

22. september 2021
J.nr. 2021 - 2006

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af afskrivningsloven, lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af lade-standere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

Morten Bødskov

/ Kathrine Waage

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Advokatsamfundet (Advokatrådet)</i>	Advokatrådet foreslår at ændre bestemmelsen i forslaget § 3, nr. 4, til ”forfalden gæld til det offentlige”. Det vil bringe lovens ordlyd i overensstemmelse med lovens formål.	Lovforslaget er blevet ændret på dette punkt.
<i>AutoBranchen Danmark (ABDK)</i>	<p>ABDK finder det beklageligt, at reglerne for genberegning strammes, da branchen allerede har været igennem en stor afgiftsomlægning i 2021 og desuden har fået skærpet momskravene ved salg af biler på forholdsmæssig afgift. Hertil kommer, at en landsretsafgørelse har ændret definitionen af ”nyvognspris” i forhold til beregning af beskatningsgrundlag. Konsekvensen af de store ændringer har været mindre fortjeneste.</p> <p>ABDK bemærker, at det estimerede tab på ca. 80 mio. kr. årligt vil medføre et ikke-ubetydeligt tab af indtægt for virksomhederne. Endvidere anfører ABDK, at en fremrykning af genberegningstidspunktet vil påføre virksomhederne øgede administrative omkostninger til fremskaffelse af dokumentation, herunder sammenligningsgrundlag vedrørende annoncerede handelspriser mv. Det bemærkes, at der allerede i dag bruges meget tid på at fremskaffe dokumentation samt på efterkontrol. ABDK finder det ikke rimeligt, at der stilles yderligere krav til virksomhederne samtidig med, at deres indtægt falder.</p>	<p>Formålet med lovforslaget er at fremme den grønne omstilling af vejtransporten og styrke regelefterlevelsen. Endvidere er formålet at udmønte en del af aftalen om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2021 af 15. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige.</p> <p>Det er en del af aftalen om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023 af 15. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige at ændre fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer m.v. fra senest 4 måneder til senest 3 måneder efter første indregistrering.</p> <p>Det lægges endvidere til grund, at professionelle aktører på bilmarkedet har en grundlæggende og god indsigt i værdidannelsen for de kø-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ABDK bemærker, at virksomhederne er blevet stillet i udsigt, at de administrative omkostninger ville falde, når de fik adgang til Motorstyrelsens IT-system Estimatic, der skulle lette den administrative byrde og bidrage til færre tvister om handelsværdien. ABDK beklager derfor, at anden fase af projektet, der skulle give selvanmelderne adgang til systemet, ikke er prioriteret. ABDK henviser til, at Folketinget har afsat midler til projektet, og det henstilles derfor, at projektet genoptages.</p> <p>ABDK vurderer, at branchen allerede bidrager væsentligt med betaling af afgifter mv.</p> <p>ABDK anfører, at det vil være særdeles byrdefuldt at ændre hæftelsesbestemmelsen for bilforhandlere, der i god tro har udliciteret opgaven med værdifastsættelse til en ekstern virksomhed. Det</p>	<p>retøjer, som de handler med, hvilket minimerer evt. praktiske problemer med værdifastsættelse.</p> <p>Motorstyrelsen er i gang med at indkøre Estimatic i sagsbehandlingen med det formål at sikre større ensartethed og sammenlignelighed. Videreudviklingen af Estimatic er midlertidigt sat i bero af hensyn til udvikling af andre projekter i Skatteministeriets IT-portefølje.</p> <p>Lovforslaget skal mindske den afgiftsmæssige fordel, der kan opnås som følge af, at fx flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer. Ændringen skal således sikre, at et køretøj ikke værdifastsættes lavere end markedsprisen, og at der dermed indbetales lavere registreringsafgift, end der gøres for tilsvarende køretøjer. Leasingselskaber m.fl. vil fortsat have gavn af gode handler og flåderabatter i de første 3 måneder.</p> <p>Selvanmelderordningen er oprindeligt indført med henblik på, at bilforhandlere mv. selv kan foretage en række ekspeditioner uden at skulle vente på Motorstyrelsens</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>øgede brug af eksterne afgiftsberegnere er ifølge ABDK begrundet i det høje kontrolniveau vedrørende værdiansættelser samt mange efterreguleringer af selvanmelderens værdiansættelser, som indebærer store efterbetalinger af afgiftsbeløb. Endvidere henviser ABDK til, at hvis en selvanmelder lader en ekstern virksomhed beregne og afregne registreringsafgift, vil dette beløb ikke fremgå af selvanmelderens regnskab, hvorfor der kræves mindre sikkerhedsstillelse.</p> <p>ABDK vurderer, at forslaget om solidarisk hæftelse vil udhule de eksterne afgiftsberegneres eksistensberettigelse. Den solidariske hæftelse vil for forhandleren medføre en stor risiko for, at denne hæfter for den for lidt indbetalte registreringsafgift. Hvis bilforhandleren i stort omfang har udliciteret opgaven med værdifastsættelse og betaling af registreringsafgift til en ekstern afgiftsberegner, kan det være et stort beløb, som bilforhandleren ender med at hæfte for, hvis den eksterne afgiftsberegner ikke er likvid. Derfor vil indførelsen være særdeles byrdefuld for den forhandler, der i god tro har udliciteret værdifastsættelsen til en ekstern afgiftsberegner, har betalt et gebyr for denne service og sikkerhed for at den eksterne afgiftsberegner bærer risikoen for korrekt afgiftsberegning.</p>	<p>sagsbehandling. Det har aldrig været hensigten, at virksomheder bruger selvanmelderordningen i sig selv som forretningsgrundlag, eller at selvanmeldere anvender andre selvanmeldere til angivelse af afgift.</p> <p>Det foreslåede har til formål at sikre, at den oprindelige hensigt med ordningen også efterleves i praksis og at øge regelefterlevelsen. For de virksomheder, som måtte have udnyttet ordningen i strid med dens formål og i øvrigt fastsat for lave afgiftspligtige værdier, kan det medføre et behov for at justere forretningsmodellen.</p> <p>Det bemærkes, at det foreslåede ingen konsekvenser vil have for de virksomheder, der foretager korrekte værdifastsættelser og betaler afgiftsbeløb rettidigt.</p> <p>Det vil være op til den forhandler, der vælger at anvende en ekstern virksomhed til at fastsætte registreringsafgift, at vurdere, om man har tillid til den pågældende virksomhed.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ABDK bemærker, at organisationens medlemmer de seneste år har oplevet en markant stigning i kontrolniveauet for så vidt angår værdifastsættelse og selvanmelderens ret til at foretage skøn, hvilket burde berettige til en vis bagatelgrænse for ændringer.</p> <p>ABDK anfører, at den foreslåede bestemmelse udgår, eller at der stilles yderligere krav til sikkerhedsstillelse for de eksterne afgiftsberegnavirksomheder for så vidt angår registreringsafgift, således at der er sikkerhed for efterfølgende krav i tilfælde af manglende likviditet eller konkurs.</p> <p>ABDK bifalder ændringen vedrørende skattefritagelse af værdien af en arbejdsgiverbetalt ladestander i forbindelse med beskatning af fri bil. Det vil gøre det mere lukrativt for arbejdsgivere og arbejdstagere at vælge et køretøj, der er elektrisk, og dermed udleder mindre CO₂.</p> <p>ABDK bifalder ændringen vedr. indførelse af en særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af</p>	<p>Den øgede kontrolindsats har været en følge af konstaterede problemer med regelefterlevelsen på området. Disse problemer er bl.a. søgt imødegået med indgåelsen af <i>Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet</i> af 2. april 2019 mellem Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) samt Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet.</p> <p>Øget sikkerhedsstillelse vurderes ikke at løse det grundlæggende problem, at indtjening og afgifts-krav i dag kan adskilles i særskilte virksomheder. Det vurderes at være både hensigtsmæssigt og rimeligt, at den part, der tjener penge ved omsætning af et køretøj, også hæfter for, at der er betalt korrekt afgift af det pågældende køretøj.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>den afgiftspligtige værdi af køretøjer, der træder i stedet for forvaltningslovens regler herom.</p> <p>ABDK bifalder undtagelsen af køretøjer på forholdsmæssig afgift fra REGAL § 7, stk. 1.</p>	
<i>AutoCamperRådet</i>	AutoCamperRådet har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Bilbranchen DI (Bilbranchen)</i>	<p>Bilbranchen bemærker, at der ikke er overensstemmelse mellem numrene i udkast til lovforslagets § 3 og bemærkningerne i lovforslagets enkelte bestemmelser.</p> <p>For så vidt angår forslaget om ændring af genberegningsfristen finder Bilbranchen det besynderligt, at leasing- og bilbranchen skal være med til at finansiere en reform på politiområdet.</p> <p>Ændringen af genberegningsfristen vil også omfatte bilforhandlere biler, herunder demo- og udlejningsbiler til værkstedskunder, uanset om disse er leaset eller købt. Bilbranchen bemærker, at det bliver endnu vanskeligere at udregne realistiske priser på så nye biler. Bilbranchen vurderer, at der er fare for, at hovedreglen bliver, at bilforhandlere og leasingselskaber ved genberegningen må lave en teknisk værdifastsættelse ud fra en skematisk nedskrivning af listepriisen i de tilfælde, hvor der ikke</p>	<p>Lovforslaget er ændret på dette punkt.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobran-chen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobran-chen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p data-bbox="518 365 900 434">findes sammenlignelige køretøjer til salg.</p> <p data-bbox="518 512 911 806">Bilbranchen støtter i udgangspunktet en ordning som den foreslåede med partshøring i forbindelse med værdifastsættelse af nye og brugte biler. Bilbranchen bemærker dog, at denne partshøring vil koste det offentlige 3,8 mio. kr. årligt.</p> <p data-bbox="518 884 919 1512">Der undrer Bilbranchen, at der i stedet for at stille en brancheløsning til rådighed i relation til det semiautomatiske værdifastsættelsessystem, Estimatic, prioriteres en omkostningstung og administrativ svær partshøring. Bilbranchen foreslår i stedet, at ressourcerne til partshøring samt andre af Motorstyrelsen foreslåede alternativer til Estimatics, anvendes til at udvikle den planlagte brancheløsning til Estimatics. Bilbranchen mener, at det vil give bedst mening at prioritere Estimatics, så Motorstyrelsen og branchen kan benytte samme datagrundlag i værdifastsættelsen.</p> <p data-bbox="518 1590 919 1960">Bilbranchen bemærker, at ombudsmandens udtalelse må rejse nogle grundlæggende spørgsmål om sagsoplysning i sagerne, herunder hvordan (annonce)grundlaget for en afgørelse udsøges. Bilbranchen mener, at ombudsmanden peger på, at Motorstyrelsens selv skal være bedre til at oplyse sagen, og ikke at Motorstyrelsen gennem</p>	<p data-bbox="1008 512 1394 656">Lovforslagets økonomiske bemærkninger er ændret for denne del af forslaget. Udgifterne udgør således ca. 9,4 mio. kr. årligt.</p> <p data-bbox="1008 884 1406 1361">Estimatic og partshøring opfylder ikke de samme hensyn. Partshøring er et krav efter forvaltningsloven, og partshøringen vil således skulle finde sted, uanset om Estimatic videreudvikles eller ej. Med forslaget om en særlig procedure for partshøring gives borgere og virksomheder mulighed for en hurtig afgørelse, samtidig med at muligheden for at afgive supplerende oplysninger til sagens belysning fastholdes.</p> <p data-bbox="1008 1590 1409 1960">Skatteministeriet tager udtalelsen fra Folketingets Ombudsmand til efterretning. Det bemærkes i den forbindelse, at der allerede er iværksat foranstaltninger angående udvælgelse af annoncemateriale mhp. at imødekomme ombudsmandens redegørelse om værdifastsættelse af importerede brugte motorkøretøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en partshøring skal bede selvanmelderen om oplyse sagen bedre.</p>	<p>Det bemærkes desuden, at forslaget om en særlig procedure for partshøring ikke ændrer på, at det efter de forvaltningsretlige principper er myndighederne, der har ansvaret for, at de nødvendige oplysninger foreligger, og at de nødvendige undersøgelser er foretaget med det formål, at der træffes materielt lovlige og korrekte afgørelser. Den særlige procedure for partshøring skal sikre, at den, der er part i en sag, får mulighed for at gøre sig bekendt med og kommentere på Skatteforvaltningens afgørelsesgrundlag.</p>
<p><i>Camping Outdoor Danmark (COD)</i></p>	<p>COD bemærker at den gældende bestemmelse om genberegning giver deres medlemmer udfordringer, da sammenligningsgrundlaget for autocampere udbudt til salg 3 til 4 måneder efter køretøjets indregistrering er begrænset. COD bemærker, at de fleste autocampere sælges direkte til slutbrugerne. COD opfordrer til, at køretøjer, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, undtages fra reglerne om genberegning, således at der for autocampere, som er omfattet af 45 pct.-reglen, ikke skal ske genberegning, hvis de indregistreres til en forhandler.</p> <p>COD har ikke kendskab til, at deres medlemmer på nuværende tidspunkt anvender eksterne virksomheder til at beregne og afregne registreringsafgift. COD har dog en forventning om, at flere campingforhandlere i fremtiden vil</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Lovforslaget ændrer ikke på muligheden for at anvende eksterne virksomheder til at beregne og angive registreringsafgift. Dog vil man som forhandler hæfte for, at den angivne og afregnede afgift er korrekt. Det vil på dette grundlag</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>sælge autocampere. Derfor forventer COD, at forhandlerne i stor udstrækning vil skulle anvende eksterne afgiftsberegnere, da disse ikke har erfaring med beregning af registreringsafgift, og Motorstyrelsen ikke har ressourcer til at foretage værdiansættelser fra dag til dag. COD er også bekendt med, at sagsbehandlingstiden for værdiansættelse er på mindst 6 – 8 uger. COD bemærker derfor, at der er et udtalt behov for, at virksomheder har adgang til at anvende eksterne afgiftsberegnere. COD er ikke enig i, at forhandlere af køretøjer primært anvender eksterne afgiftsberegnere for at opnå kunstigt lave værdiansættelser, som anført i lovforslagets bemærkninger. COD bemærker, at baggrunden for at bruge en ekstern afgiftsberegner primært skyldes et behov for at holde de gennemsnitlige afgiftsbetalinger inden for et af de intervaller, som Motorstyrelsen har fastsat for ikke at blive mødt med et krav om øget sikkerhedsstillelse. Hvis det sker, får virksomheden bundet sin likviditet og bliver dermed begrænset i at indkøbe flere køretøjer, hvilket har meget mærkbare økonomiske konsekvenser for en virksomhed.</p> <p>COD bemærker, at den solidariske hæftelse for forhandleren ved anvendelse af ekstern afgiftsberegner ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt alene bør gælde i tilfælde, hvor forhandleren er i ond tro i forhold til afgiftsberigtigelsen.</p>	<p>være op til den enkelte virksomhed at indgå aftaler med troværdige samarbejdspartnere.</p> <p>Der henvises desuden til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Siden den oprindelige indførelse af bestemmelsen om solidarisk hæftelse har bilmarkedet forandret sig. Bl.a. er selvanmelderordningen blevet introduceret. Hæftelsesreglerne er ikke siden blevet tilstrækkeligt tilpasset denne forandring.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dette svarer til den oprindelige intention med bestemmelsen ved indførelsen i 1971. Den gældende § 20, stk. 7, sikrer således, at en forhandler hæfter for registreringsafgiften, hvis der er tale om omgåelse. COD mener, at der ud fra retssikkerhedsmæssige hensyn ikke er grundlag for at indføre objektiv hæftelse ved anvendelse af eksterne afgiftsberegnere. Det bør derfor indgå i vurderingen, om forhandleren har været i ond tro og dermed handlet ansvarspådragende. COD opfordrer til, at forslaget om, at forhandlere fremover pålægges en objektiv hæftelse, uanset om de har handlet i god tro i relation til anvendelse af en ekstern afgiftsberegner, bortfalder.</p> <p>COD har endvidere noteret sig, at det foreslås at justere bestemmelsen så importøren ligeledes hæfter for afgiftens betaling for køretøjer, der har været omfattet af en af ordningerne i §§ 3 a – 3 c, som efterfølgende registreres til varig anvendelse i Danmark. Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, omhandler forhandlere, der sælger et køretøj. Ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning bør det fortsat være forhandleren, som en hæftelse kan gøres gældende overfor. Importøren af et køretøj, som har været registreret på forholdsmæssig registreringsafgift, er ikke nødvendigvis involveret i en efterfølgende handel med køretøjet, som en forhandler køber af et leasing-selskab. COD foreslår derfor, at</p>	<p>Det vurderes, at det er den forhandler, der sælger køretøjet, der er nærmest til at bære risikoen for, at der er betalt korrekt registreringsafgift. Det gælder, uanset om forhandleren anvender en ekstern afgiftsberegner eller ikke.</p> <p>Bemærkningerne til lovforslagets bestemmelse om solidarisk hæftelse er justeret, så det klart fremgår, at bestemmelsen omhandler forhandleren af et køretøj.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>”importør” ændres til ”forhandler”.</p>	
<i>Dansk AutoGenbrug</i>	<p>Dansk AutoGenbrug bemærker, at forslagene har ringe eller ingen betydning for deres medlemsvirksomheder.</p> <p>Dansk AutoGenbrug bifalder, at køretøjer afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 3 a – 3 c tages ud af lovens § 7, stk. 1.</p> <p>Dansk AutoGenbrug bifalder fremrykningen af genberegningsfristen, da det vil gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt at indføre køretøjer til atypisk lave priser, som svækker konkurrencen i autobranschen.</p>	
<i>Danske Bilbrancheråd (DBR)</i>	<p>DBR har ikke bemærkninger til forslaget om beskatning af lade-standere for hovedaktionærer mv.</p> <p>DBR bifalder præciseringen af, at udgifter til udstyr til opladning af køretøjer ikke indgår ved opgørelsen af køretøjets afgiftspligtige værdi, da dette forenkler og reducerer prisen på køretøjer.</p> <p>DBR bifalder ændringen af genberegningsfristen, da det adresserer flere uhensigtsmæssige konsekvenser af de nuværende regler om genberegning. DBR har tidligere kritiseret, at man har ladet dette</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>”smuthul” stå åbent. DBR henstiller til, at smuthullet indsnævres så vidt, som det overhovedet er muligt, så incitamenterne til at introducere køretøjer til markedet til kunstigt lave priser reduceres mest muligt.</p> <p>DBR anfører, at der henset til områdets samfundsøkonomiske betydning og antallet af afgørelser gennemføres en evaluering af processen vedrørende partshøring efter eksempelvis 1 år.</p> <p>DBR finder ikke bestemmelserne om solidarisk hæftelse rimeligt, selvom DBR er helt enig i, at der skal sættes ind over for uretmæssigheder med bilafgifter. DBR henviser til, at registrerede virksomheder er godkendt af myndighederne til at beregne og angive afgift, og at man bør kunne fæstne lid til denne godkendelse. DBR opfordrer derfor til, at der indskrives et tilregnelseskrav; særligt for</p>	<p>Foranlediget af Folketingets Ombudsmands egen drift-undersøgelse af 30 klagesager om værdifastsættelse af importerede brugte motorkøretøjer, har ombudsmanden anmodet om løbende at blive orienteret om det videre forløb ift. hvilke initiativer der – indtil lovgivning om en særlig procedure er vedtaget og trådt i kraft – tages for at sikre, at sagsbehandlingen indrettes, så den er i overensstemmelse med forvaltningsloven.</p> <p>Det bemærkes, at Skatteministeriet fremover vil følge udviklingen på motorområdet tæt med henblik på at vurdere, om de iværksatte initiativer, herunder forslaget om en særlig procedure for partshøring har den ønskede effekt.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra COD.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>den køber, der ikke selv er registreret som selvanmelder. DBR henviser til sager efter konkursen i Afgiftsportalen ApS, hvor en række forhandlere blev mødt med krav om solidarisk hæftelse for afgiftssvindel foretaget af Afgiftsportalen ApS, som forhandlerne ikke vidste eller burde vide noget om, bl.a. fordi svindlen delvist var foregået ved udstedelse af kreditnotaer til køberne, som aldrig blev bragt til forhandlernes kundskab. DBR anfører, at det er urimeligt at kræve solidarisk hæftelse i sådanne situationer. Sådanne situationer kan afværges ved at tilføje et tilregnelseskrav.</p> <p>DBR anfører herudover, at en bestemmelse om solidarisk hæftelse bør udformes på en måde, så det tydeligt fremgår, at køberen hæfter subsidiært.</p> <p>For så vidt angår forslaget om gæld til det offentlige forudsætter DBR, at udvidelsen alene vil gælde for udstedelse af nye tilladelser og ikke for virksomheder, der allerede er registrerede selvanmeldere. På det grundlag har DBR ikke bemærkninger til forslaget.</p>	<p>Bemærkninger til forslaget bestemmelse om solidarisk hæftelse for forhandlere er ændret, så det fremgår, at Skatteforvaltningen efter gældende praksis i første omgang vil søge at inddrive den for lidt betalte registreringsafgift hos den registrerede virksomhed efter § 17, stk. 1.</p> <p>Den foreslåede ændring om gæld til det offentlige vil gælde for alle eksisterende og fremtidige registreringer af selvanmeldere samt autorisationer af nummerpladeoperatører. Selvanmeldere, der er registreret i dag, vil således ikke kunne have forfalden gæld til det offentlige efter de nye regler, når de træder i kraft.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DBR kan støtte forslaget om afgiftslempelsen for genopbyggede køretøjer.</p>	
<i>Dansk Bilforhandler Union (DBFU)</i>	<p>DBFU glæder sig over forslaget om den skattemæssige behandling af ladestandere for hovedaktionærer mv.</p> <p>DBFU bifalder præciseringen af, at udstyr til opladning af køretøjer ikke skal indgå i beregningen af et køretøjs afgiftspligtige værdi.</p> <p>DBFU har tidligere udtalt kritik af den forskelsbehandling, der sker ved beregning af beskatningsgrundlaget på fabriksnye køretøjer solgt med store flåderabatter, kontra tilsvarende nyere brugte biler (under 3 år). DBFU er derfor positiv overfor en tilpasning af lovgivningen, der bidrager til at udligne den uhensigtsmæssige forskelsbehandling af forskellige aktører i autobranchen ved beregning af beskatningsværdier af køretøjer. DBFU bifalder derfor ændringen af genberegningsfristen.</p> <p>DBFU bifalder indførelse af partsføring ved værdifastsættelse af køretøjer.</p> <p>For så vidt angår forslaget om solidarisk hæftelse anfører DBFU, at der ikke kun er tale om en præcisering. DBFU mener, at forslaget er</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Dansk Bilbrancheråd. Bemærkningerne til forslaget er i lovforslaget tilrettet,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en reaktion på de sager, der har været udløst af konkursen i Afgiftsportalen ApS, der bevirkede en række krav om solidarisk hæftelse til selvanmeldere og ikke selvanmeldere. De blev mødt af krav om solidarisk hæftelse, selvom de havde handlet i god tro og ikke kunne vide, hvordan Afgiftsportalen ApS udførte svindel med afgiftssatserne bl.a. ved udstedelse af kreditnotaer og nye fakturaer, uden af kunderne blev gjort bekendt med dette. DBFU anfører, at Skatteministeriet i en sag anlagt af et medlem af DBFU måtte erkende, at der ikke fandtes lovhjemmel til at gøre den pågældende forhandler ansvarlig for solidarisk hæftelse på grundlag af § 20. Alene af den grund bør det klart fremgå, at der ikke er tale om en præcisering af gældende regler, men tilpasning af lovgivningen med henblik på at skabe fremtidigt grundlag for evt. fremtidige sager. Derfor bør Skatteministeriet fremsille lovforslaget som en skærpelse.</p> <p>DBFU støtter op om tiltag, der kan bekæmpe svindel med registreringsafgifter og værdifastsættelse, men DBFU mener også, at der skal være rimelighed i, hvem der kan stilles til ansvar i hvilke tilfælde. Den foreslåede stramning finder DBFU ikke rimelig, bl.a. fordi de registrerede selvanmeldere er godkendt af myndighederne til netop at værdifastsætte, beregne og anmelde registreringsafgifter.</p>	<p>så det fremgår klart, at der er tale om en skærpelse af de gældende regler.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra COD.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Man må som kunde i en virksomhed, der er godkendt til at selvanmelde registreringsafgift, risikofrit kunne stole på, at virksomheden efterlever de gældende regler på området, medmindre man som kunde (selvanmelder eller ikke selvanmelder) i fællesskab med den godkendte virksomhed handler i beviselig ond tro. DBFU mener der, at hele afsnittet vedrørende solidarisk hæftelse bør udgå af lovforslaget og eventuelt i stedet udarbejdes og fremsættes som et gennearbejdet selvstændigt lovforslag. I den sammenhæng kunne regler for hæftelser som selvanmelder eventuelt foreslås indskrevet i kapitlet om ”Afregning af afgift fra registrerede virksomheder” i registreringsafgiftsloven.</p> <p>DBFU har forståelse for, at forfalden gæld til alle offentlige instanser inddrages i risikovurderingen ved udstedelse af godkendelser som autoriseret nummerpladeoperatør og selvanmeldervirksomhed. DBFU forventer dog, at ændringen af den nuværende ordlyd sker med fremadrettet virkning og dermed ikke for allerede registrerede nummerpladeoperatører eller selvanmeldere.</p>	<p>Den foreslåede ændring om gæld til det offentlige vil gælde for alle eksisterende og fremtidige registreringer af selvanmeldere samt autorisationer af nummerpladeoperatører. Selvanmeldere, der er registreret i dag, vil således ikke kunne have forfalden gæld til det offentlige efter forslaget træder i kraft.</p>
<p><i>Dansk Mobilitet</i></p>	<p>Dansk Mobilitet beklager, at man endnu engang ønsker at stramme reglerne for genberegning med stor konsekvens for branchen, der er blevet reguleret igennem en længere årrække. Det skete senest ved afgiftsomlægningen i 2021,</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobran-chen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>hvor der blev indført skærpede momskrav og ved landsretsafgørelsen vedrørende definitionen af ”nyvognspris”.</p> <p>Det er i lovudkastet estimeret, at lovændringen vil give et umiddelbart merprovenu på ca. 80 mio. kr. årligt, hvilket er et ikke-ubetydeligt tab af indtægt for de berørte virksomheder. Derudover påføres virksomhederne ekstra administrative omkostninger for at fremskaffe den nødvendige dokumentation til brug for genberegningen. Det er allerede en tidskrævende opgave at genberegne køretøjer, hvilket tidligere er anerkendt af myndighederne, og hvor branchen blev stillet i udsigt at få en direkte selvanmelderadgang til Estematic. Det kommer dog ikke til at ske, da midlerne til denne udvikling ikke prioriteres. Dansk Mobilitet mener, at det er meget kritisabelt, når man samtidig, endnu en gang, pålægger flere pligter og opgaver på branchen.</p> <p>Udlejnings- og leasingbranchen har i flere år appelleret til, at myndighederne udarbejder regelsæt, der ikke kun er lappeløsninger år for år. Branchen trænger til at kunne fokusere på sit daglige virke og have mulighed for at lægge planer mere end et år ad gangen.</p> <p>Det er Dansk Mobilitets opfattelse, at ændringen af genberegningsfristen ikke bør gennemføres,</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobran- chen Danmark.</p> <p>Fremrykningen af genberegningsfristen er aftalt som led i forhand-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	bl.a. med henvisning til Skatteministeriets evaluering af leasingområdet, hvor det konkluderes, at der ikke er opstået et marked for korte leasingkontrakter. Ændringen af genberegningsfristen kan dermed ikke begrundes som andet end en finansieringskilde til politiforliget.	lignerne om <i>Aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023</i> af 15. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige, hvor ændringen indgår som finansiering.
<i>Danske Advokater</i>	<p>Det er Danske Advokaters vurdering, at den gældende bestemmelse om genberegning giver en række praktiske udfordringer, idet der for en række af de køretøjer, som skal genberegnes, ikke findes sammenlignelige køretøjer, der er udbudt til salg efter 4 måneder. Hvis genberegningsfristen forkortes til 3 måneder, vil der blot være endnu færre annoncer på køretøjer, der kan anvendes til brug for værdiansættelse af køretøjerne.</p> <p>Danske Advokater opfordrer til, at hele registreringsafgiftsloven ændres, således at afgiftsberegningen bliver ensartet, uanset hvilket omsætningsled et køretøj indregistres i. Da der fra lovgivers side er et ønske om at bevare den værdibaserede registreringsafgift, vil Danske Advokater opfordre til, at registreringsafgiften ændres, så registreringsafgiften fremadrettet bliver beregnet ud fra eksempelvis offentliggjorte niveaulister for nye køretøjer. Afskrivningen i afgiftsgrundlaget kunne ske i overensstemmelse med bestemmelserne i</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra Autobran-chen Danmark.</p> <p>En omlægning af registreringsafgiften falder udenfor lovforslagets formål.</p> <p>Det bemærkes dog, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler. Det vil indebære stor usikkerhed i skønnet over de adfærds- og provenumæssige konsekvenser ved en sådan omlægning.</p> <p>Desuden vil en ren teknisk baseret</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>eksempelvis registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, således at afgiftsgrundlaget blev reduceret med 2 pct. de første 3 måneder, 1 pct. de efterfølgende 33 måneder og derefter ½ pct. i de efterfølgende måneder. Danske Advokater vurderer, at sådan en bestemmelse ikke vil være i strid med EU-retten, når det er den samme sammenskrivning, der gælder for alle køretøjer. Det vil dermed blive sikret, at registreringsafgiften ikke påvirkes af evt. rabatter, og borgere og virksomheder vil opnå sikkerhed for den afgift, der skal betales eller godtgøres for et brugt køretøj ved indregistrering eller udførsel, hvilket vil opleves som en retssikkerhedsmæssig fordel. Der er stor usikkerhed omkring værdifastsættelsen, og der kræves stor kontrolindsats fra myndighederne. Fastsættes den afgiftspligtige værdi på et objektivi grundlag, vil det ikke kræve samme ressourcer til kontrol og administration.</p> <p>Danske Advokater opfordrer for så vidt angår forslaget om solidarisk hæftelse til, at det præciseres, at bestemmelsen alene kan gøres gældende i det omfang, at der er tale om en strafbar handling, da registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, ellers vil være uden indhold i relation til forhandlere. Ved den oprindelige indførelse af bestemmelsen i den nugældende § 20, stk. 7, var hensigten, at en forhandler kunne gøres ansvarlig, hvis vedkommende havde undladt at betale registreringsafgiften som led i en</p>	<p>afgift kræve meget omfattende systemtilretninger og udviklingstid.</p> <p>Det vil heller ikke være muligt at opretholde den nuværende progression i afgiften, hvorfor der vil være fordelingsmæssige konsekvenser ved en teknisk baseret afgift.</p> <p>Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, omhandler tilfælde, hvor der ikke er betalt korrekt registreringsafgift at et køretøj, der er indført brugt her til landet. Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, udgør en undtagelse til stk. 1 og stk. 2, som omfatter tilfælde, hvor køretøjet er solgt i forbindelse med afgiftspligtens indtræden. Denne bestemmelse omfatter således også salg af nye køretøjer og uanset om der er tale om import i forbindelse med salget eller ej. Anvendelsesområdet</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>strafbar handling. Det fremgår af tidligere ændringer af registreringsafgiftsloven, at bestemmelsen er en videreførelse af den oprindelige bestemmelse. Danske Advokater vurderer at for at gøre bestemmelsen gældende i dag, skal forhandleren være i ond tro.</p> <p>Ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning bør registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, kun omfatte forhandlere og ikke importører. Importøren af et køretøj, der har været indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift, er ikke nødvendigvis involveret i en efterfølgende handel med køretøjet, som en forhandler køber af et leasingselskab. Danske Advokater foreslår derfor, at ”importør” ændres til ”forhandler”.</p> <p>Danske Advokater er bekendt med, at der en stigende tendens til at anvende eksterne afgiftsberegnerne. Danske Advokater anfører, at dette primært skyldes, at Motorstyrelsen har sat skøn under regel i forhold til krav om selvanmelderes sikkerhedsstillelse. Dette har ført til, at mange selvanmeldere forsøger at reducere deres gennemsnitlige månedlige afgiftsbetalinger, så de ikke bliver mødt med krav om øget sikkerhedsstillelse for opretholdelse af selvanmelderordningen. Dokumentationskravene til værdiansættelse af køretøjer og usikkerheden i forbindelse med Motorstyrelsens manglende begrundelse for tilsidesættelse af</p>	<p>er således ikke det samme for de anførte bestemmelser.</p> <p>Det bemærkes desuden, at der ikke i den gældende § 20, stk. 7, er noget tilregnelseskrav.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra COD. .</p> <p>Kravene til sikkerhedsstillelse er øget på baggrund af lov nr. 1195 af 14. november 2017, som er vedtaget af et flertal i Folketinget. Det er i bemærkningerne til lovforslaget lagt til grund, at Motorstyrelsen skulle udarbejde retningslinjer for sikkerhedsstillelse, herunder med bestemte intervaller, hvilket har resulteret i den såkaldte trappemodel.</p> <p>Denne ændring havde til formål at sikre, at sikkerhedsstillelsen står mål med de faktiske løbende afgiftstilsvaret i virksomhederne. Det har således ikke været hensigten at udlicitere opgaven for at omgå de nye regler om sikkerhedsstillelse.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>virksomhedernes skøn har ført til, at mange virksomheder har valgt at outsource opgaven vedr. værdiansættelse. Danske Advokater henleder opmærksomheden på, at selvanmeldere ikke har adgang til samme datagrundlag som Motorstyrelsen, hvilket Danske Advokater vurderer, er meget kritisabelt. Der er behov for, at disse datagrundlag gøres offentligt tilgængelige. Mange virksomheder vælger ud fra ressourcemæssige betragtninger at anvende eksterne afgiftsberegnere. Motorstyrelsen har ikke ressourcer til at foretage værdiansættelser fra dag til dag, og der kan være en sagsbehandlingstid på op til 3 måneder. Der er derfor fortsat et udtalt behov for, at virksomheder fortsat har adgang til at benytte eksterne afgiftsberegnere. Danske Advokater mener ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt, at hæftelsen fortsat kun skal være gældende i tilfælde, hvor forhandleren har handlet i ond tro.</p> <p>Danske Advokater mener ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt ikke, at der er grundlag for at indføre en objektiv hæftelse ved anvendelse af eksterne afgiftsberegnere. Danske Advokater opfordrer til, at forslaget om at ændre i registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, bortfalder.</p> <p>Danske Advokater er ikke enige i, at forslaget til en særlig procedure for partshøring ved værdifastsættelse af køretøjer giver borgere og</p>	<p>Det fastholdes derfor, at det er den, der sælger køretøjet og har fortjenesten herved, der må bære risikoen for, at der er betalt korrekt afgift af køretøjet.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til bemærkningerne fra COD.</p> <p>Forslaget om at indføre en særlig procedure for partshøring i værdifastsættelse af nye og brugte køre-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>virksomheder en bedre retsstilling end efter de gældende regler om partshøring, da forslaget reelt stiller borgere og virksomheder dårligere end den gældende bestemmelse i skatteforvaltningsloven om partshøring.</p> <p>Danske Advokater anfører, at for virksomheder, der er registreret for registreringsafgift, kan køretøjet tages i brug, når virksomheden har angivet registreringsafgiften på månedsangivelsen. Det er således ikke korrekt, at forslaget til ændringen vil stille virksomheder, der er registreret for registreringsafgift, bedre ved, at de ikke skal høres, inden der træffes afgørelse om ændring af virksomhedens angivelse af registreringsafgift.</p> <p>Det er Danske Advokaters vurdering, at flere virksomheder vil blive mødt med krav om betaling af yderligere registreringsafgift, inden der er sikkerhed for, om det er en korrekt afgørelse, hvis der træffes afgørelse, inden der er foretaget høring.</p>	<p>tøjer træder i stedet for forvaltningslovens regler om partshøring. Forslaget skal ses i lyset af det meget store antal årlige værdifastsættelser, der foretages, og vil medvirke til at understøtte gennemsigtighed og dialog med borgere og virksomheder samtidig med, at det varetager hensynet til, at borgere og virksomheder ikke bør opleve unødigt ventetid, før de kan få deres køretøjer indregistreret og tages i brug.</p> <p>Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget afsnit 2.4.2, at forslaget ligeledes omfatter de tilfælde, hvor Skatteforvaltningen vil skulle træffe afgørelse på baggrund af en efterfølgende kontrol af selvanmelders værdifastsættelse af køretøjer (pristjek), hvor Skatteforvaltningen kontrollerer månedsangivelser hos virksomheder, der er registreret som selvanmelder i medfør af registreringsafgiftslovens § 14.</p> <p>Forslaget er en fravigelse af forvaltningslovens regler om partshøring, Den særlige procedure for partshøring vil – ud over at sikre, at høring af borgere og virksomheder gennemføres – tillige være med til at understøtte gennemsigtighed og dialog med virksomheder samtidig med, at forslaget tilligegodeser, at virksomheder ikke vil skulle afvente en forudgående partshøring i med pristjeksager.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>Med forslaget har virksomheder tre muligheder. Enten kan virksomheden 1) acceptere Skatteforvaltningens afgørelse og betale den ændrede registreringsafgift 2) indsende bemærkninger til Skatteforvaltningen med henblik på, at Skatteforvaltningen træffer en ny afgørelse, der vil kunne påklages til klagemyndigheden eller indbringes for domstolene, eller 3) påklage afgørelsen direkte til klagemyndigheden eller indbringe sagen for domstolene uden at afvente den særlige procedure for partshøring. Forslaget giver således virksomheder mulighed for selv at vurdere, om de ønsker at »spare« sagsbehandlingstiden ved ikke at afvente, at den særlige partshøringsprocedure er gennemført. Vælger virksomheden den almindelige klageadgang, finder den særlige partshøringsprocedure således ikke anvendelse.</p> <p>Uanset om virksomheden vælger den særlige partshøringsprocedure eller den almindelige klageadgang, vil registreringsafgiften for køretøjet blive efterreguleret, hvis afgørelsen ændres efterfølgende af Skatteforvaltningen eller klagemyndigheden med den virkning, at der er betalt for meget eller for lidt i registreringsafgift.</p>
De Danske Bilimportører (DDB)	DDB finder ændringen vedr. den skattemæssige behandling af lade-standere fornuftig.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DDB er tilfredse med ændringen vedr. den afgiftsmæssige behandling af ladestandere. DBB anser forslaget som et vigtigt tiltag for udbredelsen af elbiler i Danmark og desuden for udbredelsen af sikre løsninger til opladning hos forbrugerne. DBB bemærker, at det efter deres opfattelse allerede gælder, at ladestandere ikke skal indgå i køretøjets afgiftspligtige værdi, men at Motorstyrelsen har været af en anden opfattelse og håndhævet en praksis, der har medført, at en ladestander, der ikke er leveret som forhandlermonteret udstyr, har været pålagt registreringsafgift.</p> <p>DDB finder, at ændringen af genberegningsfristen er en skærpelse, som kan medføre en del administrativt besvær især for leasingsselskaberne. DDB antager dog, at Skatteministeriet har undersøgt, hvorvidt sådan en fremrykning vil være lovlig i henhold til EU-regler mv, da DDB har haft indtryk af, at fristen på 4 måneder blev fastsat af hensyn til EU's indre marked.</p> <p>DDB har ikke bemærkninger til de øvrige dele af lovforslaget.</p>	<p>Som registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, er formuleret i dag, vil ladestandere i visse tilfælde være at anse for afgiftspligtigt udstyr. Det afhænger af de nærmere forhold omkring aftaleindgåelsen og leveringen. Formålet med den foreslåede ændring er at sikre, at ladestandere ikke skal indgå i den afgiftspligtige værdi, uanset om en sådan ladestander købes samtidig med køretøjet og leveres sammen med dette i øvrigt.</p> <p>Skatteministeriet er opmærksom på de EU-retlige aspekter af ændringen af genberegningsfristen. Lovforslaget er uddybet på dette punkt.</p>
Landbrug & Fødevarer	Landbrug & Fødevarer er glade for, at hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, bliver skattemæssigt ligestillet med	Lovforslaget er ændret på dette punkt.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>lønmodtagere i forhold til beskattningen af ladestandere og installationen heraf.</p> <p>Landbrug & Fødevarer mener dog, at det bør fremgå klart, hvad der sker i det tilfælde, at ladestandere mv. tages ud af virksomhedsordningen på et senere tidspunkt. Landbrug & Fødevarer mener, at dette bør ske uden skattemæssige konsekvenser for at sikre den ligestilling, som er formålet med loven.</p> <p>Landbrug & Fødevarer finder endvidere, at ikrafttrædelsestidspunktet for ligestillingen af ladestandere mv. i virksomhedsordningen bør være indkomståret 2021 for at sikre ligestilling med lovforslag L 129 (lov nr. 203 af 13. februar 2021).</p>	<p>Lovforslaget er ændret på dette punkt.</p>
FDM	FDM har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Finans & Leasing (FL)	Finans & Leasing opfordrer til, at krav om genberegning af registreringsafgift for leasede varevogne bør ændres eller fjernes, idet kravet ifølge Finans & Leasing ikke har nogen reel økonomisk betydning, men alene påfører alle parter store administrative byrder.	<p>Genberegningen af afgiftsgrundlaget har til formål at sikre, at leasingbiler betaler samme registreringsafgift som andre sammenlignelige køretøjer. Med forslaget ændres der ikke på det.</p> <p>Ved fastsættelse af den forholdsmæssige afgift for f.eks. en leaset varebil fastsættes samtidig eller senest 4 måneder senere en nypris inkl. registreringsafgift. For at undgå tilfælde, hvor den bereg-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Finans & Leasing ser positivt på forslaget til registreringsafgiftslovens § 3, nr. 2, om, at <i>"udstyr, som installeres fast på en adresse med henblik på opladning af køretøjet"</i> ikke skal indgå i den afgiftspligtige værdi. Dog mener Finans & Leasing, at der er et behov for større præcisering i bemærkningerne om den nuværende retstilstand samt en præcisering af ordlyden, så man for fremtiden undgår tvivl om, hvad der er undtaget for registreringsafgiften.</p> <p>FL henstiller til, at ændringen af genberegningsfristen præciseres, så det fremgår, hvad der skal forstås ved "at der skal skaffes anden dokumentation og sammenligningsgrundlag, end det, der benyttes i dag". FL mener, den nuværende formulering giver anledning til tvivl.</p>	<p>ningsmæssigt fastsatte forholdsmæssige afgift overstiger den faktiske forholdsmæssige afgift kan der ved leasingforholdets afslutning foretages en konkret beregning af det leasede køretøjs værditab og den deraf følgende konkrete forholdsmæssige afgift. Er den konkrete forholdsmæssige afgift lavere end den betalte beregningsmæssigt fastsatte forholdsmæssige afgift udbetales forskellen. Denne beregning kan ikke gennemføres uden oplysning om køretøjets nypris. Og nyprisen vil oftest være fastsat ved genberegning.</p> <p>Lovforslaget er ændret på dette punkt.</p> <p>Af bemærkningerne fremgår, at sammenligningsgrundlaget vil være for køretøjer, der er 3 måneder gamle i stedet for 4 måneder gamle. På den måde ændrer sammenligningsgrundlaget sig. For så vidt angår dokumentationen, vil der i princippet gælde samme krav,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Leasingvirksomhederne pålægges yderligere administrative forpligtelser ved ændringen mht. systemudvikling, mulig ændring af dokumentation mv. Såfremt det ikke længere er muligt at finde en handelspris efter den nuværende metode, vil processen skulle ændres, så genberegning fremover eksempelvis sker ved brug af listepris og tillæg/fradrag for udstyr. I dag sker genberegning efter 3-4 måneder, og det vil fremover være 2-3 måneder. LF er bekymrede for, at den foreslåede ændring giver en forøget administrativ byrde for leasingselskaberne og Motorstyrelsen samt dyrere leasingløsninger for leasingtager.</p> <p>LF bemærker, at der er en redaktionel fejl i angivelsen af numre til forslaget § 3 under de særlige bemærkninger.</p> <p>Ordlyden i de to bestemmelser i forslaget om gæld til det offentlige bør være enslydende.</p> <p>LF ser mange uhensigtsmæssige genberegningspriser, hvor den genberegnete pris ligger over nyvognsprisen. Dette skærpes af, at der er mangel på nye biler, hvilket giver et "skævt" billede af værdien af en genberegnet bil. LF frygter at denne situation forværres med</p>	<p>som dog er ændret grundet det ændrede sammenligningsgrundlag.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Lovforslaget er ændret på dette punkt.</p> <p>Lovforslaget er ændret på dette punkt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	genberegningsforslaget. Derfor bør der indsættes en begrænsning af registreringsafgiften på genberegnete køretøjer, som er værdifastsat over nyvognsprisen for tilsvarende køretøjer.	
<i>FSR – danske revisorer</i>	FSR – danske revisorer har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
<i>Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF)</i>	MFF forslår, at alle handler, der går gennem en selvanmelder, skal omfattes af solidarisk hæftelse for så vidt angår registreringsafgiften, således at borgere bliver ansvarlig på samme niveau som en virksomhed. Dermed vil myndigheden også hos borgeren kunne forlange betaling for evt. manglende registreringsafgift.	Borgere, der køber et køretøj, hæfter i dag for manglende betaling af registreringsafgift, hvis de vidste eller burde have vidst, at der ikke var betalt korrekt afgift af det pågældende køretøj. Det vurderes, at det ikke vil være hensigtsmæssigt, at borgere hæfter i videre omfang end hidtil. Det skyldes blandt andet, at borgere ikke kan forventes at have kendskab til værdien af køretøjer eller beregning af registreringsafgift, som forhandlere må forventes at have.
<i>Motorhistorisk Samråd (MS)</i>	<p>MS har ikke nogen bemærkninger til det foreslåede.</p> <p>Med L 203 af 13. februar 2021 blev en undtagelse for historiske køretøjer i reglerne om totalskade afskaffet. MS finder ikke, at det giver mening, at en lignende undtagelse nu indføres for en anden gruppe af køretøjer. MS anbefaler, at man snarest og gerne i forbindelse med et ændringsforslag til dette lovforslag, genetablerer, at undtagelsen for totalskadede køre-</p>	En ændring af reglerne for totalskadede køretøjer falder udenfor lovforslagets formål.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	tøjer også gælder historiske køretøjer. Det skyldes, at MS er bekymret for, at flere veterankøretøjer vil blive skrottet ved små og ubetydelige skader.	
SEGES	<p>SEGES ser med tilfredshed, at selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, samt hovedaktionærer bliver sidestillet i relation til den skattemæssige behandling af ladestandere og installationen heraf. Det er glædeligt, at der så hurtigt følges op på tilsagnet om at se på dette forhold, givet som følge af SEGES's høringssvar i forhold til L 129.</p> <p>SEGES spørger, om det kan bekræftes, at i det omfang ladestanderen og installationen placeres i virksomhedsordningen, så kan udgifterne til ladestanderen og installationen samt udgifter til elektriker fuldt ud fradrages som en virksomhedsudgift.</p> <p>SEGES spørger tilsvarende, om det kan bekræftes, at såfremt ladestander mv. placeres i virksomhedsordningen, og der sker beskatning af fri bil, vil der ikke skulle ske beskatning af eget forbrug af el til opladning af elbilen eller plugin-hybridbilen.</p> <p>Det fremgår efter SEGES's opfattelse ikke helt klart, at det for erhvervsdrivende er tale om fuld-</p>	<p>Det kan bekræftes.</p> <p>Det kan bekræftes.</p> <p>Lovforslaget er ændret på dette punkt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>stændig ligestilling med lønmodtagere. Dette skyldes ifølge SEGES, at der ikke er noget forslag, der reelt tager stilling til, hvad der sker, hvis ladestander/installationen på et tidspunkt tages ud af virksomhedsordningen. Grundet virksomhedsordningens karakter opfordrer SEGES til, at det præciseres, at en senere udtagning af ladestander/installation af virksomhedsordningen ikke skal anses for en hævnning i det tilfælde, hvor der er sket beskatning af fri bil i mindst 6 måneder. SEGES mener ikke, at ligningslovens § 16, stk. 4, 26. pkt., umiddelbart sikrer dette. Som alternativ forslår SEGES, at værdien ansættes til 0.</p> <p>I relation til det foreslåede virkningstidspunkt er det SEGES' opfattelse, at lempelsen for at sikre ligestilling bør have virkning fra og med indkomståret 2021, ligesom ændringerne af ligningslovens § 16 generelt ved L 129. SEGES mener, at da der er tale om en lempelse, vil dette ikke give anledning til udfordringer. Ifølge SEGES er det dertil noget, som man laver i forbindelse med regnskabet for 2021.</p>	<p>Lovforslagets hensigt er så vidt muligt at sørge for, at de lempelser, som lønmodtagere får ved ligningslovens § 16, stk. 4, 26. og 27. pkt., også er gældende for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen.</p> <p>Lovforslaget er ændret på dette punkt, dog således at virkningspunktet er det samme som virkningstidspunktet for ligningslovens § 16, stk. 4, 26. og 27. pkt., i L 129 ved lov nr. 203 af 13. februar 2021.</p>
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Skatterevisorforeningen har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
<i>SMVDanmark (SMVd)</i>	SMV bakker op om forslaget om ændringen af genberegningsfristen, og ser positivt på, at der sættes ind for snyd med kunstigt lave priser på køretøjer. SMVd opfordrer	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p> samtidig til, at reglerne indsnævres i videst muligt omfang. </p> <p> I relation til forslaget om solidarisk hæftelse er SMVd bekymret for køberens fremtidige retsstilling, hvor købere uforvarende risikerer at få økonomisk straf. Det kan risikere at underminere selvanmeldersystemet. SMVd foreslår, at der indføres et tilregnelseskrav for købere, der ikke er selvanmeldere, så disse købere kun hæfter solidarisk i tilfælde, hvor de ved eller burde vide at den afgiftspligtige værdi er sat for lavt. Det bør fastslås, at køberen hæfter solidarisk, og at selvanmelderen dermed bærer det primære ansvar for betaling af registreringsafgiften. </p>	<p> Med forslaget om ændring af § 20, stk. 5, forslås der ikke ændringer i retsstillingen for en køber, der ikke er forhandler, som handler erhvervsmæssigt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til hørings svaret fra COD. </p>