


Skatteministeriet

2. december 2015
J.nr. 15-3097916

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiftens højeste sats for personbiler m.v.) (L 69).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Advokatsamfundet</i>	Ingen bemærkninger	
<i>AUTIG</i>	<p>AUTIG hilser velkommen, at regeringen og støttepartierne vil gøre det muligt at købe mere familievenlige og trafiksikre biler, men anfører samtidig, at det sker på bekostning af klima og miljø.</p> <p>AUTIG anfører, at de sammen med autobranschens øvrige organisationer og forbrugerorganisationen FDM har anbefalet regeringen at lovgive om en teknisk baseret afgift, der kunne fremme køb af biler med lave emissionstal og samtidig tilgodese biler med udstyr, der fremmer trafikikkerheden.</p> <p>AUTIG anfører, at mens et stort antal bilmodeller i de bedste energiklasser ikke bliver billigere eller kun får ubetydelige nedsættelser, gives der til gengæld yderst favorable nedsættelser i den modsatte ende. En lang række bilmodeller i de mest forurenende energiklasser (F og G) får meget store nedsættelser - det gælder typisk bilmodeller fra mærker som Audi, BMW, Jaguar, Land Rover, Mercedes-Benz, Porsche og Volvo, hvor afgiftsnedsættelser fra 100.000 til 350.000 kr. forekommer.</p>	<p>Nedsættelsen af registreringsafgiften må forventes at øge CO₂-udledningen via flere biler, men effekten vurderes at være begrænset set i forhold til transportsektorens samlede CO₂-udledning.</p> <p>Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning bør CO₂-reduktioner ske der, hvor det er mest omkostningseffektivt. CO₂-skyggeprisen (samfundsøkonomisk pris for at udlede 1 ton mindre CO₂) på bilområdet er varierende, men er generelt høj. Dvs. omkostningseffektive reduktioner af CO₂-udledningen bør i udgangspunktet ske gennem andre kanaler end via bilbeskatningen.</p> <p>Med det nuværende skattesystem overstiger bilafgifterne i gennemsnit de eksterne omkostninger forbundet med kørsel. Det Miljøøkonomiske Råd vurderede således i deres rapport fra februar 2013, at den nuværende personbilbeskatning er godt dobbelt så høj som de negative eksterne omkostninger. Mens de mindste og mest brændstoffeffektive biler betaler en afgift, der nogenlunde svarer til de eksterne omkostninger, betaler familiebilene og især de mere luksusprægede biler en afgift, der overstiger de eksterne omkostninger, hvilket netop kan henføres til den høje afgiftssats på 180 pct.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AUTIG anfører endvidere, at når det tages i betragtning, at finanslovsaftalen ikke har fundet plads til en videreførelse af den midlertidige forhøjelse af reparationsgrænsen (på 75 pct.) for trafikskadede biler, indebærer det, at yderligere mange biler med mindre skader vil falde for reparationsgrænsen på 65 pct. og blive kasseret til skade for CO₂-regnskabet og beskæftigelsen i branchen.</p> <p>Endelig anfører AUTIG, at ovennævnte uheldige konsekvenser af lovforslaget om nedsættelse af registreringsafgiften forstærkes af nedsættelsen af NO_x-afgiften på benzin og diesel, som vil medføre øget kørsel og bidrage til mere forurening af samme slags.</p>	<p>Nedsættelsen af registreringsafgiften giver således anledning til en samfundsøkonomisk gevinst, uanset at CO₂-udledningen fra vejtransporten øges.</p> <p>For så vidt angår en omlægning af den værdibaserede registreringsafgift til en afgift baseret på tekniske parametre, er der tale om en gennemgribende og kompliceret øvelse, særligt hvis der er tale om en omlægning til en løbende afgift, som bl.a. vil skabe store prisændringer på konkrete biler. En gennemgribende omlægning ligger uden for rammerne af en finanslovsaftale.</p> <p>Den høje danske registreringsafgift medfører, at det privatøkonomisk kan betale sig at reparere biler, selvom det samfundsøkonomisk giver et tab. Reparationsgrænsen for færdselsskadede biler skal sikre, at der repareres så få biler som muligt af dem, som det samfundsøkonomisk bedre kan betale sig at skrotte. En reduktion af registreringsafgiften trækker alt andet lige i retning af, at der ved en uændret grænse vil blive repareret færre biler end hvad der samfundsøkonomisk kan betale sig.</p> <p>Af lovforslag L70 om nedsættelse af NO_x-afgiften fremgår det, at nedsættelse af NO_x-afgiften på benzin og diesel skønnes at medføre en øget udledning af CO₂ på ca. 0,07 mio. ton CO₂. Heraf vedrører ca. 0,02 mio. ton CO₂ øget kørsel i Danmark, mens knap 0,05 mio. ton CO₂ skyldes hjemvendt</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>grænsehandel. Hjemvendt grænsehandel medfører, at der købes mere benzin/diesel i Danmark, men ikke at der forbruges mere benzin/diesel eller udledes mere NOx i Danmark. Der henvises i øvrigt til kommentaren ovenfor, hvor det fremgår, at bilafgifterne overstiger de samlede eksterne omkostninger ved kørsel.</p>
<p><i>Autobranchen Danmark</i></p>	<p>AutoBranchen Danmark tilslutter sig lovforslaget og betragter det som et skridt i den absolut rigtige retning.</p> <p>AutoBranchen Danmark ønsker desuden at påpege, at opgørelsen af afgiften også udgør et meget væsentligt problem. Den nuværende værdibaserede afgift medfører blandt andet uigennemsigtige og stærkt svingende priser på i øvrigt ens biler til ugunst for ikke mindst den mindre kyndige bilkøber, ligesom den forhindrer eller forsinker gennembrud og udbredelse af teknologiske og miljømæssige landvindinger. Hertil kommer, at den værdibaserede afstedkommer mange tvister mellem skattemyndighederne og automobilforhandlerne med heraf følgende usikkerhed og forøgede omkostninger. AutoBranchen Danmark henstiller derfor til, at registreringsafgiften sideløbende med satsreduktioner ændres til en teknisk baseret afgift.</p> <p>Dernæst påpeger AutoBranchen Danmark, at reduktionen af registreringsafgiften for nye, dyrere bi-</p>	<p>I forhold til omlægning af værdiafgiften til en teknisk afgift henvises til kommentaren til AUTIG.</p> <p>Det er valgt at lade den fulde nedsettelse få øjeblikkelig virkning frem for at indfase den gradvist.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ler fra 180 procent til 150 procent vil medføre store prisfald på brugte biler, hvorved den eksisterende brugtbilspark mister væsentlig værdi. Lovforslaget bør derfor indeholde en overgangsordning.</p> <p>Lovforslaget træder i kraft den 1. januar 2016, men har virkning allerede fra den 20. november 2015. Dette indebærer, at der ved salg af biler i perioden 20. november til 31. december 2015 skal erlægges den hidtidige høje afgift, hvorefter den overskydende afgift kan tilba- gesøges hos SKAT. Dette begrun- des i, at bilsalget ellers ville gå i stå i denne periode. AutoBranchen Danmark er enig med ministeriet i effekterne af en opbremsning af bilsalget, men finder ikke, at den foreslåede overgangsordning på nogen måde løser problemet. Mange bilforhandlere har ikke li- kviditet til at indbetale forskellen på den oprindelige afgift og den ændrede afgift og derefter afvente tilbagebetaling tidligst i marts 2016. I det omfang bilforhandler- ne vil være nødt til at overvælte forskelsafgiften i priserne, vil ef- fekten givetvis være, at bilkøberne afventer lovens egentlige ikrafttræ- delse, og således udskyder bilkøbet – i strid med intentioner bag lov- forslaget.</p> <p>AutoBranchen Danmark skal der- for stærkt henstille, at SKAT får mulighed for kun at opkræve afgif- ten på 150 procent, og herefter gi- ve henstand eller acceptere en for- dring på det resterende beløb, der herefter kan udlignes ved modreg-</p>	<p>Hermed opnås den fulde gevinst ved nedsættelsen med det samme. I forhold til brugtbilparkens værdi- fald og kompensation henvises til kommentaren til DI og Bilbran- chen.</p> <p>Det følger af grundlovens § 22, at en lov ikke kan håndhæves, før den er stadfæstet og offentliggjort. Det betyder, at det ikke er muligt for SKAT forud herfor at beregne registreringsafgift på baggrund af de foreslåede 150 pct. Loven kan tidligst vedtages i Folketinget den 21. december 2015. Herefter vil stadfæstelse og offentliggørelse ske umiddelbart inden den 1. januar 2016.</p> <p>Bilbranchens likviditet bliver på- virket i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttræden den 1. januar 2016. Alternativet havde dog været, at loven ikke blev tillagt virkning fra fremsættel- se, men derimod først fra den 1. januar 2016. Det er Skatteministe- riet vurdering, at dette ville medfø- re en opbremsning af bilsalget i perioden fra offentliggørelse af fi- nanslovsaftalen og til lovens ikraft- træden. Denne periode vil strække sig over ca. 40 dage, hvor salget af biler med en værdi over skala- knækket bremses, potentielt med en effekt svarende til omkring 11.000 personbiler.</p> <p>Efter lovforslaget skal tilbagebeta- ling af registreringsafgift fra SKAT ske senest den 29. februar 2016.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Bilbranchen/DI</i></p>	<p>ning, når lovforslaget efter al sandsynlighed vedtages.</p> <p>DI og Bilbranchen kvitterer for, at der nu er taget hul på den vigtige opgave, det er at omlægge de danske bilafgifter og bemærker, at en omlægning til en teknisk bilafgift vil fremme salget af sikre biler med lav miljøpåvirkning og højt niveau af sikkerhedsudstyr.</p> <p>DI og Bilbranchen bemærker, at bilforhandlerne i særlig grad vil lide et kapitaltab som følge af forslaget. De anslår, at selve afgiftstab på bilforhandlernes lagre af afgiftsberigtigede biler udgør 250 mio. kr. Hertil kommer, at afgifts-nedsættelsen også vil forskyde efterspørgslen væk fra brugte biler og i retning af nyere biler. Det samlede kapitaltab for branchen forventes dermed at udgøre 350 mio. kr. Når et lovforslag på så væsentlig måde påvirker en branches økonomiske situation, må der indføres overgangsordninger, der kompenserer branchen.</p> <p>DI og Bilbranchen er indstillet på, at branchen selv må afholde den del af kapitaltabet, der opstår på grund af den ændrede efterspørgsel, men finder det rimeligt, at staten delvist kompenserer branchen for den del af tabet, der svarer til engangsafgiften på branchens lagre på i alt 250 mio. kr.</p> <p>DI og Bilbranchen foreslår, at der ved eksport af brugte biler efter registreringsafgiftslovens § 7 b ind-</p>	<p>I forhold til omlægning af værdiafgiften til en teknisk afgift henvises til kommentaren til AUTIG.</p> <p>Det kapitaltab, som bilforhandlerne lider på deres varelager, er et engangstab, som skal ses i sammenhæng med, at den permanente nedsættelse af registreringsafgiften medfører billigere biler, hvilket må forventes at øge bilsalget og dermed komme bilbranchen til gode. Kompensation af kapitaltabet vil medføre et ufinansieret provenutab for staten. Hertil kommer, at det vil være forbundet med store administrative omkostninger, idet det vil kræve, at hver bil bliver individuelt vurderet.</p> <p>Skatteministeriet forventer i øvrigt ikke, at der vil være et kapitaltab af betydning som følge af forskydning i efterspørgslen fra brugte biler til nye biler, idet der ikke kun vil være en øget efterspørgsel efter nye biler, men også efter brugte biler, da de som udgangspunkt må forventes at falde i pris svarende til afgiftslempelsen.</p> <p>En senere ikrafttræden af nedsættelsen til 150 pct. ved fastsættelsen af godtgørelse i forbindelse med</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>til 30. juni 2016 ydes godtgørelse efter de regler, der var gældende forud for lovforslagets fremsættelse og med udgangspunkt i den markedsværdi, der var gældende på dette tidspunkt</p> <p>DI og Bilbranchen er tilfredse med, at lovforslaget tager hensyn til den opbremsning af bilsalget, som ville være konsekvensen af ikrafttrædelse med virkning fra 1. januar 2016. Ved salg af nye biler resten af 2015 vil bilforhandlerne i praksis være nødt til at sælge de nye biler til en pris beregnet ud fra den reducerede sats. Et sådan træk på branchens likviditet kan for nogle bilforhandlers vedkommende medføre et behov for midlertidigt at rejse kapital.</p> <p>SKAT har i sit nyhedsbrev af 20. november 2015 stillet branchen i udsigt, at afgiften vil blive genberegnet straks i januar 2016 og tilbagebetalt via de registrerede forhandlers månedsangivelse. DI og Bilbranchen ønsker i den forbindelse at pege på vigtigheden af, at denne udmelding af hensyn til bilforhandlernes likviditet har bindende virkning for SKAT.</p>	<p>eksport af brugte biler, svarer alt andet lige til at kompensere for kapitaltab ved eksport. Dog fratrækkes 15 pct. af den resterende registreringsafgift ved fastsættelsen af godtgørelsen, som således ikke tilbagebetales. En udskydelse af ikrafttræden til den 1. juli 2016 vil medføre et provenutab, som ikke er finansieret.</p> <p>Efter lovforslaget skal tilbagebetaling af registreringsafgift fra SKAT ske senest den 29. februar 2016.</p>
<p><i>Dansk Autogenbrug (DAG)</i></p>	<p>Det glæder DAG, at der endelig sker noget på afgiftsområdet for biler. De er dog lidt betænkelige på måden, det er gjort på.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Nedsættelsen sker på bekostning af reparationsgrænsen, miljø og arbejdspladser i Danmark.</p> <p>Nedsættelsen fjerner heller ikke de udfordringer, der ligger i værdiansættelser af biler, hvor det helt afhænger af, hvem og hvordan biler importeres til Danmark.</p> <p>DAG påtaler, at afgiftsnedsættelsen er størst på dyre CO2-tunge køretøjer og lavest på miljøvenlige.</p>	<p>I forhold til omlægning af værdiafgiften til en teknisk afgift og forhøjelse af reparationsgrænsen henvises til kommentaren til AUTIG.</p> <p>I forhold til de miljømæssige konsekvenser henvises til kommentaren til AUTIG.</p>
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>Dansk Bilbrancheråd glæder sig over, at regeringen har turdet foretage en forholdsvis stor nedsættelse af registreringsafgiften på én gang. Dansk Bilbrancheråd er dog skuffet over, at nedsættelsen sker på bekostning af den langt væsentligere reparationsgrænse, der fastholder og skaber arbejdspladser i bilbranchen.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd mener ikke, at nedsættelsen fjerner de eksisterende udfordringer vedrørende værdiansættelse af bilerne. I det omfang, at nedsættelsen tænkes anvendt som et springbræt til udfasning af det eksisterende værdibaserede afgiftssystem, til et system, hvor afgiften alene beregnes på baggrund af bilens teknik, bifaldes forslaget.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd finder det beklageligt, at skønnet over de positive effekter på arbejdsudbuddet ikke er nærmere underbygget i lovbemærkningerne.</p>	<p>I forhold til forhøjelse af reparationsgrænsen henvises til kommentaren til AUTIG.</p> <p>I forhold til omlægning af værdiafgiften til en teknisk afgift henvises til kommentaren til AUTIG.</p> <p>Den lavere registreringsafgift øger incitamentet til at arbejde, da nedsættelsen svarer til en stigning i reallønnen (købekraften af den enkeltes løn øges). Da der er tale om en reduktion af den høje registre-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Endelig finder Dansk Bilbrancheråd det beklageligt og urimeligt, at bilforhandlerne benyttes som kassekredit for SKAT for afgiftsbetalinger i perioden frem til den 1. januar 2016. Det er åbenbart, at der skal findes en løsning på dette problem, inden loven vedtages. I forvejen vil bilforhandlere, der har varelagre af nyere biler, lide tab på opgørelsen af varelagret, og hvis der yderligere skal stilles en større likviditet til rådighed for SKAT, presses bilbranchen unødvendigt og urimeligt.</p>	<p>ringsafgiftssats (fra 180 pct.), er det lagt til grund, at nedsættelsen har omtrent samme adfærdsvirkninger som en reduktion af topskatten. På den baggrund er det forudsat, at nedsættelsen øger det strukturelle arbejdsudbud med ca. 700 fuldtidspersoner årligt.</p> <p>I forhold til opkrævning af 150 pct. i registreringsafgift inden lovforslaget er vedtaget, henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p>
<p><i>Dansk Bilforhandlerunion (DBFU)</i></p>	<p>DBFU foreslår, at man omgående og ved evt. fremtidige afgiftsændringer, ændrer i Skats ”regnemaskine” samtidig med, at lovforslaget får virkning, således at det bliver muligt straks at lave den korrekte beregning af afgiften.</p> <p>Som denne afgiftssænkning er blevet håndteret, er det ikke muligt at lave en præcis og korrekt afgiftsberegning på brugte biler, hvilket resulterer i fejlagtige leasing- og købekontrakter. Det er ligeledes svært utilfredsstillende at forhandlerne skal agere bank for SKAT, frem til en tilbagebetaling af det for meget afregnet afgift.</p>	<p>I forhold til umiddelbar ikrafttræden af lovforslaget henvises til bemærkningerne til AutoBranchen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Det bør medtages i lovforslaget, at brugtvognsforhandlerne kompenseres for den værdireduktion en ændring af loven vil påføre den enkelte forhandler, for så vidt angår den del af varelageret, som henstår med betalt 180 pct. afgift.</p>	<p>I forhold til en kompensationsordning henvises til bemærkningerne til DI og Bilbranchen.</p>
<p><i>Danske Advokater</i></p>	<p>Danske Advokater har ingen bemærkninger vedrørende lovforslagets fordelingspolitiske indhold.</p> <p>Danske Advokater anfører, at lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse ikke fuldt ud er i overensstemmelse med EU-rettens bestemmelse om varers frie bevægelighed.</p> <p>Det anføres, at der i forhold til anmodning om eksportgodtgørelse, jf. forslaget § 2, stk. 4, fra den 20. november 2015 eller senere, alene skal beregnes godtgørelse på grundlag af 150 pct., uagtet at der oprindeligt er betalt 180 pct. i afgift.</p> <p>Danske Advokater anfører, at baggrunden for indførelse af afgiftsgodtgørelse for brugte køretøjer, der udføres fra Danmark, var at bringe registreringsafgiftsloven i overensstemmelse med EU-rettens bestemmelse om varers frie bevægelighed. Forinden havde EU-Kommissionen ved flere lejligheder tilkendegivet, at registreringsafgift udgjorde et problem i det indre marked, fordi der i mange tilfælde skete dobbeltbeskatning. Problemet var, at der for et køre-</p>	<p>Som det anført i bemærkningerne til L181 af 20. marts 2002, så er reglerne om godtgørelse i registreringsafgiftsloven indført på baggrund af EU-Kommissionens tilkendegivelser om, at registreringsafgift udgør et potentielt problem i det indre marked, fordi der i mange tilfælde sker dobbeltbeskatning, hvis en bil først indregistreres i en medlemsstat og derefter som brugt indregistreres i en anden medlemsstat.</p> <p>Skatteministeriet er dog ikke bekendt med, at EU-Kommissionen på noget tidspunkt har anført, at der efter traktatens bestemmelser er et egentligt EU-retligt krav på godtgørelse af residualafgiften i køretøjer ved udførsel.</p> <p>Dette stemmer overens med EU-Domstolens praksis, hvorefter EU-retten ikke indeholder et forbud mod den dobbeltbeskatning, som opstår, når samme vare afgiftsbelastes i flere medlemsstater.</p> <p>Af EU-Domstolens afgørelse i de</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tøj, der blev indregistreret i ét land med fuld betaling af registreringsafgift, og som senere blev overført til et andet land, hvor der igen blev betalt fuld registreringsafgift, uden at der samtidig skete refusion af den oprindeligt betalte afgift.</p> <p>Danske Advokater henviser til bemærkningerne til L 181 af 20. marts 2002, hvoraf det fremgår, at ”denne dobbeltbeskatning kan afskaffes ved, at der ved udførsel af brugte køretøjer godtgøres den del af den oprindeligt betalte afgift, der fortsat udgør en del af køretøjets værdi på hjemmemarkedet”.</p> <p>Danske Advokater udleder heraf, at undgåelse af dobbeltbeskatning kræver, at ejeren får godtgjort den del af restafgiften, som oprindeligt er betalt. Hvis Danmark beslutter sig for at godtgøre et mindre beløb, end det der er betalt, vil der ske dobbeltbeskatning, hvilket er i strid med EU-rettens bestemmelse og fri bevægelighed.</p> <p>Danske Advokater anfører herefter, at der skal indrømmes godtgørelse af den registreringsafgift, der er indeholdt i værdien af brugte køretøjer på det danske marked.</p> <p>Slutteligt anføres det, at for at registreringsafgiften er i overensstemmelse med EU-traktatens bestemmelser om fri bevægelighed foreslås det, at lovforslagets § 2, stk. 4, ændres til at godtgørelsen beregnes på grundlag af den samme afgiftsprocent, som er betalt ved indregistrering af køretøjet i</p>	<p>forenede sager C-290/05 og C-333/05 – Nádásdi fremgår det endvidere af præmis 49, at ”Artikel 90 EF ikke har til formål at forhindre en medlemsstat i at indføre nye afgifter eller i at ændre procentsatsen eller beregningsgrundlaget for eksisterende afgifter”.</p> <p>Baggrunden for forslaget § 2, stk. 4, er, at brugte biler, som eksporteres, dermed ligestilles med brugte biler, som sælges i Danmark. Ændres bestemmelsen i overensstemmelse med Danske Advokaters forslag vil det således betyde, at biler, som eksporteres efter den 20. november 2015, ikke vil lide det kapitaltab, som er en naturlig følge af nedsættelsen af registreringsafgiften. Kapitaltabet ville dermed alene blive realiseret, når en brugt bil blev solgt til en dansk køber. Forslaget for Danske Advokater vil dermed udgøre en positiv forskelsbehandling i forhold til biler, der eksporteres, som efter Skatteministeriets opfattelse ikke kan begrundes i EU-retten.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Danmark.</p> <p>Dansk Erhverv støtter nedsættelsen af registreringsafgiften, der vil styrke danskernes mobilitet og dermed bidrage til en mere fleksibel arbejdsstyrke, idet de bl.a. har noteret sig, at tiltaget vil styrke arbejdsudbuddet med 700 personer.</p> <p>Derudover skal Dansk Erhverv rette opmærksomhed mod forslagens konsekvenser for beskatning af firmabiler, der er indkøbt på tidspunktet for forslagens ikrafttræden. Forslaget nævner ikke den løbende justering i nedadgående retning, som bør være en logisk følgevirkning af registreringsafgifts-nedsættelsen. Dansk Erhverv foreslår, at dette fremgår af det endelige lovforslag.</p> <p>Dansk Erhverv minder endelig om, at selve indretningen af det danske afgiftssystem fortsat er uhensigtsmæssig. Det anbefales, at man fortsætter analysen af, hvordan afgiftssystemet kan indrettes fremadrettet, så beskatningen flyttes fra indkøb af køretøj til brug af køretøj.</p>	<p>En justering af grundlaget for firmabilsbeskatningen for de biler, der er indregistreret inden forslagens fremsættelse, kan sidestilles med at kompensere for kapitaltab. Der kompenseres ikke for dette i øvrigt, og nedsættelsen af registreringsafgiften vil fremadrettet give en lempelse – også i forhold til firmabilsbeskatningen.</p> <p>I forhold til omlægning af værdiafgiften til en teknisk afgift henvises til kommentaren til AUTIG.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De danske bilimportører kan fuldt ud støtte forslaget om nedsættelse af registreringsafgiften, og anser det som et nødvendigt skridt på vejen imod en grundlæggende reform af bilafgifterne.</p> <p>De danske bilimportører anerkender, at SKAT skal administrere ef-</p>	<p>I forhold til umiddelbar ikrafttræden af lovforslaget henvises til</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ter gældende lov, og dermed ikke kan undlade at opkræve afgift efter 180 pct.-satsen, indtil loven træder i kraft.</p> <p>Det er imidlertid De Danske Bilimportørers klare vurdering, at langt de fleste bilforhandlere ved salg af nye biler i perioden fra lovforslagets fremsættelse i praksis vil være nødsaget til at afregne bil køberne efter den nye afgift, og lægge ud for differencen, indtil denne kan tilbagebetales af SKAT. Et sådant træk på branchens likviditet bør kompenseres med eksempelvis en midlertidig forlængelse af fristen for afregning af registreringsafgift i november og december.</p>	<p>bemærkningerne til Autobranchen Danmark.</p> <p>Ændring af fristerne for afregning af afgifter vil ikke blive reguleret i lovforslaget. Efter lovforslaget skal tilbagebetaling af registreringsafgift fra SKAT ske senest den 29. februar 2016.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>FDM</i></p>	<p>FDM roser forslaget om nedsættelse af registreringsafgiften højeste sats, da bilafgifterne har et alt for højt niveau i forhold til de negative omkostninger ved bilismen.</p> <p>FDM mener, at selve registreringsafgiften er en uhensigtsmæssig skattekilde, blandt andet fordi registreringsafgiften er indrettet som en værdiafgift. FDM mener, at selvom det politisk kan være kontroversielt at give størst nedsættelse til de dyre biler, er et logisk og fornuftigt valg, da det er de større biler, der lider under den største overbeskatning.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FDM udtrykker bekymring over lovforslagets § 2, stk. 3, hvoraf det fremgår, at en køber, der ikke selv har forestået registreringen af køretøjet, kan rette krav om tilbagebetaling af registreringsafgift alene imod den afgiftspligtige forhandler. I forbindelse med den seneste omlægning i 2007 fik FDM mange henvendelser fra bilkøbere, der hos bilforhandleren oplevede problemer med at få udbetalt det refunderede afgiftsbeløb. FDM kan allerede af de tilbagemeldinger, som de har modtaget fra deres medlemmer siden den 20. november 2015 se, at det langt fra er givet, at de afgiftspligtige bilforhandlere føler sig forpligtet til at anerkende den slags krav. Ud fra FDMs vurdering forstærkes dette af, at der i lovforslaget står, at bilforhandlere ”bør” (og ikke ”skal”) viderebetale den refunderede afgift. FDM opfordrer til, at det i selve loven eller i bemærkningerne præciseres, at bilforhandlerne skal viderebetale afgiftsrefusionen.</p> <p>FDM efterlyser endvidere mulighed for, at bilkøbere kan kontrollere afgiftsberegningen. FDM forlanger på den baggrund, at der åbnes for muligheden for aktindsigt i afgiftsberegningen for biler, der indregistreres i en vis periode efter den 20. november 2015. Hvis SKAT ikke tillader denne aktindsigt, bliver det umuligt for køber at vide, hvilket krav der kan rettes imod en forhandler.</p>	<p>Det er Skatteministeriets vurdering, at det ikke er muligt eller hensigtsmæssigt ved lov at fastsætte ufravigelige rammer for, hvordan tilbagebetaling af registreringsafgift skal håndteres imellem de enkelte aftaleparter. Håndtering af overvældede afgiftsbeløb er et privatretligt anliggende, som afhænger af den konkrete aftale. Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, bør parterne – i de købskontrakter, som indgås i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttræden – tage højde for dette forhold.</p> <p>SKAT træffer afgørelse om aktindsigt efter reglerne i offentlighedsloven og forvaltningsloven, og under hensyntagen til SKATs særlige tavshedspligt. Reglerne herfor foreslås ikke ændret med forslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing bemærker, at der parallelt med forslagene til § 2, stk. 3-5, hvoraf det fremgår, at afgiftsnedsættelsen fra 180 pct. til 150 pct. slår igennem allerede 20. november 2015, fremgår af afsnit 6, at "... de nye registreringsafgiftsregler vil gælde, når den resterende registreringsafgift skal beregnes ved videresalg i Danmark eller ved genleasing". Disse bemærkninger fastslår en vigtig følge af, at afgiften nedsættes til 150 pct., hvorfor det efter Finans og Leasing opfattelse bør fremgå direkte af selve lovtæksten, eksempelvis som et nyt stk. 6 til § 2. Dette vil også sikre den rette sammenhæng med de øvrige overgangsregler, idet der jo også i tilfældet her skal ske indbetaling til SKAT på grundlag af 180 pct., hvorefter SKAT efter lovens ikrafttræden tilbagebetaler forskelsbeløbet ned til 150 pct.-grundlaget jf. lovforslagets § 1.</p> <p>Finans og Leasing anmoder derfor om, at der under lovforslagets behandling i Folketinget stilles et ændringslovsforslag herom, så der skabes den fornødne klarhed også for denne situation.</p>	<p>Det følger af lovforslagets § 2, stk. 2, at loven har virkning fra den 20. november 2015. Det medfører, at køretøjer, som er anmeldt til registrering efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1 og 2, den 20. november 2015 eller senere, er omfattet af loven. Det gælder alle de omfattede køretøjer, også leasingkøretøjer.</p> <p>Der vil under lovforslagets behandling blive stillet et ændringsforslag, som tydeliggør overgangsreglerne for så vidt angår leasingkøretøjer m.v.</p>
<p><i>FSR – Danske Revisorer</i></p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Håndværksrådet</i></p>	<p>Håndværksrådet bemærker den korte tidfrist til høringen og sammensætningen af høringslisten, som ikke indeholder alle interes-</p>	<p>Skatteministeriet beklager, at Håndværksrådet ikke har været tilføjet høringslisten. Der er tale om en fejl, som vil blive rettet op</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>senter og berørte parter.</p> <p>Håndværksrådet ser ikke en afgiftsnedsettelse som værende et problem i sig selv. Men med en afgiftsnedsettelse vil handelsprisen på biler falde, hvad enten der er tale om nye eller brugte biler. Når handelsværdien falder, så vil det medføre, at flere biler bliver totalskadet frem for repareret på grund af reparationsgrænsen, som holdes op imod handelsværdien. Håndværksrådet vil gerne opfordre til, at man som minimum justerer reparationsgrænsen, så konsekvenserne mindskes.</p> <p>Med denne afgiftsnedsettelse håber Håndværksrådet, at vejen nu kan være banet for en omlægning til en teknisk baseret registreringsafgift.</p>	<p>fremover.</p> <p>Lovforslaget har været tilgængeligt via høringsportalen siden den 20. november 2015, og alle indkomne høringssvar vil blive taget i betragtning på lige vilkår, uanset om den enkelte part er tilføjet høringslisten eller ej.</p> <p>Det er beklageligt, at der ikke har været en 4 ugers høring af lovforslaget. Det skyldes dels, at lovforslaget som sagt er en del af aftalen om finansloven for 2016, der først blev indgået den 19. november 2015, og dels hensynet til at få lovforslaget behandlet i Folketinget og vedtaget inden jul.</p> <p>I forhold til forhøjelse af reparationsgrænsen henvises til kommentaren til AUTIG.</p> <p>I forhold til omlægning af værdiafgiften til en teknisk afgift henvises til kommentaren til AUTIG.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>KPMG Acor Tax</i></p>	<p>KPMG Acor Tax finder helt generelt, at lovforslaget er særdeles positivt.</p> <p>KPMG Acor Tax noterer sig imidlertid, at det ikke synes, som om lovforslaget får virkning for biler, der er indregistreret efter registreringsafgiftslovens § 3 b (leasingbiler), hvoraf der betales forholdsmæssig registreringsafgift. Såfremt denne opfattelse er korrekt, er lovforslaget særdeles problematisk og efter KPMG Acor Tax opfattelse i strid med EU-traktatens (TEUF) artikel 56 om retten til fri udveksling af tjenesteydelser.</p> <p>KPMG Acor Tax anfører, at det er muligt, at Skatteministeriet har haft den tanke, at den forholdsmæssige afgift forfalder på indregistreringstidspunktet for hele leasingperioden, og skæringsdatoen for offentliggørelsen af lovforslaget derfor også gælder for leasingbiler, som tilfældet er for biler, der købes. Afgiften for leasingbiler fastlægges imidlertid ikke definitivt på indregistreringstidspunktet, men kan også fastlægges på det tidspunkt, hvor køretøjet udgår af ordningen, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 7.</p>	<p>KPMG Acor Tax opfattelse må bero på en misforståelse af lovforslaget.</p> <p>Den foreslåede ændring i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, nr. 1 og 2, hvorefter satsen på 180 pct. nedsættes til 150 pct., finder anvendelse på alle køretøjer, hvoraf der beregnes registreringsafgift efter disse bestemmelser. Dette gælder også leasingkøretøjer. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 2. Der henvises derudover til kommentaren til Finans og Leasing.</p> <p>Der er desuden specifikt i lovforslagets § 2, stk. 5, taget stilling til SKATs beregning og udbetaling eller opkrævning af afgiftsdifferencer, blandt andet vedrørende registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 7, i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttræden.</p>
<p><i>Motorcykel Importør Foreningen</i></p>	<p>Motorcykel Importør Foreningen anfører, at der er en forskelsbehandling på motorcykler og biler ved beregning af registreringsafgiften, hvilket indebærer, at der betales en væsentligt højere registreringsafgift for en mellemstor mo-</p>	<p>Ændring af skalaknækkene for personbiler og motorcykler er ikke en del af lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>torcykel end for en bil i samme prisklasse som motorcyklen.</p> <p>Det er foreningens opfattelse, at en ensretning af registreringsafgiften på biler og motorcykler vil have en positiv effekt for statskassen på grund af følgende forhold:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De billige kinesermotorcykler, der sælges i stort antal i Danmark, vil enten blive pålagt registreringsafgift, fordi den afgiftsfrie grænse op til kr. 9.200 fjernes eller blive udfaset fra det danske marked og erstattet af bedre motorcykler. 2) Købere af motorcykler vil efter branchens vurdering vælge at købe en dyrere motorcykel med højere afgift. 3) Branchen vurderer, at de samlede variable effekter af en ensretning af registreringsafgiftsreglerne for biler og motorcykler vil give positivt afkast i form af højere moms og registreringsafgift på det samlede salg af motorcykler i Danmark, idet alle motorcykler vil blive belagt med min. 105 pct. registreringsafgift. Samtidig vil de forurenende og sikkerhedsmæssigt dårligt udstyrede kinesermotorcykler som nævnt ikke mere gå fri af registreringsafgiften på grund af et afgiftsfrit grundbeløb. 	
<p><i>Motorhistorisk Samråd</i></p>	<p>Motorhistorisk Samråd noterer sig, at der gennem de seneste år er sket en vis justering af afgiftsniveauet for nyere biler. Først en ændring af de små billigere biler og nu den fo-</p>	<p>Ændring af reglerne for veterankøretøjer er ikke en del af lovforslaget.</p> <p>Af regeringens lovprogram for</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>reslåede ændring af den højeste sats for personbiler. Visse af ændringerne har også haft indflydelse på registreringsafgifterne på brugte importerede biler. Beklageligvis har afgiftsændringerne ikke medført ændringer for veterankøretøjerne, der stadig afgiftsberegnes efter metoder, der ikke er tidsvarende.</p> <p>Motorhistorisk Samråd er af den opfattelse at en omlægning af registreringsafgifterne på veterankøretøjer bør ske snarest mulig, da hver import i princippet koster staten mange penge i administrationsudgifter.</p>	<p>Folketingsåret 2015/2016 fremgår det, at regeringen i februar 2016 planlægger at fremsætte et lovforslag, som blandt andet indeholder en justering af afgiftsgrundlaget for veterankøretøjer.</p> <p>Lovforslaget er stadig under udarbejdelse. Inden lovforslaget fremsættes, vil et udkast blive sendt i ekstern høring, blandt andet til relevante interesseorganisationer m.v.</p>
<p><i>SRF Skattefaglig For- enings Skatteudvalg</i></p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	