



Til lovforslag nr. L 150

Folketinget 2015-16

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 12. maj 2016

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og lov om spil

(Ændring af reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer, ændring af reglerne om udbetaling af eksportgodtgørelse, fastsættelse af brændstofforbruget for særlig store personbiler, nedsættelse af pristillægget for ønskenummerplader m.v.)

[af skatteministeren (Karsten Lauritzen)]

1. Ændringsforslag

Skatteministeren har stillet 12 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 30. marts 2016 og var til 1. behandling den 5. april 2016. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring som to udkast til lovforslag. Skatteministeren sendte den 29. januar 2016 et udkast til lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om registreringsafgift af køretøjer til udvalget, jf. SAU alm. del – bilag 95. Den 21. marts 2016 sendte skatteministeren et udkast til lovforslag om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven til udvalget, jf. SAU alm. del – bilag 154. Den 30. marts 2016 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar og et notat herom vedrørende udkast til lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om registreringsafgift af køretøjer til udvalget, jf. bilag 1. Den 26. april 2016 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar og et notat herom vedrørende udkast til lovforslag om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven til udvalget, jf. bilag 6. Den 11. maj 2016 sendte skatteministeren supplerende høringssvar til lovforslaget og et notat herom til udvalget, jf. bilag 11.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 2 skriftlige henvendelser fra Finans og Leasing.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 14 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, hvoraf skatteministeren har besvaret spørgsmål nr. 1-10. Udvalget forventer spørgsmål nr. 11-14 besvaret inden 2. behandling.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL og LA) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget bemærker, at de kort før betænkningssagens fremsættelse har stillet en række spørgsmål på foranledning af autocamperbranchen. Spørgsmålene skal afklare, om lovforslaget lever op til de politisk udmeldte mål om ikke at være til ugunst for branchen.

Socialdemokratiets udgangspunkt er, at regeringen om nødvendigt vil tage vare på, at de tidligere udmeldte politiske intentioner sikres.

Alternativets, Socialistisk Folkepartis og Radikale Venstres medlemmer af udvalget bemærker, at de støtter lovforslaget, fordi det forenkler og afbureaukratiserer med flere positive konsekvenser til følge uden at koste ekstra. Den tekniske beregning for brændstofforbruget for de særlig store biler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg giver dog anledning til bekymring, da den alene baserer sig på fabrikantens data. Derfor baserer ALT, SF og RV sin støtte på

skatteministerens svar om, at »der samlet set, hverken forventes at være nævneværdige provenu- eller miljømæssige virkninger af forslaget«, og ministerens tilsagn om, at ministeriet løbende vil følge og anvende de mest effektive og troværdige tilgængelige data om køretøjernes brændstofforbrug, herunder de til enhver tid gældende EU-standarder.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men kan stemme for de under nr. 1-9, 11 og 12 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod det under nr. 10 stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlemmer af udvalget bemærker, at de stemmer imod lovforslaget på grund af den foreslåede tekniske beregning for fastlæggelse af afgifter for de særlig store biler.

Enhedslisten finder det problematisk, at den tekniske beregning tager udgangspunkt i fabrikanternes egne data, ikke mindst i lyset af den kritik, der har været af, at fabrikanternes egne data ofte er upræcise og undervurderer køretøjernes miljøbelastning. Ændringsforslag nr. 10 foretager en tilpasning af den tekniske beregning, men som det fremgår af svar fra ministeren, er det fortsat fabrikanternes data, der vil blive grundlaget for beregningen, og derfor løser den reviderede tekniske beregning i ændringsforslaget ikke det fundamentale problem ved selve metoden. Derfor stemmer Enhedslisten også imod ændringsforslag nr. 10.

Et *andet mindretal* i udvalget (LA) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1-9, 11 og 12 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil redegøre for sin stilling til det under nr. 10 stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *skatteministeren*, tilrådt af *udvalget*:

Til titlen

1) I undertitlen ændres »personbiler« til: »biler«.
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 10]

Til § 1

2) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 3 b, stk. 2, indsættes efter 3. pkt.:

»Told- og skatteforvaltningen kan tillade, at der betales registreringsafgift efter denne bestemmelse for en længere periode end leasingperioden, dog maksimalt yderligere 1 måned.«

[Tydeliggørelse af, at SKAT kan tillade, at afgiftsperioden kan være indtil 1 måned længere end leasingperioden]

3) I det under nr. 7 foreslåede § 3 b, stk. 5, 4. pkt., ændres »30 dage« til: »1 måned«.

[Ændring, som følge af at den forholdsmæssige registreringsafgift beregnes for hele måneder]

4) Nr. 8 og 9 udgår, og i stedet indsættes:

»8. § 3 b, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Hvis leasingaftalen ændres eller afbrydes eller det leasede køretøj ændrer afgiftsmæssig identitet, skal nummerpladerne afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret. Afbrydes en leasingaftale som nævnt i 1. pkt., tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen den afgift og rente, der eventuelt er betalt for meget for afgiftsperioden, jf. stk. 2 og 3. 1. pkt. finder ikke anvendelse for følgende ændringer af leasingaftalen, forudsat at ændringen ikke fører til ombehandling af den betalte afgift efter stk. 2 og 3, og at de øvrige betingelser for betaling af afgift efter stk. 2 og 3 fortsat er opfyldt:

- 1) Et skifte af leasingtager, hvorved leasingtageren udtræder af leasingaftalen og en anden samtidig indtræder som ny leasingtager i leasingaftalen på uændrede vilkår. Leasingvirksomheden skal meddele identiteten af denne nye leasingtager og tidspunktet for skiftet af leasingtager til told- og skatteforvaltningen, inden skiftet sker.
- 2) Et skifte af leasinggiver, når en portefølje af leasingaftaler overdrages som led i en omstrukturering eller et helt eller delvist salg af leasingvirksomheden og told- og skatteforvaltningen giver tilladelse til, at overdragelsen ikke tillægges virkning efter 1. pkt. Vilkaerne i leasingaftalerne skal i øvrigt forblive uændrede.
- 3) En ændring af et maksimum for det samlede kilometerantal, som køretøjet kan benyttes. Aftalen skal indeholde en nøjagtig beskrivelse af den foretagne ændring og de økonomiske konsekvenser heraf for leasingaftalen.
- 4) En ændring i form af en tilføjelse, en ændring eller et fravalg af en serviceydelse eller udstyr, der eftermonteres på køretøjet. Aftalen skal indeholde en nøjagtig beskrivelse af serviceydelsen eller udstyret og de økonomiske konsekvenser heraf for leasingaftalen.
- 5) En ændring af leasingaftalens vilkår, hvor ændringen på forhånd er nøjagtigt beskrevet i leasingaftalen.
- 6) En ændring af leasingaftalens vilkår, der er påkrævet i medfør af ny ufravigelig lovgivning.«

[Nyaffattelse af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6]

5) Efter nr. 10 indsættes som nyt nummer:

»02. I § 3 b, stk. 8, indsættes før 1. pkt.:

»Ved afgiftsperiodens udløb skal køretøjets nummerplader afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret.«

[Tydeliggørelse af pligt til at aflevere køretøjets nummerplader ved afgiftsperiodens udløb]

6) I det under nr. 12 foreslåede § 3 b, stk. 8, 4. pkt., der bliver 5. pkt., ændres »1. og 2. pkt.« til: »2. og 3. pkt.«

[Rettelse af henvisningsfejl i det fremsatte lovforslag]

7) I den under nr. 13 foreslåede affattelse af § 3 b, stk. 9, ændres i nr. 6 »længde« til: »varighed«.
[Lovteknisk tilretning, der afspejler, at der er tale om en tidsangivelse og ikke en fysisk længde]

8) I den under nr. 13 foreslåede affattelse af § 3 b, stk. 9, affattes nr. 7 således:

»7) Oplysning om afgiftsperiodens starttidspunkt og varighed, hvis afgiftsperioden er længere end leasingperioden, jf. stk. 2.«

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 2]

Til § 2

9) Nr. 1 affattes således:

»1. I § 3, stk. 2, indsættes som 5. pkt.:

»1.-4. pkt. finder ikke anvendelse for biler, der omfattes af stk. 9.«

[Bestemmelserne i § 3, stk. 2, 1-4. pkt., finder ikke anvendelse for biler, for hvilke der beregnes et teknisk brændstofforbrug efter stk. 9]

Af skatteministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af EL og LA):

10) Nr. 2 affattes således:

»2. I § 3 indsættes efter stk. 8 som nyt stykke:

»Stk. 9. For diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, fastsættes brændstofforbruget som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 6,4 l pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 7,4 l pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, udgør det faste element 9,0 l pr. 100 km. For benzindrevne biler beregnes forbruget som for dieseldrevne biler efter 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.«

Stk. 9-13 bliver herefter stk. 10-14.«

[Præcisering af anvendelsesområdet og tilpasning af beregningen af brændstofforbruget]

Af skatteministeren, tiltrådt af udvalget:

11) Nr. 4 affattes således:

»4. I § 3, stk. 13, der bliver stk. 14, ændres »stk. 10 og den i stk. 11« til: »stk. 12 og den i stk. 13.«

[Rettelse af henvisningsfejl]

Til § 6

12) Stk. 3, 2. pkt., affattes således:

»Told- og skatteforvaltningen kan efter ansøgning tillade, at der for biler, der anmeldes til registrering senest den 30. juni 2016, betales afgift efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, som indsat ved denne lovs § 2, nr. 2.«

[Lovteknisk ændring, der tydeliggør bestemmelsens anvendelsesområde]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det foreslås som en konsekvens af ændringsforslag nr. 10, at »personbiler« ændres til »biler«.

Til nr. 2

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, 1. pkt., at der kan betales forholdsmæssig registreringsafgift for køretøjer, der skal registreres efter færdselsloven. Registreringspligten og derved afgiftspligten indtræder den dato, hvor køretøjet tages i anvendelse her i landet af en herboende, jf. stk. 2, 2. pkt. Afgiften opkræves for hele den kontraktfastsatte leasingperiode, jf. den nugældende stk. 2, 3. pkt.

Det er i den nugældende stk. 2, 4. pkt., fastsat, hvad afgiften udgør.

1) For køretøjer, der er fra 0 til 3 måneder gamle regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt uanset om det er i Danmark eller udlandet udgør afgiften 2 pct. af den beregnede registreringsafgift pr. påbegyndt måned efter første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt i de første 3 måneder.

2) For køretøjer, der ved registreringspligtens indtræden er ældre end 3 måneder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt uanset om det er i Danmark eller udlandet udgør afgiften 1 pct. af den beregnede registreringsafgift pr. påbegyndt måned i de efterfølgende 33 måneder.

3) For køretøjer, der ved registreringspligtens indtræden er ældre end 36 måneder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt uanset om det er i Danmark eller udlandet udgør afgiften 1/2 pct. af den beregnede registreringsafgift pr. påbegyndt måned i de efterfølgende måneder.

Ved »den kontraktfastsatte leasingperiodes varighed« i den nugældende stk. 2, 3. pkt., forstås den periode, hvor leasingtageren har brugsret til køretøjet.

Ved betaling af afgiften tillægges der endvidere en forrentning af den del af den beregnede registreringsafgift, der rester efter betaling, jf. stk. 3.

Efter SKATs praksis tillades det, at leasingvirksomheden og leasingtageren aftaler, at den periode, som der betales forholdsmæssig registreringsafgift for, er 1 måned længere end den aftalte leasingperiode. Denne praksis har til formål at give rum for typiske småforsinkelser ved afleveringen af køretøjet og for at give leasingvirksomheden tid til at håndtere tilbageleveringen af køretøjets nummerplader m.v. rettidigt i forhold til SKAT.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 13, at der i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, nr. 7, indsættes en bestemmelse, der tydeliggør denne praksis. Leasingaftalen skal herefter indeholde en særskilt angivelse af afgiftsperioden, hvis SKAT tillader, at afgiftsperioden kan være længere end leasingperioden, dog maksimalt 30 dage. Der henvises i denne forbindelse til registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 5, der omhandler forlængelser.

Da stk. 9 alene vedrører de formelle og indholdsmæssige krav til udformningen af leasingaftalen, bør der i tillæg til den foreslåede nr. 7 indsættes en særskilt bestemmelse i § 3 b, som tydeliggør, at SKAT kan tillade, at afgiftsperioden kan være længere end leasingperioden. Denne bestemmelse bør fremgå af stk. 2 om fastsættelse og betaling af forholdsmæssig registreringsafgift ved indgåelsen af leasingaftalen. Stk. 5, vedrører alene efterfølgende forlængelser af leasingperioden, og bestemmelsen finder derfor ikke anvendelse ved indgåelsen af leasingaftalen.

Det foreslås derfor, at det i den nugældende stk. 2, 4. pkt., fastsættes, at SKAT kan tillade, at der betales registreringsafgift efter denne bestemmelse for en længere periode end leasingperioden. I denne forbindelse bør angivelse af 30 dage endvidere ændres til 1 måned, da den forholdsmæssige registreringsafgift beregnes på månedsbasis. Det bør derfor retteligt tillades, at afgiftsperioden er op til 1 måned længere end leasingperioden. Stk. 2, 4. pkt., bliver herefter stk. 2, 5. pkt.

Til nr. 3

Ifølge registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 5, kan SKAT ved en forlængelse af den aftalte leasingperiode tillade, at afgiften også for den tidsbegrænsede forlængelse betales efter stk. 2 og 3, hvis ansøgning herom indgives, senest 14 dage inden den gældende leasingperiode udløber. Dette forudsætter, at der på ansøgningstidspunktet foreligger en skriftlig aftale om forlængelse mellem leasingvirksomheden og leasingtageren. Aftalen om forlængelse skal indeholde oplysninger om den præcise tidsperiode, som leasingaftalen forlænges med.

Ved »leasingperioden« forstås den periode, hvor leasingtageren har brugsret til køretøjet. Efter SKATs praksis tillades det, at leasingvirksomheden og leasingtageren kan aftale, at den periode, som der betales forholdsmæssig registreringsafgift for, er 1 måned længere end leasingperioden. Denne praksis har til formål at give rum til typiske småforsinkelser ved afleveringen af køretøjet og at give leasingvirksomheden tid til at håndtere tilbageleveringen af køretøjets nummerplader m.v. rettidigt i forhold til SKAT.

På den baggrund er det med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslået, at det i et nyt § 3 b, stk. 5, 4. pkt., fastsættes, at hvis afgiftsperioden overstiger den tidsbegrænsede periode, som leasingperioden forlænges med, skal der i aftalen om forlængelse foretages en særskilt angivelse af afgiftsperiodens starttidspunkt og varighed. Formålet med ændringen er at tydeliggøre den praksis vedrørende fastsættelse af afgiftsperiodens varighed, som allerede i dag følges af SKAT.

I lovforslaget er det imidlertid angivet, at den periode, som afgiftsperioden kan forlænges med, maksimalt må ud-

gøre 30 dage. Da den forholdsmæssige registreringsafgift beregnes på månedsbasis, bør det retteligt tillades, at afgiftsperioden er op til 1 måned længere end leasingperioden. Det samme bør også gælde i forhold til forlængelser af leasingperioden.

Det foreslås derfor, at tidsangivelsen »30 dage« ændres til »1 måned« i det foreslåede § 3 b, stk. 5, 4. pkt.

Til nr. 4

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6, 1. pkt., at hvis leasingkontrakten ændres eller afbrydes eller det leasede køretøj ændrer afgiftsmæssig identitet, skal nummerpladerne afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret.

Dette gælder dog ikke, hvis leasingtageren udtræder af leasingaftalen og en anden leasingtager samtidig indtræder i leasingaftalen på uændrede vilkår. Leasingvirksomheden skal meddele identiteten af denne nye leasingtager og tidspunktet for skiftet af leasingtager til SKAT, inden skiftet sker (debitorskifte), jf. stk. 6, 2. pkt. SKAT kan desuden tillade, at overdragelsen ikke tillægges virkning efter 1. pkt., når en portefølje af leasingkontrakter overdrages som led i en omstrukturering eller et helt eller delvist salg af leasingvirksomheden og leasingkontrakterne i øvrigt forbliver uændrede (kreditorskifte), jf. stk. 6, 3. pkt.

Det følger endvidere af stk. 6, 4. pkt., at hvis en leasingkontrakt afbrydes som nævnt i 1. pkt., tilbagebetaler SKAT den afgift med rente, der eventuelt er betalt for meget for leasingperioden.

Lovforslaget indeholder flere forslag til ændringer af stk. 6, og der er efter fremsættelsen af lovforslaget identificeret et behov for mindre, yderligere justeringer af de foreslåede ændringer. Det foreslås på den baggrund, at bestemmelsen i stedet nyaffattes med henblik på en samlet fremstilling af de foreslåede ændringer af bestemmelsen:

I stk. 6, 1. og 4. pkt., foreslås »leasingkontrakten« ændret til »leasingaftalen« for at sikre en konsekvent begrebsanvendelse.

Bestemmelserne i stk. 6, 2. og 3. pkt., om tilladte ændringer i form af debitorskifte og kreditorskifte foreslås flyttet til stk. 6, nr. 1 og 2, jf. bemærkningerne nedenfor. Det foreslås derfor, at stk. 6, 2. og 3. pkt., udgår som en konsekvens heraf. Stk. 6, 4. pkt., bliver herefter stk. 6, 2. pkt.

Da leasingaftaler som regel indgås for længere perioder (typisk 12, 24 eller 36 måneder), kan ændringer i leasingtagerens forhold i løbet af leasingperioden føre til et behov for tilpasninger af leasingaftalen. Sådanne tilpasninger vil efter stk. 6, 1. pkt., føre til, at leasingvirksomheden på baggrund af den ændrede leasingaftale skal ansøge om en fornyet tilladelse fra SKAT, inden ændringen træder i kraft.

Anvendelsen af tilladelsesordningen for betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer indebærer afgiftsmæssige fordele set i forhold til en betaling af fuld registreringsafgift for køretøjet. Med henblik på at undgå misbrug i form af en uberettiget anvendelse af denne ordning er det nødvendigt at stille krav om fornyet godkendelse, når der ændres i den aftale, der ligger til grund for tilladelsen til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Kravet om en fornyet tilladelse udgør imidlertid en administrativ byrde for leasingvirksomhederne.

Med henblik på at lette denne administrative byrde er det i lovforslagets § 1, nr. 9, der med ændringsforslaget bliver nr. 8, foreslået, at der gives en række nærmere afgrænsede muligheder for at foretage ændringer efter SKATs godkendelse af leasingaftalen, uden at dette i sig selv fører til, at der skal ansøges om en fornyet tilladelse hos SKAT.

Det foreslås nærmere, at de tilladte ændringer i form af debitorskifte og kreditorskifte, der hidtil har fremgået af stk. 6, 2. og 3. pkt., flyttes til de foreslåede stk. 6, nr. 1 og 2. Disse bestemmelser bibeholdes således uændret.

Derudover foreslås i lovforslagets § 1, nr. 9, der med ændringsforslaget bliver nr. 8, en række yderligere muligheder for at foretage efterfølgende ændringer:

Det foreslås i stk. 6, nr. 3, at der gives mulighed for, at der kan aftales ændringer i et angivet maksimum for antallet af de samlede kilometer, som leasingkøretøjet kan benyttes i leasingperioden. Det er efter den foreslåede stk. 6, nr. 3, en betingelse, at der i aftalen om at foretage ændringen indgår en nøjagtig beskrivelse af ændringen og de økonomiske konsekvenser heraf for leasingaftalen. Eksempelvis vil en ændring af den aftalte leasingydelse, som følger heraf, skulle angives særskilt.

Det foreslås i stk. 6, nr. 4, at der gives mulighed for, at der kan foretages ændringer i leasingaftalen i form af en tilføjelse, en ændring eller et fravalg af serviceydelser eller ekstraudstyr. Dette kan eksempelvis være serviceaftaler, aftaler om brændstoffkort og forsikringsydelser samt udstyr til montering på køretøjet. Det er efter den foreslåede stk. 6, nr. 4, en betingelse, at der i aftalen om at foretage ændringen indgår en nøjagtig beskrivelse af den pågældende serviceydelse eller det pågældende udstyr. Det bør fremgå tydeligt af denne bestemmelse, at de økonomiske konsekvenser også for et fravalg af serviceydelser eller ekstraudstyr for leasingaftalen skal fremgå af aftalen om ændringen.

Henvisningen til »prisen og betalingen af vederlag herfor« i lovforslagets § 1, nr. 9, der med ændringsforslaget bliver nr. 8, bør derfor rettes til »de økonomiske konsekvenser heraf for leasingaftalen«.

Det foreslås i stk. 6, nr. 5, at der gives mulighed for, at ændringer, der på forhånd nøjagtigt er beskrevet i den allerede godkendte leasingaftale, kan foretages uden krav om fornyet tilladelse. Da disse ændringer og konsekvenserne heraf allerede har indgået i grundlaget for den oprindelige tilladelse, anses det for at være ubetænkeligt, at sådanne ændringer foretages uden krav om en fornyet tilladelse.

Endelig foreslås det i stk. 6, nr. 6, at der gives mulighed for, at ændringer, som er påkrævede som følge af ufravigelig lovgivning, kan foretages uden krav om fornyet tilladelse. Leasingvirksomheden vil herefter have mulighed for at foretage nødvendige, korresponderende tilpasninger af leasingaftalen, når der efter SKATs godkendelse af aftalen indføres ny ufravigelig lovgivning.

Henvisningen til »anden ufravigelig lovgivning« i lovforslagets § 1, nr. 9, der med ændringsforslaget bliver nr. 8, bør i denne forbindelse ændres til »ufravigelig lovgivning«, da en efterfølgende ændring af leasingaftalen, der følger af

ufravigelig lovgivning, vil være omfattet, forudsat at de øvrige betingelser i § 3 b, stk. 6, for at foretage ændringen uden krav om fornyet tilladelse er opfyldt.

Leasingaftalen skal, ud over de foreslåede ændringer i stk. 6, nr. 3-6, og eventuelle angivne økonomiske konsekvenser heraf, i øvrigt fortsættes på uændrede vilkår

Adgangen til at foretage de i stk. 6, nr. 3-6, foreslåede ændringer af leasingaftalen uden fornyet tilladelse fra SKAT gælder desuden alene i tilfælde, hvor ændringen ikke fører til en omberegning af den allerede beregnede registreringsafgift efter stk. 2 og 3.

Den oprindelige tilladelse kan endvidere alene anses for fortsat at være opretholdt, når de øvrige betingelser i § 3 b for at anvende tilladelsesordningen fortsat er opfyldt efter den foretagne ændring.

Hvis ændringen af leasingaftalen således eksempelvis fører til, at leasingaftalen, efter en konkret vurdering, ikke længere kan anses for at udgøre en reel leasingaftale, bortfalder grundlaget for tilladelsen efter stk. 1 som følge heraf på tidspunktet for ændringen. Virkningen heraf er, som angivet i 1. pkt., at nummerpladerne skal afleveres og køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret. Hvis ikke der sker rettidig indlevering af nummerpladerne m.v., kan dette medføre bødestraf, hvis der er tale om en forsætlig eller groft uagtsom overtrædelse, jf. registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 2. Hvis køretøjet fortsat bruges her i landet, vil der desuden indtræde pligt til betaling af registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens øvrige regler herom, jf. § 1, stk. 1.

Til nr. 5

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 8, 1. pkt., at såfremt køretøjets nummerplader ved leasingperiodens udløb ikke afleveres rettidigt, skal køretøjets nummerplader efter anmodning fra SKAT snarest inddrages ved politiets foranstaltning.

Det foreslås, at der før § 3 b, stk. 8, 1. pkt., indsættes et nyt punktum, der tydeliggør, at leasinggiveren har en særskilt pligt til at aflevere køretøjets nummerplader, og at køretøjet skal afmeldes fra Køretøjsregisteret ved afgiftsperiodens udløb. Stk. 8, 1.-4. pkt., bliver herefter 2.-5. pkt.

Dette forslag skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 2, hvorefter der indføres hjemmel til at pålægge bødestraf for en forsætlig eller grov overtrædelse af pligten til at indlevere køretøjets nummerplader m.v. ved afgiftsperiodens udløb.

Til nr. 6

Det følger af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 8, 1. pkt., at hvis køretøjets nummerplader ved leasingkontraktens udløb ikke afleveres rettidigt, skal køretøjets nummerplader efter anmodning fra SKAT snarest inddrages ved politiets foranstaltning. Desuden følger det af stk. 8, 2. pkt., at der i tilfælde heraf efterfølgende skal betales afgift og rente for den periode, der forløber fra leasingkontraktens udløb og indtil køretøjets nummerplader indleveres eller fjernes. Afgift og rente opkræves pr. påbegyndt måned, som fristen overskrides med, jf. stk. 8, 3. pkt.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 12, at den fortsatte betaling af forholdsmæssig registreringsafgift efter afgiftsperiodens udløb alene skal tillades i det tilfælde og i den periode, hvor leasingvirksomheden på grund af leasingtagerens forhold ikke kan skaffe sig fysisk rådighed over køretøjets nummerplader. Henvisningen til stk. 8, 1. og 2. pkt., i lovforslagets § 1, nr. 12, skulle derfor rettelig have været til 2. og 3. pkt.

Det foreslås derfor, at henvisningen til 1. og 2. pkt. i lovforslagets § 1, nr. 12, rettes til 2. og 3. pkt.

Til nr. 7

Registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, indeholder en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen, der har til formål at sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen får de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen. Oplysningskravene i § 3 b, stk. 9, har desuden til formål at sikre, at leasingaftalen indeholder oplysninger, der er nødvendige for SKATs efterfølgende kontrol.

Stk. 9 foreslås i lovforslagets § 1, nr. 13, nyaffattet med henblik på en præcisering af SKATs administration af bestemmelsen.

Det foreslås herunder i lovforslagets § 1, nr. 13, at det af stk. 9, nr. 6, skal fremgå, at leasingaftalen skal indeholde oplysning om leasingperiodens starttidspunkt og »længde«.

Der foreslås en lovteknisk tilpasning, hvorefter »længde« ændres til »varighed«, da der er tale om en tidsangivelse.

Til nr. 8

Registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, indeholder en række indholdsmæssige og formelle minimumskrav til leasingaftalen, der har til formål at sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen får de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen. Oplysningskravene i § 3 b, stk. 9, har desuden til formål at sikre, at leasingaftalen indeholder oplysninger, der er nødvendige for SKATs efterfølgende kontrol.

I stk. 9 foreslås lovforslagets § 1, nr. 13, nyaffattet med henblik på en præcisering af SKATs administration af bestemmelsen.

Det foreslås herunder nærmere i lovforslagets § 1, nr. 13, at det af stk. 9, nr. 7, skal fremgå, at hvis den periode, hvor der betales forholdsmæssig registreringsafgift (afgiftsperioden), ikke er identisk med den periode, hvor leasingtageren har brugsret til køretøjet (leasingperioden), skal der foretages en særskilt angivelse af afgiftsperiodens starttidspunkt og varighed.

Det foreslås, at denne bestemmelse som en konsekvens af ændringsforslag nr. 2 tilrettes, så det fremgår heraf, at der skal foretages en særskilt oplysning om afgiftsperiodens starttidspunkt og varighed, hvis afgiftsperioden er længere end leasingperioden, jf. stk. 2. Henvisningen til stk. 5 i lovforslagets § 1, nr. 13, bør således rettelig være til stk. 2.

Til nr. 9

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 1. pkt., at såfremt der ikke foreligger anmeldelse om en ben-

zindreven bils brændstofforbrug, fastsættes dette i liter pr. 100 km, jf. § 2, som summen af et fast element på 3 l pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,5 pct. af bilens egenvægt i kilogram. Er bilen dieseldreven, fastsættes forbruget i liter pr. 100 km ved at reducere forbruget beregnet efter 1. pkt. med 12,5 pct., jf. stk. 2, 2. pkt. Ved en bils egenvægt forstås vægten af bilen med tilbehør, som bilen normalt medfører, jf. stk. 2, 3. pkt. Vægten af driftsmidler, herunder brændstof, smøreolie og kølevand, og fører medregnes ikke, jf. stk. 2, 4. pkt.

I lovforslagets § 2, nr. 1, foreslås det, at der efter 2. pkt. indsættes en bestemmelse om, at stk. 2, 1. pkt., ikke skal gælde for »personbiler«, der får fastsat et teknisk brændstofforbrug efter den foreslåede § 3, stk. 9.

Det foreslås, at denne bestemmelse udgår, og at der i stedet indsættes et nyt punktum efter stk. 2, 4. pkt., hvorefter det tydeliggøres, at stk. 2, 1.-4. pkt., ikke skal finde anvendelse for benzindrevne og dieseldrevne biler, for hvilke der beregnes et teknisk brændstofforbrug efter de særlige bestemmelser i stk. 9. Ændringen skyldes, at bestemmelsen bør indsættes som sidste punktum i stk. 2.

Desuden foreslås »personbiler« rettet til »biler«, da stk. 9 også bør gælde for varebiler, der er omfattet af brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. brændstofforbrugsafgiftsloven § 1, stk. 1.

Til nr. 10

I lovforslagets § 2, nr. 2, foreslås det, at der efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 8, indsættes en bestemmelse om teknisk beregning for diesel- og benzindrevne »personbiler (M1)« med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Brændstofforbruget fastsættes herefter som summen af et fast element på 7,4 l pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For benzindrevne personbiler forhøjes forbruget efter 1. pkt. herefter med 10 pct.

Det foreslås, at »personbiler (M1)« ændres til »biler«. Dette vil sikre, at også varebiler, der omfattes af brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 1, stk. 1, vil kunne få beregnet et teknisk brændstofforbrug efter stk. 9, hvis der for den pågældende varebil ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Den i lovforslagets § 2, nr. 2, foreslåede tekniske beregning til brug for fastsættelse af brændstofforbruget for særlig store biler bygger på en statistisk analyse af de oplysninger om de senere årgange af særlig store biler, der er registreret i det digitale motorregister, hvor oplysninger fra fabrikanter-

nes erklæringer ligger til grund for det registrerede brændstofforbrug.

Der består imidlertid en generel sammenhæng mellem bilens alder og bilens energieffektivitet. Der er således en tendens til, at nyere biler er mere energieffektive end lidt ældre biler, som igen er mere energieffektive end de ældste biler. En opdeling af den tekniske beregning efter bilens alder kan imidlertid ikke ske med udgangspunkt i bilernes registreringsdato eller produktionsdato. Det skyldes, at biler fra en ældre og en nyere generation kan være registreret i samme tidsrum. En opdeling af den tekniske beregning efter bilgenerationer kan omvendt og mere retvisende ske med udgangspunkt i de miljønormer (Euronormer), der eksempelvis regulerer kravene til bilens udledning af kvælstofilter (NO_x).

En fornyet statistisk analyse af oplysninger om de senere årgange af særlig store biler har bekræftet, at der er sammenhæng mellem normerne for bilernes udledning af skadelige stoffer og bilernes energieffektivitet.

Det foreslås derfor, at den tekniske beregning af brændstofforbruget fastsættes individuelt for tre følgende bilgenerationer: (1) Biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, (2) biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, og (3) biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5.

Brændstofforbruget for de særlig store biler beregnes herefter som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 6,4 l pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, udgør det faste element 7,4 l pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, udgør det faste element 9,0 l pr. 100 km.

For benzindrevne biler beregnes brændstofforbruget som for dieseldrevne biler, og forbruget forhøjes herefter med 10 pct. Denne korrektion er begrundet i, at energiindholdet i benzin er ca. 10 pct. lavere end i diesel.

Til nr. 11

Det følger af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 11, at i de i stk. 1 under B angivne beløb for udligningsafgift fra og med 2016 og til og med 2020 reguleres på grundlag af nettoprisindekssets årsgennemsnit i året 2 år forud for det kalenderår, i hvilket satsen skal gælde. Det følger af § 3, stk. 12, at for 2018 forhøjes de i stk. 1 under A og B angivne beløb for forbrugsafgift med 5,5 pct.

Det følger endvidere af § 3, stk. 13, at reguleringer efter »stk. 10« og den i »stk. 11« fastsatte forhøjelse har virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgiftsperiode, der begynder den 1. januar eller senere i kalenderåret. Da denne bestemmelse rettelig skal henvise til reguleringer efter stk. 11 og forhøjelser efter stk. 12, er det således en fejl, at stk. 13 henviser til stk. 10 og 11.

Da § 3, stk. 13, foreslås rykket til stk. 14 i lovforslagets nr. 4, bør der samtidig foretages en rettelser af den eksisterende henvisningsfejl. Det foreslås derfor, at »stk. 11 og den i stk. 12« ændres til: »stk. 12 og den i stk. 13«.

Til nr. 12

Der foreslås en sproglig præcisering af lovforslagets § 6, stk. 3, 2. pkt. Efter den foreslåede bestemmelse kan SKAT give tilladelse til betaling af afgift efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, for den pågældende bil, hvis bilen anmeldes til registrering senest den 30. juni 2016 og de nærmere betingelser herfor i øvrigt er opfyldt.

Dennis Flydtkjær (DF) Jan Rytjkær Callesen (DF) Hans Kristian Skibby (DF) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF)

René Christensen (DF) Louise Schack Elholm (V) Jan E. Jørgensen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Torsten Schack Pedersen (V) Jakob Engel-Schmidt (V) Merete Riisager (LA) nfm. Ole Birk Olesen (LA)

Brian Mikkelsen (KF) Ane Halsboe-Jørgensen (S) Jens Joel (S) fmd. Jeppe Bruus (S) Jesper Petersen (S)

Mattias Tesfaye (S) Peter Hummelgaard Thomsen (S) Anne Paulin (S) Rune Lund (EL) Pelle Dragsted (EL)

Josephine Fock (ALT) René Gade (ALT) Martin Lidgaard (RV) Lisbeth Bech Poulsen (SF) Jonas Dahl (SF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Siumut (SIU)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Tjóðveldi (T)	1
Alternativet (ALT)	10	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 150

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsskema, fra skatteministeren
2	Udkast til tidsplan over udvalgets behandling af lovforslaget
3	Fastsat tidsplan over udvalgets behandling af lovforslaget
4	Henvendelse af 15/4-16 fra Finans og Leasing
5	Ændringsforslag, fra skatteministeren
6	Supplerende høringssvar og høringsnotat, fra skatteministeren
7	1. udkast til betænkning
8	Henvendelse af 4/5-16 fra Finans og Leasing
9	2. udkast til betænkning
10	3. udkast til betænkning
11	Supplerende høringssvar og høringsnotat, fra skatteministeren

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 150

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om at redegøre for, om der er huller i lovgivningen vedrørende leasing af biler, der kan udnyttes til skatteunddragelse, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om at redegøre for den tekniske beregning af brændstofforbruget for de særlig store personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om at oversende beregningsgrundlaget for lovforslagets økonomiske konsekvenser, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om at redegøre for, hvordan SKAT kan kontrollere udenlandske leasingselskaber, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at redegøre for, hvorfor prisen på ønskenummerplader ikke sænkes til 6.200 kr., som var prisen før den seneste ændring, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om kommentar til henvendelsen af 15/4-16 fra Finans og Leasing, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om at opdatere det beregningseksempel, som fremgår af lovforslagets bemærkninger til § 2, nr. 2, på side 21 vedrørende indførelse af en tekniske beregning, med de foreslåede nye forudsætninger for den tekniske beregning, jf. ændringsforslag nr. 10, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om at redegøre for, om den nye beregningsmetode i ændringsforslag nr. 10 vedrørende særlig store biler, fortsat bygger på fabrikanternes data, eller om beregningsmetoden bygger på andet datagrundlag, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om kommentar til henvendelsen af 4/5-16 fra Finans og Leasing, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm., om de tekniske beregninger af brændstofforbruget, som nærværende regulering vil basere sig på, vil blive ændret, i takt med at EU's

metoder og kontrol bliver forbedret, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 11 Spm. om at oplyse, om et udgangspunkt for »køreklar vægt« på 3.000 kg vil give en mere retvisende omregning til brændstofforbrug og dermed lande på en afgift tættere på det hidtil praktiserede, til skatteministeren
- 12 Spm., om ministeren er enig i, at udgangspunktet på de 2.585 kg snarere er egenvægten af en autocamper end den køreklare vægt, til skatteministeren
- 13 Spm. om, hvilken konsekvens den ændrede metode til afgiftsberegning vil få for p.t. lagerholdte Euronorm 5-køretøjer i forbindelse med fornyet syn eller registrering, til skatteministeren
- 14 Spm., om de angivne stigninger i vægtafgift er ministerens intention, til skatteministeren