer nogen reel driftsrisiko.

Endelig bør det fremhæves, at formuleringen af bestemmelsen efter ordlyden er ganske bred. Aftalevilkår om, at leasingtager hæfter for visse udgifter, f.eks. ejerafgift, udskiftning af dæk eller andre sliddele, og udbedring af skader mv., som ellers ville påhvile ejeren, og som kan ændres sig, vil i sig selv kunne bevirke, at muligheden for forholdsmæssig registreringsafgift er udelukket.

Der ses ingen afgiftsmæssig begrundelse herfor, og resultatet synes at bero på en overfortolkning af domspraksis.

Det bemærkes, at det ovenfor anførte om finansielle leasingaftaler alene angår ikke-forbrugeraftaler. Ved forbrugeraftaler har forbrugeren en ufravigelig ret til at frigøre sig efter 12 måneder, jf. forbrugeraftalelovens § 28. Da opsigelsesbestemmelsen er ufravigelig, kan den heller ikke knyttes til økonomisk byrdefulde betingelser såsom betaling af restværdi.

### 3. EU retlige spørgsmål

Som beskrevet i lovforarbejderne (s. 32 f) blev muligheden for forholdsmæssig afgift for udenlandske leasingfirmaer indført efter, at EU-Domstolen i relation til leasing af køretøjer havde fastslået, at en medlemsstat ikke må pålægge fuld registreringsafgift på køretøjer, som udenlandske leasingselskaber i en tidsbegrænset periode leaser til borgere i den medlemsstaten pga. forbuddet mod restriktioner i tjenesteydelsens frie bevægelighed. De udenlandske leasingselskaber ville derved reelt være afskåret fra at udbyde deres ydelser over landegrænser i tilfælde, hvor leasingkøretøjerne ikke er bestemt til varig anvendelse i den pågældende anden medlemsstat. Sådanne leasingkøretøjer må derfor kun pålægges en forholdsmæssig afgift, og afgiftsbeløbet skal være proportionalt med varigheden af den midlertidige anvendelse.

Den foreslåede skærpelse vil i realiteten udelukke anvendelse af § 3b om forholdsmæssig afgift på mange finansielle leasingkontrakter, da vilkår om leasinggivers risiko normalt er delvist flyttet til leasingtageren, hvilket på den anden side modsvarer i de aftalte vilkår, herunder om leasingydelsens størrelse.

I lyset af at disse udgør en betydelig del af markedet, og at reglerne om forholdsmæssig afgiftsbetaling blev indført for at afhjælpe de EU-retlige problemer med tjenesteydelsens frie bevægelighed, som den tidligere ordning har afhjulpet, kan en de facto afskaffelse af reglen i § 3 b for finansiell leasing kan give anledning til fornyede overvejelser overholdelse af EU reglerne.

Såfremt konsekvensen bliver, at finansiell leasing stærkt begrænses, kan ikke dette udelukkes, uanset lovforarbejdernes understregning af, at der er tale om en generel ordning, som ikke diskriminerer danske og udenlandske selskaber.

For en god ordens skyld bemærkes, at det pga. den særdeles korte høringsfrist ikke har været mulighed for at forfølge dette spørgsmål nærmere.

#### 4. Overgangsregler

For at undgå tvivl bør det i ikrafttrædelsesreglen i § 3, stk. 4, ske præcisering af, at bindende leasingaftaler indgået senest 2. oktober 2017 kan indgås i henhold til de hidtil gældende regler.

I modsat fald risikerer leasingfirmaer at være bundet af allerede indgåede aftaler, som er indgået under forudsætning om betaling af forholdsmæssig afgift, men hvor leasingbilen endnu ikke er leveret eller indregistreret. Dette vil indebære lovgivning, som griber ind i allerede eksisterende kontrakter og dermed et element af lovgivning med tilbagevirkende kraft. Dette har næppe været hensigten.

Dette gælder også selv om lovforslagets § 3, stk. 5, bestemmer, at køretøjer, der er afgiftsberigtiget efter § 3 b 2. oktober 2017 først har virkning, når der indtræder en ny afgiftsperiode, dvs. hvis afgiftsperioden forlænges, eller hvis der sker omregistrering.

#### 5. Afsluttende bemærkninger

RAL § 3 b er en særlig regel om betaling af registreringsafgift. Det står derfor også lovgiver frit at indskrænke undtagelsesreglens anvendelsesområde.

Problemet med det foreliggende lovforslag er, at der savnes en nærmere begrundelse for den foreslåede væsentlige ændring, som derimod søges begrundet i uholdbare almindelige betragtninger om ejendomsret eller ejerskab.

Det er uhensigtsmæssigt at fravige det almindeligt anerkendte og sunde princip om, at den civilretlige kvalifikation af et givent spørgsmål også er afgørende for den skatteretlige kvalifikation, uden at der foreligger tungvejende grunde hertil.

--ooo0ooo--

På grund af den korte høringsfrist har jeg alene haft mulighed for at koncentrere mig om lovforslagets forhold til formueretlige regler. Derimod har jeg ikke forholdt mig nærmere til lovforslaget øvrige indhold.

Med venlig hilsen

Claus Rohde

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

11. oktober 2017

## **Ændring af registreringsafgiftsloven (L4)**

Skatteministeriet har den 3. oktober 2017 fremsendt ovennævnte lovforslag til FSR – danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR har gennemgået udkastet og har følgende kommentarer hertil:

FSR har forståelse for, at Skatteministeriet ønsker at korrigere eventuelle uhensigtsmæssigheder ved den nuværende lovgivning om registreringsafgift i leasingforhold, men ser en risiko for, at det nye regelsæt vil ramme meget bredt, og at det vil skabe stor usikkerhed i leasingforhold generelt, jf. nærmere nedenfor.

### **§ 1, nr. 5 (Overskudsdeling og hæftelse)**

Bestemmelsen fastslår, at reglerne om afregning af forholdsmæssig registreringsafgift ikke kan finde anvendelse på leasingforhold, hvor der mellem leasinggiver og leasingtager er indgået aftale om overskudsdeling, eller på forhold, hvor leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet. Af bemærkninger fremgår, at dette bl.a. vil omfatte leasingtagers hæftelse for en eventuel restværdi.

Baggrunden for bestemmelsen er at sikre, at der er tale om reelle leasingforhold, hvor leasinggiver har det fulde ejerskab til det leasede køretøj.

Både aftaler om overskudsdeling og restværdihæftelse er udtryk for almindelige aftalemæssig vilkår, som er udbredt både i leasingforhold med biler og med andre aktiver. Samtidig anvendes aftaler om overskudsdeling også i andre leverandør/kundeforhold uden for leasingverdenen, uden at dette medfører, at aftaleforholdet ikke anses for reelt.

Herudover er restværdihæftelse en fuldt integreret del af finansielle leasingforhold, og der er ikke tidligere stillet spørgsmålstejn ved, om finansielle leasingforhold kunne omfattes af reglerne i lovens § 3 b. I disse situationer er det kun afgrænsningen mellem leasing og kreditkøb, som har været relevant. Hæftelse for

FSR – danske revisorer  
Kronprinsessegade 8  
DK - 1306 København K

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

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

H310-17

restværdien er kommercielt set udelukkende et udtryk for at nedbringe den løbende leasingydelse, da leasinggiver i modsat fald ville indregne et risikotillæg.

Side 2

En udelukkelse af leasingforhold med restværdihæftelse er endvidere i strid med SKATs seneste udkast til styresignal om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, hvor det bl.a. fremgår, at hvis leasingtager hæfter for restværdien, skal der fremgå en angivelse af køretøjets restværdi i leasingaftalen.

Det er derfor FSRs opfattelse, at de nævnte aftalevilkår ofte ikke vil være udtryk for ikke-reelle aftaleforhold, eller for en økonomisk ufornuftigt leasinggiver. Den nuværende formulering vil derfor ramme for bredt i forhold til lovforslagets formål.

Som forslaget er formuleret på nuværende tidspunkt omfatter det både danske og udenlandske leasingselskaber. Ved at udelukke almindelige forekommende finansielle leasingforhold er der risiko for, at man vil opkræve fuld registreringsafgift af udenlandske biler, som kun har en midlertidig anvendelse i Danmark. Dette vil potentielt være i strid med EF-traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser, som oprindeligt er baggrunden for regelsættet om forholdsmæssig registreringsafgift.

EU-Domstolen har netop afsagt dom i en sag, der vedrører finansiell leasing (C-164/16 Mercedes Benz Financial Services). EU-Domstolen opstiller her 2 kriterier for, at en finansiell leasingkontrakt anerkendes som leje. Efter disse kriterier vil der foreligge en leasingaftale, hvis leasinggiver bevarer ejendomsretten til aktivet i leasingperioden og aftalen i øvrigt er udformet som en lejeaftale med betaling af leje. En option på køb efter udløb af leasingaftalen *kan* ifølge EU-Domstolen sidestilles med ejendomsrettens overgang ved aftalens indgåelse, men kun hvis den økonomiske realitet i denne option er, at leasingtager ikke har noget reelt valg i forhold til at blive ejer af bilen.

Den foreslåede bestemmelse i L4 vil som nævnt ramme helt gængse aftaleforhold, og derfor ramme generelt samt potentielt være i strid med EF-traktaten, hvorfor FSR opfordrer til, at bestemmelsen genovervejes.

## **§ 1, nr. 6 (ændring som konsekvens af genberegning)**

Lovforslaget indeholder en bestemmelse om, at der for visse biler senest 4 måneder efter indregistrering skal foretages en genberegning af den afgiftspligtige værdi. Denne genberegning vil alt andet lige medføre en efterfølgende ændring af den oprindeligt aftalte leasingydelse mellem parterne, som ikke nødvendigvis kan

fastlægges beløbsmæssig ved indgåelse af aftalen. Det fremgår af bestemmelsen, at en ændring af denne type ikke medfører, at leasingaftalen må anses for ophørt, hvilket i sig selv er positivt.

Side 3

Set i lyset af de seneste sager om adgang til efterfølgende ændring af allerede godkendte leasingaftaler, herunder SKATs seneste udkast til styresignal, jf. ovenfor, skal FSR anbefale, at der gives yderligere retningslinjer for, hvordan en sådan ændring konkret skal fremgå af leasingaftalen for ikke at udgøre en ændring med den konsekvens, at leasingaftalen anses for ophørt i henhold til den gældende lovs § 3b, stk. 6.

### **§ 1, nr. 12 (Ophævelse af mulighed for betaling af restafgift)**

Bestemmelsen indeholder forslag om at ophæve leasingselskabernes eksisterende mulighed for at afregne restafgift ved ophør af det enkelte leasingforhold. Dette er begrundet med, at leasingselskaberne ellers kunne omgå reglerne om genberegning efter 4 måneder eller ved salg m.m.

Efter ændringen skal der ved fornyet indregistrering foretages endnu en vurdering af køretøjets handelsværdi.

Lovforslaget vil således betyde, at leasingselskaber både skal foretage en genberegning af den afgiftspligtige værdi efter 4 måneder samt ved ophør af leasingaftalen. Dette vil alt andet lige betyde øget usikkerhed om leasingselskabernes afregning af afgift.

For at opnå det ønskede formål med selve indgrebet er det FSRs opfattelse, at ophævelse af muligheden for at afregne restafgift ikke er nødvendig, hvis leasingselskabet for det konkrete leasingforhold allerede har foretaget genberegning af den afgiftspligtige værdi efter 4 måneder, da et eventuelt misforhold mellem leasingselskabets indkøbspris (og grundlag for den oprindelig afgiftsberegning) og den faktiske markedsværdi korrigeres ved genberegningen efter 4 måneder.

En fuldstændig ophævelse af muligheden for at afregne restafgift vil endvidere skabe et misforhold mellem leasingselskaber, der betaler fuld afgift, og dermed kun er pålagt genberegning efter 4 måneder, og leasingselskaber, der anvender forholdsmæssig afregning, og vil blive pålagt to genberegninger, og deraf følgende øget usikkerhed.

Et mindre omfangsrigt indgreb kunne være at lade anvendelse af reglerne om restværdiafregning være betinget af, at der er foretaget genberegning af den afgiftspligtige værdi efter lovforslagets §1, nr. 41 i stedet for den efter lovforslaget fuldstændige ophævelse.

### **§1, nr. 41 (Genberegning af afgiftspligtig værdi)**

#### *Anvendelsesområde*

Bestemmelsen indeholder en regel, om at der for visse biler skal foretages en genberegning af afgift senest 4 måneder efter første indregistrering eller ved salg.

Genberegning skal bl.a. foretages for nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b.

Det er uklart, hvad denne formulering konkret dækker over. Umiddelbart kan det tolkes til at omfatte alle leasingforhold, uanset om disse afregner på forholdsmæssig registreringsafgift eller på fuld afgift – dog under forudsætning af at leasingforholdet ville kunne omfattes af § 3 b.

Hvis dette er tilfældet, bør det præciseres, at reglerne om genberegning således ikke omfatter leasingaftaler, der rammes af lovforslagets § 1, nr. 5 (leasingaftaler med overskudsdeling eller restværdihæftelse). For disse leasingaftaler skal afgiftsberigtigelse således fortsat foretages efter de nugældende regler på baggrund af leasinggivers indkøbspris, og der vil ikke være krav om en efterfølgende genberegning på baggrund af den faktiske markedspris. Alternativt bør bestemmelsen omformuleres, så afgrænsningen ikke tager udgangspunkt i lovens § 3 b.

#### *Fri bil*

Ifølge forslaget om genberegning gælder reglerne for alle biler, som anvendes til leasing eller udlejning og til interne formål, herunder som værkstedsbil eller til demoformål.

I samme forbindelse nævnes, at reglerne ikke finder anvendelse på biler, som stilles til rådighed for virksomhedens egne medarbejdere i forbindelse med arbejdets udførelse. Undtagelsen gælder dog efter bemærkningerne kun selskaber, som ikke har tilknytning til bilmarkedet. FSR fraråder en sådan forskelsbehandling som indebærer afgrænsningsvanskeligheder og foreslår i stedet, at der udarbejdes objektive regler for, hvornår der foreligger indkøb med henblik på at blive stillet til



rådighed for medarbejderne, således at alle underlægges samme regelsæt uanset arbejdsgiver.

Side 5

#### *Konsekvens for fri bilbeskatning*

Af bestemmelsen fremgår endvidere, at hvis den genberegnete afgiftspligtige værdi overstiger den oprindelige værdi, anses den genberegnete værdi for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi.

For at undgå fremadrettet usikkerhed opfordrer FSR til, at det præciseres at en ændring af den registreringsafgiftsmæssige oprindelige værdi ikke medfører en ændring af den værdi, som lægges til grund ved beskatning af medarbejdere eller leasingtageres private brug af den pågældende bil. Det er tidligere (af SKAT) præciseret, at den pris, som forhandleren faktisk benytter ved afgiftsberigtigelsen, også udgør beregningsgrundlaget inklusive registreringsafgift og moms, således at beregningsgrundlaget for nye biler netop "låses" fast én gang for alle ved dato for første indregistrering (som "nyvognsprisen").

#### *Fastlæggelse af ny afgiftspligtig værdi*

Efter bestemmelsen skal genberegning af den afgiftspligtige værdi foretages på baggrund af reglerne i den eksisterende lovs § 10 (om værdifastsættelse af brugte biler). Disse regler tager udgangspunkt i den pågældende bils handelsværdi.

Af regneeksemplerne i lovbemærkningernes punkt 2.2.2 fremgår, at der ved genberegning skal ske en genberegning af bilens "ny-pris". I regneeksemplet er brugtprisen efter 4 måneder (dvs. prisen opgjort efter § 10) tillagt en antaget afskrivning på 7 %.

Det er efter FSR's opfattelse tvivlsomt, om de nuværende formuleringer etablerer et hjemmelsgrundlag til at beregne en ny-pris og ikke kun en aktuel markedspris efter 4 måneder.

Herudover tilføjer denne teoretiske beregning yderligere kompleksitet og usikkerhed om leasingselskabernes m.m. afgiftsafregning, som på ingen måde er formålstjenstlig.

Det er derfor FSR's anbefaling, at det lægges til grund, at det er markedsprisen på vurderingstidspunktet, som skal anvendes – og ikke en skønnet ny-pris, alternativt at det i lovteksten præciseres, at der er tale om en beregning af ny-pris.

### *Forbrugerbeskyttelse*

Side 6

Kravet om genberegning af afgiften efter 4 måneder indebærer, at det ved privatleasing ikke er muligt at oplyse leasingtager om størrelsen af leasingydelse for hele leasingperioden. Først på tidspunktet for genberegningen af afgiften, hvor det er muligt at fastsætte markedsprisen, kan leasingtager få oplyst, hvad de fremtidige leasingydelser udgør. En sådan regulering af prisen vil normalt udløse en forpligtelse til give leasingtager mulighed for at udtræde af aftalen, hvilket i netop leasingforhold vil være uheldigt og må forventes at blive fulgt op af forbehold for genberegning af allerede betalte leasingydelser. Et objektivt afgiftsgrundlag fastsat på tidspunktet for indgåelse af leasingaftalen, må være at foretrække, for at skabe den nødvendige forbrugerbeskyttelse.

### **§ 1, nr. 46 (Sikkerhedsstillelse)**

Bestemmelsen indfører en generel forøgelse af sikkerhedsstillelse for virksomheder, der afregner registreringsafgift. Herudover giver bestemmelsen SKAT mulighed for at stille krav om højere sikkerhedsstillelse. Bestemmelsen angiver visse kriterier for dette, men uden at præcisere nærmere.

Det bør indarbejdes i selve lovteksten, at Skatteministeriet udarbejder retningslinjer for dette, samt at der, som nævnt i lovbemærkningerne, vil være tale om en trappemodel, således at det sikres, at SKAT konkretiserer de valgte kriterier, så de enkelte virksomheder har mulighed for at vurdere eventuelle løbende ændringer i deres sikkerhedsstillelse.

Samtidig bør det præciseres, at sikkerhedsstillelsen via en trappemodel kun kan fraviges særlige tilfælde (f.eks. ved forøget risiko for afgiftstab), men ikke i tilknytning til almindelig drift. Alt med det formål at skabe en vis sikkerhed/forudsigelighed for de registrerede virksomheder.

### **§ 3, stk. 5 (overgangsregler vedr. forholdsmæssig registreringsafgift)**

Det fremgår af lovbemærkningerne at formålet med bestemmelse er, at ændringer af reglerne om forholdsmæssig afgift først har virkning fra og med den første afgiftsperiode, som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere.

Det er uklart, om dette formål opnås med en reference til lovforslagets § 1, nr. 4, 13, 35, 36 og 49.

I lovbemærkninger under § 3 står nævnt et eksempel med afgiftsberigtigelse af en bil, som tidligere har kørt som leasingbil, men hvor der i forbindelse med leasingperiodens udløb ikke er betalt restafgift. Her står, at køretøjets nypris ikke vil udgøre et loft over den afgiftspligtige værdi, når bilen indregistreres på ny, selv om bilen er indregistreret første gang før lovens ikrafttræden. Det vil betyde, at ophævelsen af bestemmelsen reelt får virkning for biler, der er anmeldt til registrering i henhold til reglerne i registreringsafgiftsloven før 3. oktober 2017. FSR anbefaler, at det præciseres, at REGAL § 10, stk. 2 først ophæves med virkning for biler, der er indregistreret første gang efter 3. oktober 2017, således at denne usikkerhed fjernes.

Side 7

Med venlig hilsen

Bjarne Gimsing  
Formand for skatteudvalget

Mette Bøgh Larsen  
Skattechef



Havarikommisionen for  
Vejtrafikulykker  
c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
DK-1022 København K

Tlf.: 7244 3204  
www.havarikommision.dk

Mette Fynbo  
Direkte tlf.: +45 25489488  
Email: mfy@vd.dk

**11. oktober 2017**

### **Bemærkninger vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven**

Havarikommisionen for Vejtrafikulykkers hovedformål er at erhverve ny viden, der kan anvendes til forbedring af trafiksikkerheden og i forebyggelse af vejtrafikulykker. Havarikommisionen udarbejder tematiske analyser baseret på dybdeanalyse af typisk 25-30 alvorlige ulykker fx ulykker med fodgængere, ulykker på landeveje eller ulykker med lastbiler. Som led i temaanalysen udarbejdes anbefalinger med baggrund i de undersøgte trafikulykker. De tager udgangspunkt i de forhold, der førte til de undersøgte ulykker, og tiltag, som kunne have forebygget disse ulykker.

I en længere årrække har havarikommisionen anbefalet, at der arbejdes for fremme af sikkerhedsudstyr i biler fx via afgiftsomlægning. Vi er derfor positive overfor, at der nu ses på en afgiftsomlægning, som formodes at medføre en forynget bilpark, hvilket alt andet lige vil øge andelen af biler med det nyeste sikkerhedsudstyr. Men der kan gøres mere ved, at der sættes nyt sikkerhedsudstyr på listen over det fradragsberettigede. Fx er avanceret nødbremsesystem eller vognbaneskiftalarm noget af det sikkerhedsudstyr, som har en positiv effekt på sikkerheden, hvilket dokumenteres af mange undersøgelser bl.a. også af kommissionens undersøgelser.

Med venlig hilsen

Mette Fynbo  
Formand Havarikommisionen for Vejtrafikulykker

10. oktober 2017

**Høringssvar fra Håndværksrådet om Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven**

Håndværksrådet takker for muligheden for at afgive høringssvar. Håndværksrådet ser flere positive elementer i lovforslaget, men ser også enkelte problemer.

Håndværksrådet har følgende kommentarer til loven:

*Nedsættelse af registreringsafgift, ændring af sikkerhedsfradrag og brændstofforbrugsafgift mv. generelt*

Håndværksrådet konstaterer, at registreringsafgiften sænkes, og anerkender, at der gjort forsøg på bedre at tage højde for faktorer som sikkerhed og miljø.

*Konsekvenser for varebiler*

Håndværksrådet ser med nogen bekymring på konsekvenserne for prisen på varebiler, der for mange små- og mellemstore virksomheder, indenfor eksempelvis håndværksfagene, er blandt virksomhedens største investeringer. Håndværksrådet mener, at konsekvenserne for forskellige typer varebiler – og konsekvenserne for erhvervet, er mangelfuldt belyst i lovforslaget. Bestemte typer virksomheder kan risikere at blive ramt hårdt af en skattestigning, hvis de typer varebiler, de bruger, stiger i pris som følge af lovændringen.

Håndværksrådet opfordrer derfor til, at konsekvenserne for varebiler belyses grundigt under lovbehandlingen, med blandt andet regneeksempler på forskellige typer varebiler - og at det derefter overvejes om der skal foretages tilpasninger i lovgivningen.

*Ændring af vilkår for leasingkøretøjer m.v.*

Håndværksrådet bakker kraftigt op omkring indgrebet mod leasingfiduser. Efter Håndværksrådets opfattelse er der dog stadig mange spørgsmålstejn i forhold til, hvordan loven vil virke, om den er dækkende, og om den har utilsigtede konsekvenser. Håndværksrådet vil derfor følge sagen tæt for at sikre, at den virker efter hensigten



### *Forhøjelse af reparationsgrænsen*

Håndværksrådet ser med stor tilfredshed på, at reparationsgrænsen bliver hævet, efter den over en årrække er blevet sænket flere gange, med tab af ressourcer og arbejdspladser til følge. En højere reparationsgrænse dæmmer op for det store spild af ressourcer, der sker, når selv nyere biler skrottes på grund af mindre skader, selvom de sagtens kunne repareres og køre mange kilometer endnu. Det er godt for genbrug, miljøet og samfundsøkonomien. Samtidig er det et fremskridt for klimaet, for hver gang en bil skrottes skal der produceres en ny, hvilket i gennemsnit belaster klimaet med 10 ton CO<sub>2</sub>. Endelig betyder en højere grænse, at vi henter job og lærepladser hjem til den danske autobranche fra bilfabrikker i udlandet.

Håndværksrådet mener dog, at det er afgørende, at Folketinget også ændrer reglerne for brug af genbrugsreservedele i opgørelsen af udgifterne til reparation af trafikskader. I dag er det ikke muligt at opgøre udgifterne til reparation af trafikskader ved at indregne genbrugsdele, selvom de har den krævede kvalitet, og i gennemsnit er langt billigere end nye reservedele. Det udgør en stor barriere for øget genbrug – bedre ressourceudnyttelse og miljø i autobran-  
chen. Håndværksrådet opfordrer derfor til, at muligheden for brug af genbrugsreservedele i skadeopgørelser bliver næste skridt mod bedre miljø, klima og ressourceudnyttelse indenfor autobran-  
chen.

Med venlig hilsen

Kristian Brændstrup Bech  
Erhvervspolitisk konsulent, Håndværksrådet



## Høringssvar vedr. stramning af regler om leasing m.v.

Skatteministeriet har den 3. oktober 2017 bedt om bemærkninger til forslag til lov om ændring af pensionsbeskatningsloven mm. med svarfrist den 10. oktober 2017.

KL skal først bemærke, at den korte høringsfrist levner begrænset mulighed for at gennemgå lovforslaget, hvorfor KL tager forbehold for, at forslaget kan vise sig at have yderligere kommunale konsekvenser end de her bemærkede.

Særligt den kommunale hjemmepleje gør stor brug af leasing i driften af en bilpark, som hovedsagelig består af små og relativt billige biler. Kommunerne leaser bilerne for en flerårig periode og dermed uden udsigt til potentielle afgiftsmæssige gevinster. Der er i stedet især to bevæggrunde for at bruge leasing i kommunerne:

For det første fordeler leasing investeringen i en ny bil over samme periode som forbruget af bilen finder sted. Samtidig giver leasing kommunen sikkerhed for totaludgiften. I en tid med stramme kommunaløkonomiske rammer er begge dele styringsmæssige fordele for kommunerne.

For det andet kan leasingfirmaet opnå en mængderabat, som sikrer kommunen en lavere driftsudgift, end hvis kommunen selv skulle købe bilerne – og et godt stykke under den almindelige markedspris for samme biler.

Lovforslagets element om efterregulering af registreringsafgiften på leasingbiler vil indebære, at kommunerne fremadrettet vil blive stillet økonomisk ringere efter indgåelsen af en leasingaftale, når leasingfirmaet har opnået en favorabel indkøbspris og dermed leasingpris for kommunen. Kommuneleasing har således oplyst over for KL, at de fremadrettet vil tage forbehold for regulering af registreringsafgiften, sådan at en evt. merudgift skal betales af kommunen. Kommunerne gennemfører typisk EU-udbud, når de skal indgå nye leasingaftaler. Her vil forslaget om efterregulering af registreringsafgiften medføre en uigennemsigtig pris, hvor leasingfirmaerne kan have incitament til at undervurdere prisen i deres tilbud for efterfølgende at lade kommunen afregne en større efterregulering.

KL opfordrer til, at lovforslaget tilpasses, så det understøtter fornuftig indkøbspolitik og udnyttelse af stordriftsfordele i kommunerne. KL indgår gerne i en dialog med Skatteministeriet om løsninger, der kan tilgodese både regeringens behov og kommunernes økonomi. KL forudsætter, at kommunerne kompenseres for evt. merudgifter som følge af lovforslaget, herunder både for højere serviceudgifter og for et øget likviditetsbehov, hvis leasing fremover bliver dyrt og forbundet med økonomisk usikkerhed.

Med venlig hilsen

Mette Rosenbeck

Dato: 10. oktober 2017

Sags ID: SAG-2017-01400  
Dok. ID: 2421513

E-mail: MTR@kl.dk  
Direkte: 3370 3795

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 1

**NOTAT**

Dato: 11. oktober 2017

Sag: 17/11958

Sagsbehandler: /JMH

**Høring over lovforslag om bilafgifter m.v.**

**KONKURRENCE- OG  
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed og afgiver i denne egenskab følgende bemærkninger til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiften. Der er tale om helt overordnede bemærkninger i lyset af, at høringsfristen er relativt kort.

**ERHVERVSMINISTERIET**

Styrelsen har forståelse for de reguleringsmæssige hensyn, som danner baggrund for lovforslaget. Lovforslaget kan dog samtidig have betydning for konkurrencesituationen på et eller flere markeder.

Der henvises til det centrale krav om, at den afgiftspligtige værdi for visse nye køretøjer, som erhvervsmæssigt stilles til rådighed for en bruger, skal opgøres igen, senest når køretøjet er fire måneder gammelt regnet fra første registreringstidspunkt, jf. lovforslagets pkt. 2.2.2.

Det forstås sådan, at den afgiftspligtige værdi dermed ikke umiddelbart påvirkes af en evt. flåderabat opnået ved import af på den pågældende bil.

Det kan isoleret set medføre begrænset incitament til at forhandle rabatter, hvilket potentielt kan medføre højere priser også for købebiler.

Genberegningen af den afgiftsmæssige værdi medfører desuden en vis administrativ omkostning for leasingselskaber m.v., som ikke tilsvarende pålægges andre aktører som fx forhandlere (sælgere) af biler.



Skatteministeriet  
Nikolai Egtveds Gade 28  
DK 1402 – København K  
(sendt pr. mail til [lovgivning@goekonomi@skm.dk](mailto:lovgivning@goekonomi@skm.dk)  
med kopi til [jri@skm.dk](mailto:jri@skm.dk) og [tth@skm.dk](mailto:tth@skm.dk))

#### Afgivelse af høringssvar – L4 - SKM j.nr. 2017-5154

Vi fremsender hermed vores bemærkninger til L 4 - 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.).

#### Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 5

Med lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås der indsat et nyt punktum i § 3 b, stk. 1, hvorefter

*"Der kan ikke meddeles tilladelse efter 1. pkt., hvis der i leasingaftalen eller i en aftale i forbindelse hermed indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet."*

Af bemærkningerne til § 1, nr. 5, fremgår bl.a. følgende:

*"Hvis der i en leasingaftale indgår vilkår om overskudsdeling ved eksempelvis et efterfølgende salg af køretøjet eller ved udbetaling af en forsikringssum, anses leasingforholdet ikke som værende reelt, og leasinggiver anses ikke for at være reel ejer af køretøjet. Leasinggiver udøver ikke en ejers normale rådighed over køretøjet, da en økonomisk fornuftig ejer af et køretøj ikke under normale omstændigheder vil aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet for køretøjet anses derfor i realiteten delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at leasinggiver formelt ejer køretøjet. Betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift er derfor ikke opfyldt.*

...

*Vilkår om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet kan f.eks. være i form af kontrakter, hvor leasingtager hæfter for, at køretøjet efter leasingforholdets ophør kan sælges for en bestemt sum. Opnås denne sum ikke ved et efterfølgende salg, vil leasingtager være forpligtet til at betale restbeløbet til leasinggiver.*

*Sådanne aftaler flytter den økonomiske risiko ved leasingforholdet og derved det reelle ejerskab til køretøjet helt eller delvist til leasingtager. Ejerskabet for køretøjet anses derfor også for i realiteten delt i dette tilfælde, uanset at leasinggiver formelt ejer køretøjet. Sådanne vilkår er derfor ikke forenelige*

*med grundvilkåret om, at leasinggiver skal være den reelle ejer af køretøjet, for at der kan opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.”*

Efter lovforslaget har § 1, nr. 5 virkning fra og med den 3. oktober 2017 med undtagelse af køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 2. oktober 2017, og som i perioden fra og med den 3. oktober 2017 til og med den 1. april 2018 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen anmodes om afgiftsberigtigelse efter de hidtil gældende regler. For disse køretøjer gælder de hidtil gældende regler.

Virkningen af disse nye, yderligere regler i den danske registreringsafgiftslov er, at leasing i form af finansiel leasing med betaling af afgift efter varigheden af anvendelsen af bilen i Danmark de facto ikke længere er muligt på det danske marked. Langt de fleste aftaler på markedet indgås som finansiel leasing og kun en mindre del som operationel leasing. Disse aftaler vil fremover kun kunne realiseres ved betaling af fuld registreringsafgift.

Dermed bevirker forslaget, at store dele af det danske leasingmarked forsvinder, fordi finansiel leasing ikke længere vil være en konkurrencedygtig løsning i forhold til andre finansieringsformer (lån eller kontantkøb).

De nye danske regler indebærer hermed, at de internationale leasingselskaber over for deres internationale kunder ikke kan indgå en samlet finansiel leasingaftale gældende for hele Unionen, fordi dette på grund af afgiftsreglerne økonomisk set ikke er muligt i Danmark.

Den manglende adgang for finansielle leasingaftaler gælder alene i de tilfælde, hvor der betales afgift efter varigheden af brugen af køretøjet i Danmark. Det gælder ikke finansielle leasingaftaler, hvoraf der – uanset begrænset varighed af anvendelsen af køretøjet i Danmark – betales fuld registreringsafgift.

Hvis leasingselskaber fra andre medlemsstater således ønsker at indgå finansielle leasingaftaler med deres internationale kunder, er de tvunget til at betale den fulde danske registreringsafgift ved indregistreringen. Dette finder vi er i åbenlys modstrid med EU-Domstolens afgørelse i sag C-451/99, Cura Anlagen, som senest bekræftet og underbygget ved EU-Domstolens afgørelse i sag C-552/15, EU-Kommissionen mod Irland.

De nye regler, hvorefter finansiel leasingaftaler ikke kan omfattes af reglerne for betaling af registreringsafgift i forhold til leasingaftalens periode/varighed af anvendelsen af bilen i Danmark, afviger fra dansk lovgivning i øvrigt.

Som allerede indforstået i ovennævnte accepteres finansiel leasing som leasing efter den danske registreringsafgiftslov, hvis der betales fuld afgift. Finansiel leasing er endvidere bl.a. accepteret som leasing i henhold til den danske indkomstskattelovgivning og i henhold til den danske momslovgivning. Reglerne er derfor efter vores opfattelse ikke alene i strid med, men derimod i åbenlys strid med 56 TEUF.

Som også allerede bemærket er finansiel leasing generelt fortsat i forhold til den danske skattelovgivning og den danske momslov anerkendt som leasing, uanset på hvilke vilkår registreringsafgiften er betalt. Der er ved finansiel leasing de jure og de facto tale om udlån af en brugsret og ikke overdragelse af en ejendomsret (med mindre ejendomsretten til leasinggenstanden under normale omstændigheder vil overgå leasingtager efter leasingperiodens udløb).

Dansk lovgivning er hermed i almindelighed i overensstemmelse med EU-Domstolens dom af 4. oktober 2017 i sag C-164/16, Mercedes Benz Financial Services UK Ltd, men disse præmisser gælder altså med lovforslaget ikke i Danmark i de tilfælde, hvor leasinggiver ønsker at anvende ordningen for betaling af forholdsmæssig afgift i henhold til varigheden af leasingperioden.

I EU-dommen i sag C-164/16 blev det konkluderet, at en aftale alene skal håndteres som salg frem for leasing i de tilfælde, hvor ejendomsretten til leasingaktivet under normale omstændigheder (det eneste økonomiske rationelle valg) vil overgå til leasingtager ved aftalens udløb. Det følger af dommens præmisser, at medlemsstaterne, herunder Danmark, ikke kan opstille en generel formodningsregel om, at ejendomsretten i alle tilfælde vil overgå til leasingtager efter aftalens udløb og slet ikke at ejendomsretten er overgået til leasingtager ved aftalens indgåelse, fordi leasingtager kan have nogle økonomiske forpligtelser ved aftalens udløb.

I forhold til de standard termer der benyttes på leasingmarkedet og i forhold til leasingtages hensigter med at indgå en leasingaftale, er det i langt, langt overvejende grad undtagelsen, at ejendomsretten overgår til leasingtager efter aftalens ophør.

De foreslåede danske regler er derfor også i forhold til den omhandlende dom langt mere indgribende end tilladt inden for EU-lovgivningens rammer, idet de nye danske regler ikke accepterer leasing alene på det grundlag, at leasingtager har en medhæftelse for de økonomiske risici ved det efterfølgende salg af leasingaktivet.

Dette er yderligere med til at underbygge, at der for udenlandske leasingselskabers ret til at betale forholdsregistreringsafgift med de nye regler indføres en negativ særregel, der er i strid med 56 TEUF.

Vi finder det derfor tilrådeligt, at bestemmelsen udgår af lovforslaget. Hvis reglen dette på trods ønskes opretholdt, finder vi, at reglen under alle omstændigheder først får ikrafttrædelse fra en dato hvor forinden virksomhederne har kunnet nå at indrette sig på de nye skærpede vilkår.

#### **Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 12**

Bestemmelsen ophæver muligheden for at afregne restafgift. Dette bevirker, at der kan opstå et utilsigtet misforhold mellem leasingselskaber, der betaler fuld afgift, og dermed kun er pålagt genberegning efter 4 måneder, og leasingselskaber, der anvender forholdsmæssig afregning. Leasingselskabet der anvender forholdsmæssig afgift skal foretage genberegning to gange. Dette skaber selvsagt øget usikkerhed ved leasingaftalens udløb. Dette vil alt andet lige påvirke leasingydelsen.

Hvis muligheden for at afregne restafgift er limiteret til køretøjer der har været omfattet af genberegning og restafgiften relaterer sig til afgiften ved genberegning vil det fjerne den øget usikkerhed samt skabe ligestilling mellem køretøjer på fuld afgift og køretøjer på forholdsmæssig afgift i leasingforholdet.

#### **Bemærkninger til forslagets §1, nr. 41**

##### *4 måneders perioden*

I forhold til genberegning efter den foreslåede nye bestemmelse § 9a, stk. 1 er der lagt op til at dette skal ske senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Hvorledes defineres 4 måneder i denne sammenhæng? Vi skal opfordre til at der opstilles et eksempel.

##### *Beskatningsværdien for fri bil*

Vi skal endvidere stille spørgsmål om genberegning af afgiftsgrundlaget også føre til at beskatningsgrundlaget for fri bil ændres?

I ligningslovens § 16 er det anført, at " *For biler, der er anskaffet af arbejdsgiveren højst 3 år efter første indregistrering opgøres bilens værdi til den oprindelige nyvognspris...*".

Den oprindelige nyvognspris er således basis for beregning af den skattemæssige værdi af fri bil. Det er vores vurdering at en **oprindelig** nyvognspris ikke kan skifte værdi, idet oprindelig betyder den første eller primære - ifølge nydansk ordbog. Desuden har SKAT også tidligere lagt til grund at ændring i registreringsafgift ikke ændrer i beregningsgrundlaget af fri bil, hvis medarbejderen allerede råder over bilen.

##### *Genberegningens betydning for momsregistrerede virksomheders momsfradragsret*

Det er vores opfattelse, at det beregnede momsfradrag ved erhvervsleasing følger de almindelige momsretlige principper. Henset til at momsfradraget baserer sig på baggrund af den beregnede registrering vil det notorisk set forøges, hvis en genberegning fører til et forhøjet afgiftsgrundlag.

Vi skal anmode Skatteministeriet om at bekræfte dette.

##### *Udlån af køretøjer kontra fri bil*

Det er foreslået, at udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse ikke anses for erhvervmæssig udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

I bemærkningerne dertil fremgår endvidere:

*"Forslaget omfatter dog ikke køretøjer, som ejes af en virksomhed, som ikke erhvervmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning m.v. af biler, og som stilles til rådighed for virksomhedens egne medarbejdere i forbindelse med arbejdets udførelse, medmindre disse biler samtidig er leasingbiler m.v., eller de anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.*

*Hensigten er at sikre, at virksomheder, som har flåder af køretøjer til medarbejdernes brug, men som ikke i øvrigt har en erhvervmæssig tilknytning til bilmarkedet, ikke vil blive omfattet af den foreslåede ordning, idet der normalt ikke er tale om indkøb og brug af køretøjer med henblik på videresalg.*

*Det lægges til grund, at køretøjer, som anskaffes eller anvendes af f.eks. en bilforhandler, som udgangspunkt anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg."*

Det bør præciseres, at udlån af køretøjer til brug for arbejdets udførelse ikke sidestilles med køretøjer der stilles til rådighed for medarbejdere under fri-bil ordningen efter ligningsloven i det køretøjer under fri bil ordningen netop anvendes privat og således tjener dette formål.

#### *Genberegningsforpligtelsens omfang*

Sidestilles et leasingselskab eller en forhandler med andre (almindelige) slutbrugere, hvis indregistrering af bilen foretages via en (anden) bilforhandlers tolldataplade med den konsekvens, at biler der indregistreres af en bilforhandler (og ikke af et leasingselskab) eller en anden bilforhandler ikke er omfattet af genbegningsreglen? Eller er genberegningsreglen objektivt hæftet op på anvendelsen enten som udlejnings- leasing- eller tjenestebil hos forhandlerne med den konsekvens, at den objektive anvendelse under alle omstændigheder indebærer, at afgiftsbelastningen vil være højere for eksempelvis leasing-biler?

Er en bil, der stilles gratis til rådighed for en bruger, f.eks. som led i en salgsfremmende kampagne, endvidere at betragte som udlejningsbil eller tilsvarende, selv om der ikke opnås noget vederlag herfor?

#### *EU-problemstilling*

Mere generelt gælder det, at leasingselskaber i sagens natur – navnlig for så vidt angår privatleasing – er bundet af aftalen ved dennes indgåelse. Leasingselskaber kan derfor ikke uden videre hæve leasingydelsen og kan i forbindelse med genberegningen af afgiften risikere tab på kontrakten for den periode, der løber ud over de 4 måneder. Dvs. ikke usædvanligt i en periode på 32 måneder. Det skyldes, at leasingselskabet ikke kan forudse, hvad den genberegnete afgift rent faktisk kommer til at andrage. Derfor er leasingselskaberne nødtvunget til at mitigere risikoen for at skulle afregne yderligere afgift ved fra starten af at sætte en endnu højere pris på leasingydelsen. Dette vil påvirke beregningen af leasingydelsen til ugunst for forbrugeren og dermed for leasingselskabets konkurrencesituation i forhold til kundens alternative finansieringsformer.

Leasingselskabet har ganske vist en alternativ mulighed for at udforme kontrakten, så leasingydelsen over for kunden fastsættes på basis af "de til enhver tid gældende skatter og afgifter". Et sådant element indeholder imidlertid – når kunden ved, at der skal ske en genberegning af afgiften for den del af leasingperioden, der går ud over de 4 måneder – en meget høj grad af økonomisk usikkerhed for kunden, som også i dette tilfælde vil kunne få kunden til at vælge køb frem for leasing. Denne økonomiske usikkerhed vil være i direkte modstrid med Forbrugerombudsmandens indstilling om, at den samlede pris for leasingaftalen skal være kendt for forbrugeren. En af de helt afgørende fordele, som kunden opnår ved leasing, er netop økonomisk sikkerhed. Ud fra en psykologisk vinkel rammer en sådan ordning derfor også hårdt.

Det kan derfor konkluderes, at der er en høj grad af risiko for, at "kunderne i butikken" vælger køb frem for leasing, fordi "køb" får en afgiftsmæssig fortrinsstilling.

En sådan situation vil efter vores opfattelse være i klar strid med EU-retten, jf. EU-Domstolens retspraksis og EU-Kommissionens stillingtagen over for Danmark i 2008. Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at EU-Domstolen ved dom af 19. september 2017 (altså for 21 dage siden) i sag C-552/15, EU-Kommissionen mod Irland, endnu engang har slået fast, at der gælder forholdsmæssigt strenge krav til, at et medlemsland sikrer frihed for fri udveksling af tjenesteydelser og fuld afgiftsproportionalitet. Det skal i den forbindelse bemærkes, at EU-Domstolens retspraksis både i almindelighed og i forhold til registreringsafgift ikke hviler på ordlyden af lovgivningen – de jure – men derimod på reglernes faktiske indvirkning – de facto.

Dommen af 19. september 2017 omhandler en situation, hvor Irland i første omgang opkrævede fuld afgift uanset hensyntagen til den faktiske, påtænkte varighed af brugen af bilen på Irlands område. Hvis der ses bort fra dommens faktuelle forhold, og der i stedet i præmisserne indtænkes de påtænkte danske regler i dommen, vil de påtænkte danske regler utvivlsomt ikke overholde EU-Domstolens retspraksis.

Der vil således bl.a. være tale om diskrimination af leasingselskaber i de tilfælde, hvor et udenlandsk leasingselskab vælger at importere den bil, der skal stilles til rådighed for en leasingtager i Danmark. I denne situation vil et dansk og et udenlandsk leasingselskab ved genberegning blive stillet i samme situation, men det udenlandske leasingselskab vil i mange tilfælde blive stillet dårligere end et dansk salg af bilen, fordi salget kan ske til en definitiv afgiftsberigtigelse på 1,09.

Hertil kommer, at det under alle omstændigheder vil være umuligt eller i bedste fald uforholdsmæssigt vanskeligt at beregne leasingydelsen.

En leasingydelse hviler som et banklån på en annuitetsberegning, hvori der ud over hovedstolen (anskaffelsesprisen med fradrag af førstegangsbetaling) indgår en restværdi. Forskellen mellem hovedstol og restværdi er de løbende afdrag. Både hovedstol og afdrag berøres af genberegningen, og det vil praktisk talt ikke være muligt at beregne en leasingydelse ved aftalens indgåelse. I den forbindelse skal det også bemærkes, at genberegningen afføder udfordringer for leasingselskaberne med genberegning af det momsfradrag, som momsregistrerede virksomheder er berettigede til. Endvidere den omfattende dokumentation som skal til i en vurdering af markedspris. Her er ikke faste principper, men vurderingen bygger på et skøn.

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

#### *Beregning af markedsværdien med fast faktor*

Såfremt § 9 a ikke udgår af lovforslaget, skal vi under alle omstændigheder opfordre til at bestemmelsen ændres således, at markedsværdien efter 4 måneder kan indregnes en med fast faktor allerede fra leasingaftalens start. Herved opnås der i det mindste sikkerhed for en konstant leasingydelse og der undgås en proces, som jf. også lovebemærkningerne til § 9 a, stk. 5, rummer risici for skøn, som senere af SKAT vil kunne gøres til genstand for tvist:

*"Af den foreslåede § 9 a, stk. 5, fremgår, at dokumentation for angivelse og fastsættelse af den afgiftspligtige værdi skal opbevares i 3 år og stilles til rådighed for SKAT efter anmodning.*

*Det, der skal dokumenteres, er den proces, som virksomheden har fulgt, og det resultat, som virksomheden har nået. Det er i praksis ikke muligt at fastsætte én objektivt korrekt pris for et givent køretøj, idet en markedspris altid vil ligge inden for et vist spænd. Det væsentlige er derfor, at virksomheden dokumenterer de oplysninger, som er lagt til grund ved vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi. Det kan eksempelvis være et repræsentativt udsnit af salgsannoncer for tilsvarende køretøjer. Der bør i et sådant tilfælde selvsagt anvendes salgsannoncer, som virksomheden ikke selv har oprettet, og som ikke er oprettet med henblik på at påvirke vurderingen af handelsværdien af køretøjer.*

*Det lægges til grund, at selve vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi følger de samme principper, som vurderingen af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer efter § 10 gør i dag. Der lægges således ikke med de foreslåede dokumentationskrav op til, at selve vurderingsmetoden vil skulle ændres. Den afgiftspligtige værdi vil, ligesom i dag, så vidt muligt skulle fastsættes ud fra en forventet handelsværdi på det frie marked."*

### **Økonomiske konsekvenser**

Leasing er et momspligtig lån af en brugsret, hvorimod et forbrugslån er et momsfrit lån af penge.

Leasingydelsen beregnes som et annuitetslån. Det vil som et banklån, men med den forskel, at afdragsdelen i lånet justeres for restværdien (den senere forventede salgspris).

Ved køb af en bil via et forbrugslån betales moms af købsprisen eksklusiv registreringsafgift.

Ved leasing opnår leasingselskabet i første omgang momsfradrag for købsprisen eksklusiv moms, men beregner til gengæld moms af afdragsdelen inklusive registreringsafgift, moms af renten samt moms af salgsprisen. Da der således ved leasing via leasingydelsen til forskel fra køb både betales moms af registreringsafgiften og renteelementet er statens momsprovenu ved leasing højere end ved køb på afbetaling eller kontant køb.

Lovforslagets regler om genberegning af afgift samt eliminering af mulighederne for finansiel leasing vil alt andet lige medføre en nedgang i antallet af leasingaftaler til fordel for kontant og kreditkøb.

Herefter er spørgsmålet om der i beregningerne over de økonomiske konsekvenser er taget højde for det momsprovenu, som staten mister herved?

### **Overgangsregler**

Overgangsreglerne giver anledning til flere spørgsmål.

1. Skal man forstå overgangsreglerne på den måde, at leasingaftaler indgået før 3. oktober 2017 er omfattet af de hidtidig gældende regler, selv om bilen tilknyttet leasingaftalen på grund af leveringstid først leveres (indregistreres) efter 3. oktober 2017?



2. I afkræftende fald, skal overgangsreglerne således forstås derhen, at det kun er forhandleres bindende købsaftaler til slutbrugere der er omfattet, f.eks. værkstedsbiler, demobiler mv.?

Situationen, vi tænker på, med ovenstående spørgsmål er den, hvor f.eks. en privatperson (leasingtager) har indgået en bindende leasingaftale med et leasingselskab og leasingselskabet har indgået en bindende købsaftale med en forhandler eller en importør for at opfylde leasingaftalen. Begge aftaler (leasingaftalen) og (købsaftalen) er indgået før 3. oktober 2017.

3. Er valutabiler, der er indregistreret før 3. oktober 2017 beskyttet af de hidtidige gældende regler, herunder eksisterende § 10, stk. 2, ved senere indregistrering med fuld eller forholdsmæssig afgiftsberigtigelse?

I blandt andet L94, 2012 hvor lovforslaget havde indvirkning på flere typer køretøjer herunder både leasingbiler og udlejningsbiler virkede overgangsreglerne for begge typer. Det bør præciseres, at valutabiler indregistreret før 3. oktober 2017 er beskyttet af hidtidige gældende regler.

#### **Bemærkninger til forslagets § 1, nr. 45-47**

Det er forslået, at grænsen for minimumskravet til sikkerhedsstillelse forhøjes fra 200.000 kr. til 500.000 kr. Dette suppleret med en beføjelse til SKAT, der kan fastsætte en højere sikkerhedsstillelse end minimumssikkerhedsstillelsen.

Af bemærkningerne til § 1, nr. 45-47 fremgår bl.a. følgende:

*"Det er lægges op til, at SKAT skal vurdere behovet for sikkerhedsstillelse ud fra virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvær, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Øvrige risikofaktorer kan eksempelvis være manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsværet, tidligere betalingsproblemer eller tilsvarende faktorer, som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje.*

*Det lægges til grund, at SKAT udarbejder offentligt tilgængelige retningslinjer for sikkerhedsstillelsen som udgangspunkt ud fra virksomhedens afgiftstilsvær. Det forventes, at der tages udgangspunkt i en trappemodel, hvor afgiftstilsvær inden for et bestemt spænd medfører sikkerhedsstillelse af en bestemt størrelse. De øvrige angivne faktorer kan ud fra en konkret vurdering medføre, at en sådan trappemodel fraviges."*

Det må generelt anbefales, at der indføres et proportionalitetsprincip som dog også sikrer, at sikkerhedsstillelsen har et loft.

Sidestilles et leasingselskab eller en forhandler med andre slutbrugere hvis indregistrering af bilen (told-dataplade) foretages af en (anden) forhandler, med den konsekvens at biler, der indregistreres af en bilforhandler (og ikke af leasingselskabet eller en anden bilforhandler) ikke er omfattet af genberegningsreglen?

---oo0oo---



Hvis der måtte være behov for uddybende spørgsmål eller andet skal Skatteministeriet være velkommen til at kontakte os ved henvendelse til Rune Grøndahl på mail [Rune.Grondahl@kpmg.com](mailto:Rune.Grondahl@kpmg.com) eller telefon 5374 7079.

Med venlig hilsen

Rune Grøndahl  
Partner

Flemming Lind Johansen  
Partner

## Thomas Thorninger

---

**Fra:** Kontor <kontor@mff-dk.dk>  
**Sendt:** 10. oktober 2017 09:27  
**Til:** Thomas Thorninger  
**Emne:** VS: Høringssvar henvisning til j.nr.2017-5154 Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

Motorcykel Forhandler Foreningen har følgende kommentar til nr. 45-47 **Selvanmelder**

### ***Sådan som det fremtræder i lovforslaget:***

Efter registreringsafgiftslovens § 14 kan en virksomhed under nærmere betingelser registreres hos SKAT som såkaldte selvanmeldere.

Idet der er tale om et minimum for sikkerhedsstillelsen på 200.000 kr., har SKAT mulighed for at fastsætte højere krav om en højere sikkerhedsstillelse. Der er imidlertid ikke fastsat nærmere kriterier herfor.

**Det foreslås i nr. 45, at minimumskravet til sikkerhedsstillelse for selvanmelder-virksomheder forhøjes fra 200.000 kr. til 500.000 kr.**

**Når loven er trådt i kraft, vil det nye minimumskrav gælde for registrerede virksomheder, uanset om de er registreret før eller efter ikrafttræden.**

I nr. 46 foreslås, at der indføres en eksplicit hjemmel til, at SKAT kan fastsætte en højere sikkerhedsstillelse end minimumssikkerhedsstillelsen.

Forslaget har til formål at sikre, at sikkerhedsstillelsen for de enkelte virksomheder står mål med størrelsen af det afgiftstilsvar, som de hæfter for,

og samtidig at sikkerhedsstillelsen kan justeres løbende efter aktiviteten i virksomheden m.v. Der kan være tale om større millionbeløb i afgiftstilsvar,

og en sikkerhedsstillelse på 500.000 kr. vurderes i sådanne tilfælde at være utilstrækkelig.

### ***Vores kommentar:***

Vi deler forslagsstillernes fornuftige argument, for så vidt angår minimum sikkerhedsstillelse på kr. 500.000, når det handler om biler, henset til mængde og afgift størrelser.

Når det derimod handler om motorcykler er beløbsstørrelsen, efter vor opfattelse, ude af proportioner og vil føre til en skævvridning af konkurrencesituationen.

Efter vor opfattelse bør motorcykler blive på det nuværende minimums beløb på kr. 200.000 som udgangspunkt.

Noget der vil tilsikre, at flere motorcykel virksomheder vil, og fortsat kan deltage i ordningen.

Dette vil sikre en sund og naturlig konkurrence i markedet, samt ikke mindst forhindre, at der derved opstår tilstande der bedst kan sammenlignes med "kvotekonger" fra en anden branche.

Vi er derfor af den opfattelse, at Nr. 46, giver SKAT de nødvendige virkemidler til at kunne justere sikkerhedsstillelsen med, skulle der være behov herfor i motorcykelbranchen.

Med venlig hilsen

Hugo Rasmussen

**Projektkoordinator MFF ApS**

CVR.38023969 Bank: Nordea. 2558 4390867684

[www.mff-dk.dk](http://www.mff-dk.dk) [www.wrooom.dk](http://www.wrooom.dk) [www.sikkerpå2hjul.dk](http://www.sikkerpå2hjul.dk)  
Tlf. 36 16 08 66

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

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

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

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

Att.: lovgivningogoekonomi@skm.dk

J.nr. 2017 – 5154

**Svar på høring om 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.)**

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

I forhold til de mange ændringsforslag der har Motorhistorisk Samråd kommentarer til følgende punkter:

- Definitionen på historiske køretøjer
- Enkle og gennemskuelige registreringsafgifter
- Brændstofafgift ved import
- Historiske køretøjers brugsværdi
- Eksportgodtgørelse for historiske køretøjer
- Loft over den afgiftspligtige værdi

Metoderne for beregning af registreringsafgifter på historiske køretøjer, har ikke været revideret siden 90'erne. Hen over årene er der sket ændringerne af skalaknæk og afgiftsprocenterne, der ofte har været et gode for de historiske køretøjer, på samme måde som andre køretøjer.

Lovgivningen indeholder dog i dag flere områder, der enten ikke er baseret på korrekte informationer, eller ikke er tilpasset internationale definitioner. Det er Motorhistorisk Samråds ønske at man bruger denne lovændring til at få tilrettet de fejl, og uforståelige regler, der i dag findes i lovgivningen.

**Definitionen på et historisk køretøj:**

Motorhistorisk Samråd vil opfordre til at den nuværende tekst, der betegner et historisk køretøj i dansk lovgivning, ændres til en tilpasset version af den tekst, der er aftalt ved Europa-Parlamentet, og som vi forstår vil danne grundlag for fremtidige direktiver og forordninger, hvor disse vil omhandle historiske køretøjer.



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

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

Europaparlamentets aftale har indtil videre fundet anvendelse inden for EU i en harmonisering af reglerne for periodesyn og ved toldbehandling ved import af køretøjer som samlerobjekter fra ikke-EU-lande.

Europa-parlamentets aftaletekst om historiske køretøjer lyder i sin helhed:

*Køretøjer af historisk betydning: Ethvert køretøj, der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registreringen er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:*

1. *Det er blevet fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden*
2. *Det er historisk bevaret og vedligeholdt i tidssvarende stand, tilstræbt original stand, ligesom der ikke er foretaget væsentlige ændringer i hoveddelenes tekniske specifikationer.*
3. *Den særlige type, som defineret af relevant EU-ret eller national ret (typisk typegodkendelsesnummer), er ikke længere i produktion.*

Motorhistorisk Samråd vil opfordre til at den danske ordlyd "skal fremstå som ved første registrering" (registreringsafgiftsloven §10. stk. 4, samt andre steder) erstattes af en tillem্পning af den ovenstående definition. Vi opfordrer konkret til at pkt. 2 i EUs aftaletekst ganske simpelt erstattes med ordlyden: "Det er historisk korrekt" da denne sætning giver samme mening, og er nemmere at håndtere for både ejere, virksomheder og myndigheder.

### **Enkle og gennemsikkelige registreringsafgifter**

Motorhistorisk Samråd finder det uheldigt at det i dag ikke er muligt at kende afgiften på forhånd ved import af et historisk køretøj. Køretøjet skal først fragtes til Danmark, derefter skal det renoveres og siden toldsynes før man kan bede om en afgiftsberegning hos SKAT. Det er i dag kun SKAT der kan udføre den beregning.

Lovforslaget opererer med en kortere tidsfrist i sagsbehandlingen hos SKAT, men det er i sig selv ikke i den del af processen den manglende gennemsikkelighed opstår, det er det faktum at ejeren, eller den kommende ejer, ikke kan komme til at kende afgiften før i slutningen af processen ved indregistreringen.

Vi finder det mest rimeligt at ejere af historiske køretøjer har mulighed for at kende afgiften på forhånd, på samme måde som for almindelige brugte køretøjer.

Motorhistorisk Samråd opfordrer til at man i Danmark i lighed med andre lande, erstatter registreringsafgifterne på historiske biler med en enhedsafgift. Motorhistorisk Samråd vil som alternativ til en enkel enhedsafgiftsløsning godt stille viden og arbejdskraft til rådighed, med at opdele de enkelte årgange i f.eks. 4 priskategorier baseret på den oprindelige pris. Ud fra hver kategori, kunne man så fastlægge en fast afgift. Dette vil fremme gennemsikkeligheden og spare SKAT for meget arbejde.



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

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

**Brændstofafgiften ved import**

Lovforslaget opfordrer til at brændstofafgiften bevares på det hidtidige niveau for de historiske køretøjers vedkommende. Det er vi naturligvis glade for, men finder at tillægget for brændstofforbrug ikke er relevant for historiske køretøjer og at beløbet ikke står i proportion til køretøjernes reelle årlige kørsels- og brændstofforbrug.

Vi vil bede Folketinget om at iagttage de politiske bemærkninger til den betænkning, der udkom sidste gang dette emne blev behandlet i Folketinget, men som endnu ikke er ført ud i livet:

I beretningen fra behandlingen af B142 af 27. maj 2010 hedder det:

*Ligeledes ønsker udvalget, at der bliver set på de økonomiske konsekvenser vedrørende afgiftsbehandling ved import af et veterankøretøj i forhold til benzinafgiften. Det er således, at der i dag betales 1.000 kr. i afgift for hver kilometer pr. liter, et køretøj kører under 16 km pr. liter, når køretøjet importeres. Udvalget finder det uhensigtsmæssigt, at veterankøretøjer her bliver særlig belastet, da disse i sagens natur er af ældre dato (over 35 år) og samtidig har meget begrænset kørsel.*

I de undersøgelser Motorhistorisk Samråd har foretaget, kører et historiske køretøj mindre end 1.500 km årligt i gennemsnit. Vi forstår det er den overordnede tanke at brændstofafgiften skal virke som incitament til at købe mere brændstoføkonomiske køretøjer til den daglige transport. Historiske køretøjer bruges ikke til daglig transport og købes ikke ud fra tanker om brændstoføkonomi, men alene grundet deres kulturhistoriske værdi.

I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser fremgår det til nr. 27, at brændstofafgiften ikke nedskrives for veteraner. Lovforslaget opererer med at brændstofafgiften nedskrives for ikke-veteraner indtil de bliver 35 år, hvorefter den igen beregnes som 100%. Dette misforhold forekommer helt uforståeligt.

**Historiske køretøjers brugsværdi**

Historiske køretøjer værdifastsættes efter den såkaldte brugsværdi. Denne værdi er fastsat for cirka 25 år siden på basis af den viden der var tilgængelig dengang, og er ikke rettet til siden. Den er et udtryk for hvor meget et historisk køretøj bruges årligt sammenlignet med et dagligt brugskøretøj. Dengang kom man frem til en brugsværdi på 40% for det historiske køretøj sammenholdt med et dagligt brugskøretøj.



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

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

Brugsværdien i 2017, viser at med en årlig kørsel med et historisk køretøj på i gennemsnit 1.500 km kontra 17.000 km for en gennemsnitlig hverdagsbil, bør procentsatsen være lige godt 8%. Hvis lovforslaget her skal være fremtidssikkert, vil vi opfordre til at man tager højde for fremtidens udfordringer på dette område, hvor adgangen til drivmidler og tilgangen til nødvendige reservedele vil blive stærkt udfordret. Vores vurdering er at brugsværdien mere realistisk inden for en meget overskuelig fremtid bør være 5% .

Motorhistorisk Samråd opfordrer til at man bruger denne lejlighed til at rette bestemmelserne, så de tilpasses nutiden og det reelle kørselsmønster for historiske køretøjer.

### **Eksportgodtgørelse**

Det er i dag ikke muligt for ejere af historiske køretøjer at få afgiften retur ved eksport. Til trods for at registreringsafgiften på et historisk køretøj i mange tilfælde er betragtelig, og ret ofte faktisk også en del højere end nye biler, er der i dag stadig denne ubegrundede begrænsning for historiske køretøjer i lovteksten.

I Motorhistorisk Samråd kender vi ikke til baggrunden for denne afskæring af mulighed for eksportgodtgørelse, og kan ikke umiddelbart finde lovgrundlaget, der understøtter registreringsafgiftslovens §7 stk 4. pkt. 3. Det er vores vurdering at denne bestemmelse måske kan være i strid med EU-traktatens bestemmelse om varers frie bevægelighed, sådan som tidligere fastslået ved EU-domstolen. Motorhistorisk Samråd opfordrer til at der også være mulighed for eksportgodtgørelse for historiske køretøjer.

### **Loft over afgiftsfastsættelse**

Det fremgår af høringsmaterialet, at man med forslaget vil fjerne det loft der er over den afgiftspligtige værdi i dag. Det anføres i lovforslagets pkt. 2.2.2 på side 20 at den afgiftspligtige værdi kan fastsættes uanset den oprindelige indkøbspris.

Motorhistorisk Samråd mener at en fjernelse af denne bestemmelse vil få en utilsigtet betydning for historiske køretøjer og ombyggede ældre biler, der uden loftet i den afgiftspligtige værdi risikerer at blive dyrere i afgift end fabriksnye biler. Motorhistorisk Samråd anbefaler at det præciseres, at denne ændring ikke gælder historiske køretøjer.

Skulle der være behov for yderligere information og uddybelse af vores kommentarer, stiller Motorhistorisk Samråd sig gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Steen Rode-Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd



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

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

## Thomas Thorninger

---

**Fra:** SKAD <skad@skad.dk>  
**Sendt:** 9. oktober 2017 15:38  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Jon Reinhold Jensen; Thomas Thorninger  
**Emne:** Høring registreringsafgift J.nr. 2017 - 5154  
**Vedhæftede filer:** Nr 1989 - 13022015 - NCAP stjerner reduceret pga afgift.pdf

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar på høring om ændring af registreringsafgift J.nr. 2017 – 5154.

Som autoskadebranchen i Danmark er vil glæde, og takker regeringen, for at have valgt at hæve reparationsgrænsen i 2019 og 2020.

Ud fra et miljøhensyn og fremmelse af den cirkulære økonomi, havde vi været glæde for anvendelse af genbrugsdele til opgørelse af trafikskadede biler, men vi er beviste om provenuhensyn i denne forbindelse. Vi nærer tillid til at genbrugsdele kommer på dagsordenen på et senere tidspunkt, da der dermed ville kunne bidrages positivt til Danmarks miljøbalance.

Med henblik på, at regeringen ønsker at anvende NCAP stjerner som grundlag for fradrag i afgiften, vil vi henlede opmærksomhed på det faktum, at man i danske biler ofte ikke monterer alt sikkerhedsudstyr (ADAS), som der findes i NCAP afprøvede bilmodeller, netop på grund af afgiftshensyn. Vi henviser i dette sammenhæng til Færdselsstyrelsens Meddelelse Nr. 1989 af den 13. februar 2015, som netop forklarer udfordringen.

Også kræver det at alle biler, der sælges i Danmark er underlagt en NCAP afprøvning, hvilket langt fra er tilfælde. Dermed kan der opstå væsentlige fejkalkulationer eller bortfalder fradragsmulighed for biler, der endnu ikke er testet.

Det er positivt af regeringen at stille skarpt på trafiksikkerheden, men man bør finde en anden løsning for at få tilgang til udstyrsomfanget i biler der sælges i Danmark, så der sker en retfærdig behandling. Her kan man evt. tage udgangspunkt i Færdselsstyrelsens Meddelelse 1989.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

**Ing. Thomas Krebs**

Direktør / Secretary General / Geschäftsführer

Bestyrelsesmedlem AIRC International



Arbejdsgiver- og Brancheorganisation / Employer- and Branch organisation / Arbeitsgeber- und Branchenverband





## SKAD

Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark

Roholmsvej 8, 1. sal

DK-2620 Albertslund

Denmark



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

[thomas.krebs@skad.dk](mailto:thomas.krebs@skad.dk)

Tlf. +45 7011 1300

Fax +45 7027 1301

Mobil +45 2061 7523



***Vores vision er, at støtte, rådgive og repræsentere vores medlemsvirksomheder på alle områder.***

### ERKLÆRING OM FORTROLIGHED

Denne e-mail besked samt alle eventuelt vedhæftede dokumenter er kun til brug for den person eller juridiske entitet den er adresseret til og kan indeholde fortrolig information. Enhver uautoriseret brug eller distribution af denne e-mail besked er strengt forbudt. Hvis du fejlagtigt har modtaget denne e-mail besked bedes du gøre mig opmærksom på det øjeblikkeligt. På forhånd tak.

### PRIVACY Information

This e-mail and all enclosed documents are only for the person which the mail is addressed to. This mail can include confidential information. Any unauthorised usage or distribution of this mail is strictly forbidden. If you have received this mail by mistake, please do delete it immediately.

Skatteministeriet  
Departementet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

**Kontakt**

Send post til styrelsens digitale  
postkasse. Læs mere på  
[www.skatteankestyrelsen.dk](http://www.skatteankestyrelsen.dk)

Telefon 33760909

**Sagsbehandler**

Henrik Klitz  
Direkte telefon 33760942

Vores sagsnr. 17-0990980

Deres sagsnr. 2017-5154

Fremsendes per e-mail til: [juraogsamfundsoekonomi@skm.dk](mailto:juraogsamfundsoekonomi@skm.dk)

**Høringssvar – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofferbrugsafgiftsloven (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 brændstofferbrugsafgift m.v.)**

Landsskatteretten og Skatteankestyrelsen har fra Departementet modtaget et forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofferbrugsafgiftsloven (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 brændstofferbrugsafgift m.v.).

Efter aftale med ledende retsformand Susanne Dahl, Landsskatteretten, skal Skatteankestyrelsen på vegne af retten og på egne vegne bemærke følgende:

Af forslaget § 1, nr. 41, fremgår det, at der indføres en ordning, som giver SKAT mulighed for efter den foreslåede § 9 a, stk. 6, 1. pkt., at fastsætte den afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter registreringsafgiftslovens § 10, såfremt en selvanmelder ikke har angivet den afgiftspligtige værdi af et køretøj, som er nævnt i den foreslåede § 9 a, stk. 1. SKAT får ligeledes mulighed for i grove eller gentagne tilfælde af mangel på angivelse af den afgiftspligtige værdi eller afgiftsberigtigelse at afmelde køretøjet fra køretøjsregistret og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne, jf. den foreslåede § 9 a, stk. 6, 2. pkt. Forslaget ses dermed på dette punkt at være udtryk for nye typer afgørelser.

Der ses ikke umiddelbart i forslaget eller bemærkningerne til forslaget at være nærmere stillingtagen til eller beskrivelse af klage over sådanne afgørelser. I den forbindelse kan det overvejes, om det er hensigten, at klage over afgørelser efter den foreslåede bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 6, 1. pkt., skal påklages til Landsskatteretten

efter skatteforvaltningslovens § 11, stk. 1, nr. 1, og behandles og afgøres af Skatteankestyrelsen, jf. skatteforvaltningslovens § 35 b, stk. 3, og § 1, stk. 1, nr. 103 i bekendtgørelse nr. 1 af 2. januar 2014, eller om sådanne afgørelser skal omfattes af motorankenævnenes kompetence efter skatteforvaltningslovens § 7, da bestemmelsen refererer til værdiansættelse efter registreringsafgiftslovens § 10, og motorankenævnene netop har kompetence til at afgøre klager over værdiansættelser efter registreringsafgiftslovens § 10. Det ville formentlig være hensigtsmæssigt med en mere klar stillingtagen hertil.

I øvrigt bemærkes, at klager over afgørelser efter den foreslåede § 9 a, stk. 6, 2. pkt., om at afmelde et koretojs, som udgangspunkt vil kunne påklages til Landsskatteretten efter skatteforvaltningslovens § 11, stk. 1, nr. 1, men retten har delegeret afgørelseskompetencen til Skatteankestyrelsen efter skatteforvaltningslovens § 35 b, stk. 3, jf. § 1, stk. 1, nr. 103 i bekendtgørelse nr. 1 af 2. januar 2014. Sådanne klagesager vil dermed blive behandlet og afgjort af Skatteankestyrelsen.

Som anført ovenfor, indebærer forslaget nye typer afgørelser, og dermed potentielt også nye klager. Imidlertid er der ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at kvantificere de administrative konsekvenser heraf nærmere.

Det sene svar beklages.

Med venlig hilsen

A large, stylized handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Henrik Klitz', is written over the printed name.

Henrik Klitz

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K.

10. oktober 2017

**J.nr. 2017 – 5154. Høring – 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 brændstofforbrugsafgift).**

Autobranschen Danmark skal hermed fremkomme med organisationens bemærkninger til lovforslag L4.

Autobranschen Danmark er som udgangspunkt tilfreds med at der generelt sker en nedsættelse af registreringsafgifterne på biler og motorcykler med det fremsatte forslag. Vi havde naturligvis hellere set en grundlæggende ændring til en teknisk baseret afgift, og de foreslåede ændringer har desværre endnu engang karakter af lappeløsninger, som kan gøre det meget vanskeligt at håndtere afgiftsberegningerne for forhandlerne.

Vi har derfor heller ingen bemærkninger til ændringen af afgiftssatser og skalaknæk, ligesom vi kan tilslutte os ændringerne vedrørende ABS og ESC (fjernelse af fradrag) samt ændringen vedrørende selealarmer (forhøjelse af fradraget). Dog skal det i forhold til selealarmer præciseres, at vi forventer at nedskrivningen af værdien af sikkerhedsudstyr på brugte biler tager udgangspunkt i de foreslåede 1000 kr. pr selealarm og følger de samme principper som hidtil.

Vi kan som udgangspunkt også godt tilslutte os, at der sker en forhøjelse af fradrag for opnåelse af 5 stjerner i EuroNcap, men skal dog bemærke, at det efter vores opfattelse kan have nogle uheldige konsekvenser i den foreslåede udformning. Vi finder at der i den foreslåede udformning kan være en begunstigelse af biler godkendt efter en ældre EuroNcap norm, hvor det var lettere at opnå 5 stjerner end nu, og at disse biler derfor vil kunne opnå et fradrag uden at have det samme sikkerhedsniveau som biler godkendt efter den seneste norm. Ligeledes finder vi det problematisk, at nye bilmodeller, som måske ikke er testet inden de bliver markedsført i Danmark, og derfor ikke kan opnå fradraget, heller ikke efterfølgende kan opnå fradraget for de køretøjer, der allerede er indregistreret, uanset at sikkerhedsudstyret er det samme. Ligeledes kan det være problematisk, at nogle bilmodeller kan være testet med et lavere sikkerhedsudstyrsniveau end de modeller, der markedsføres i

Danmark, og at sikkerhedsudstyret, hvis det er monteret på de modeller der sælges i Danmark, derfor burde kunne udløse fradraget.

Et alternativ til de foreslåede ændringer af fradragene for sikkerhedsudstyr kunne være, at der blev givet fradrag for konkret sikkerhedsfremmende sikkerhedsudstyr, hvor udstyrets karakter og type løbende kunne tilpasses den teknologiske udvikling, som eksempelvis, afstandsradar, automatisk nødbremse, blindvinkel assistent og lignende udstyr. Dette udstyr har hidtil i vidt omfang har været fravalgt både af importører som standardudstyr og af forhandlere og kunder, når det aktivt skulle tilvælges. Erfaringen viser, at det er den mest effektive måde at få indarbejdet nyt sikkerhedsudstyr i de biler, der sælges i Danmark.

Vi har ingen indvendinger imod de foreslåede ændringer omkring tillæg og fradrag for brændstofforbrug og ændringerne i de grønne ejerafgifter.

Med hensyn til beregningen af de nye afgifter skal vi dog præcisere, at det er af overordentlig stor betydning for vores medlemmer – bilforhandlerne – at SKAT meget hurtigt får etableret de nødvendige systemer til beregning af afgiften efter de nye satser, samt at perioden hvor der skal ske en efterberegning bliver kortest mulig. Vi skal gøre opmærksom på, at det udlæg, som vores medlemmer har for registreringsafgift i overgangsperioden, kan have meget store likviditetsmæssige påvirkninger for den enkelte forhandler. Det skyldes bl.a. også, at den gennemsnitlige nedsættelse pr. bil vil være væsentlig større i 2017 end det har været ved de tidligere ændringer. En længere periode inden tilbagebetalingerne finder sted vil derfor medføre store likviditetsmæssige udfordringer.

Autobranschen Danmark er som udgangspunkt også enig i, at der er behov for klarere regler på hele leasingmarkedet. Vi finder imidlertid, at man med det fremsatte forslag går langt videre, end hvad der er nødvendigt, og at reglerne bliver unødigt komplicerede. For det første finder vi det problematisk, og for så vidt også unødigt, at forhandlerens demobiler bliver omfattet af reglerne. Demobiler er i dag typisk finansieret gennem leasingaftaler, men faktisk er det begrundet i, at det har været nødvendigt i forhold til dels forhandlerens likviditet og dels bankernes godkendelse af engagementerne med de enkelte forhandlere. Foranlediget af krav til bankerne er der sat grænser for, hvor store kreditter forhandlere kan indrømme, og derfor har det været nødvendigt, at forhandlerne ikke ejer demobilerne, men blot leaser dem. Når den mulighed fratages dem, vil det have store økonomiske konsekvenser for langt de fleste nybilforhandlere. De er i forhold til importørerne forpligtet til at have et antal biler af de forskellige modeller registreret til demonstrationskørsel, ligesom de er forpligtet til at have et antal biler registreret til brug for udlejning til kunder på værkstedet, bl.a. ifølge aftaler med forsikringsselskaber. Forhandlerne kan derfor ikke blot undlade at have den type biler indregistreret, og mange vil ikke have økonomiske muligheder for at betale for dem på fuld afgift. Det skal i den forbindelse nævnes, at det ikke er usædvanligt at en gennemsnitlig provinsforhandler kan have 40-50 biler kørende for at honorere de nævnte forpligtelser overfor importører, forsikringsselskaber og kunder. Derfor er den såkaldte demoleasing en nødvendig måde at finansiere de nødvendige biler på. Selv hvis en forhandler vælger selv at købe demobilerne og betale fuld afgift, vil afgiften skulle genberegnes efter senest 4 måneder – således som vi forstår forslaget – i hvert fald hvis han

har opnået en rabat ved indkøb af bilerne. Den skærpelse finder vi helt nødvendig, og unødigt bureaukratisk.

Med de foreslåede skærper omkringing muligheden for at lave aftaler om at leasingtager kan overtage køretøjet efterfølgende, herunder kan hæfte for en restværdi, er det vores opfattelse, at man dermed reelt fjerner muligheden for at lave finansiel leasing på biler på forholdsmæssig afgift i Danmark. Vi tvivler på, at det har været hensigten med forslaget og skal derfor opfordre til, at denne del gentænkes.

Forslaget indeholder også regler om genberegning ved salg og efter senest 4 måneder. Det vil imidlertid have den konsekvens, at en forhandler ikke på forhånd kan beregne hvad en bils pris skal være ved salg som brugt, ligesom man, hvis muligheden for leasing skal fortsætte, ikke kan fastsætte hvad en leasingydelse skal være. Specielt i forhold til privatleasing vil det efter forbrugerbeskyttelsesreglerne ikke være muligt efterfølgende at regulere leasingydelsen, idet forbrugerne har krav på at få oplyst dels hvad ydelsen vil være i hele periode og dels hvad de samlede omkostninger vil være i hele leasingperioden.

Den foreslåede genberegning af alle biler registreret til en bilforhandler vil også medføre unødige administrative byrder for forhandlerne, Det vil betyde at alle biler, der har været benyttet i bilvirksomheden, uanset om de er købt eller leaset, skal genberegnes senest efter 4 måneder, eller ved et tidligere salg, hvis man skal tage bemærkningerne til punkt nr. 41 for pålydende (side 33, venstre spalte, de 3 afsnit fra midten og nedefter). Det vil samtidig have den konsekvens, at der ikke længere vil være firmabiler, som typisk også er leasede, til sælgerne i bilvirksomhederne, men at sælgerne måske i stedet for vil være nødsaget til at købe bilerne selv.

Vi kan også se en mulig konkurrenceforvridning i at bilhandelsvirksomheder skal foretage genberegning af alle deres biler, hvorimod det ikke vil være tilfældet for andre typer virksomheder. Imidlertid findes der mange meget store virksomheder, som indkøber mange biler med store flåderabatter, og som selv sælger dem igen, uden at det i gængs forstand kan betegnes som bilhandelsvirksomheder, og som efter forslaget ikke skal foretage genberegning. Ligeledes vil der ikke skulle foretages genberegning ved salg til slutbruger, eksempelvis en privatkunde, og teoretisk set vil denne slutbruger dermed kunne købe bilen billigere end en storkunde, og dermed betale mindre i afgift. Der vil derfor stadig være åbent for uligheder i afgiften på i øvrigt identiske biler.

Vi finder derfor, at den del af forslaget som omhandler forhandlernes demobiler, værkstedsbiler, sælgerbiler og lignende skal udgå af forslaget eller at indholdet i det mindste skal gentænkes, så det ikke får de nævnte urimelige konsekvenser for forhandlerne.

I forslaget er også indeholdt et forslag om en forøgelse af det minimumbeløb der skal stilles som sikkerhed ved godkendelse som selvanmelder. Ligeledes er der foreslået et variabelt element som skal stå i forhold til virksomhedens afgiftstilsvare. Det har vi som udgangspunkt ingen indvendinger imod. Derimod finder vi det problematisk, at der ikke er loft på størrelsen af det variable element. Vi vil derfor foreslå, at der tilføjes et loft som eksempelvis kan svare

til virksomhedens gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvær, opgjort over en periode, eller en anden lignende begrænsning. Som forslaget ligger kan SKAT uden begrænsninger selv fastsætte det beløb, der skal stilles til sikkerhed, hvilket ikke synes at indeholde en tilstrækkelig grad af retssikkerhed for virksomhederne.

Der er i forslaget angivet en overgangsordning i § 3 stk. 4, hvorefter der for biler, hvorom der er indgået en bindende købsaftale med en slutbruger senest den 2. oktober, gives valgfrihed for afgiftsberigtigelse efter de nye eller de gamle regler. Vi finder at en tilsvarende overgangsordning også bør gælde, hvor der er indgået en bindende leasingaftale senest den 2. oktober, idet der ellers vil opstå en urimelig forskelsbehandling mellem køb og leasing. Som vi forstår det, er der lagt op til, at leasingbiler skal være indregistreret første gang senest den 2. oktober for at være omfattet af de gældende regler, og at det således ikke er tilstrækkeligt, at der kan dokumenteres en endelig leasingaftale. Hvis det er korrekt forstået, må det betragtes som lovgivning med tilbagevirkende kraft, idet i øvrigt lovligt indgåede aftaler ikke vil kunne gennemføres i overensstemmelse med aftalen mellem parterne.

I forbindelse med import af brugte biler vil vores medlemmer få en række udfordringer i forbindelse med værdifastsættelsen af den brugte bil. Vi kan derfor foreslå, at man i stedet for fastsætter en enklere model for beregning af bilens værdi før afgift. Man kan tage udgangspunkt i en pris, fastsat da bilen var ny inklusiv den lovmæssige avance. Den pris kan herefter afskrives procentuelt månedsvis over en nærmere fastsat årrække, hvorefter der ikke længere vil skulle beregnes afgift, eller måske blot betales et minimumsbeløb. På den måde kunne man altid beregne afgiftsgrundlaget, dog med mulighed for at differentiere for stand og kilometertal. Det ville medføre en lagt enklere måde at vurdere prisen på ved brugtimport, og det ville være et element i retning af den teknisk baserede afgift, som vi helst så indført. Ligeledes ville det medføre et mindre behov for kontrol fra SKATs side, idet afgiftsberegningen i vidt omfang ville kunne automatiseres.

Endelig skal det nævnes at i forhold til forslaget om offentliggørelse af afgiftsbeløb (nr. 44) finder vi, at et sådant forslag vil være i strid med konkurrenceretten. En offentliggørelse som den foreslåede vil betyde, at enhver relativt enkelt vil kunne beregne den avance en forhandler har beregnet sig, specielt ved brugtbilimport, og det vil i så fald være den eneste branche, hvor en sælger vil skulle offentliggøre den avance, han har opnået ved salg af en vare. Derfor må vi naturligvis protestere over for den del af forslaget.

Vi imødeser herefter en hurtig behandling af forslaget, idet vores medlemmer i snart 2 måneder har været hårdt presset af det stop i bilsalget, som offentliggørelse af aftalen og det foreliggende lovforslag har medført. Vi står selvfølgelig til rådighed for uddybende kommentarer og drøftelser.

Med venlig hilsen  
Autobranschen Danmark

Gitte Seeberg  
Adm. direktør