

  
**Skatteministeriet**

6. december 2016

J.nr. 16-1708178

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Autobranchen Danmark</i></p>	<p>AutoBranchen Danmark ønsker, at ikrafttrædelsesdatoen fremrykkes fra 15. januar 2017 til 1. januar 2017, da perioden frem til loven træder i kraft og får virkning tilbage fra fremsættelsestidspunktet skaber utryghed og forvirring hos forhandlerne.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, at genberegningen af afgift ifølge lovforslaget foretages med udgangspunkt i køretøjets reelle handelspris, dvs. den pris, som er grundlag for bilens faktiske afgiftsberigtigelse i perioden fra lovforslagets fremsættelse og til lovens ikrafttræden. Der tages således ikke i forbindelse med genberegningen hensyn til, at køretøjets handelspris måske ville have været en anden, hvis handlen først var foretaget efter lovens ikrafttræden. AutoBranchen Danmark spørger på den baggrund, hvordan tilbagebetalingen foretages.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, at nedsættelsen af registreringsafgiften burde følges af en tilsvarende ændring af reparationsgrænsen. Fremadrettet vil der skulle mindre skader til, førend reparationsgrænsen nås. Der forventes</p>	<p>Det sene tidspunkt for finanslovsforhandlingerne sammenholdt med Folketingets 30-dages regel, muliggør desværre ikke ikrafttrædelse den 1. januar 2017. Det foreslås derfor, at loven træder i kraft på det tidligst mulige tidspunkt herefter, hvilket er den 15. januar 2017. Formålet er at sikre, at perioden fra fremsættelsen af lovforslaget til ikrafttrædelse af loven bliver så kort som mulig, så den usikkerhed hos både forhandlere og forbrugere, som kan opstå i den mellemliggende periode og må forventes at kunne bremse bilsalget, minimeres.</p> <p>Registreringsafgiften for nye og brugte biler beregnes af den almindelige pris ved salg til en bruger. For brugte biler kendes alene handelsværdien inkl. afgiften, og afgiften må beregnes som en andel af handelsprisen inkl. afgift, givet bilens værditab mv. Dette er baggrunden for, at genberegningen af registreringsafgiften foretages med udgangspunkt i køretøjets faktiske handelspris, dvs. den pris, som er grundlag for bilens afgiftsberigtigelse i perioden fra lovforslagets fremsættelse og til lovens ikrafttræden.</p> <p>Det kan bekræftes, at nedsættelsen af registreringsafgiften i visse tilfælde kan have den virkning, at en bil, der med det gældende lavere skalaknæk, og en reparationsomkostning, der er tæt på 65 pct. af handelsværdien, efter forhøjelsen</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>således en stigning i antallet af totalskader, hvilket er u hensigtsmæssigt i forhold til miljøet og de arbejdspladser i autobran-chen, der vil blive påvirket heraf.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, at nedsættelse af registreringsafgiften vil påvirke priserne på de nyere brugte biler. Det medfører, at den eksisterende bilpark mister værdi, hvilket påvirker forhandlere med et stort antal indregistrerede brugte biler. AutoBranchen Danmark mener, at der bør være mulighed for at søge en kompensati-on for dette tab målrettet de bilforhandlere, der lider større tab.</p>	<p>af skalaknækket ikke vil kunne genopbygges uden afgiftsberigtigelse på ny, fordi handelsprisen er vejet som følge af den lavere regi-streringsafgift.</p> <p>Der er tale om en marginal effekt, og den følges af en tilsvarende marginal effekt på grænsen for, hvornår forsikringstageren tilbydes kontant erstatning. Antallet af for-sikringskadede biler, som bran-chen med videresalg for øje kan genopbygge uden registreringsaf-gift, vil derfor ikke nødvendigvis falde.</p> <p>Reglerne om færdselsskadede biler indgår ikke i den aftale om Finans-loven for 2017, der bl.a. udmøntes med dette lovforslag.</p> <p>Skatteministeriet vurderer, at en kompensationsordning som den foreslåede, der er målrettet bilfor-handlerne, som udgangspunkt vil indebære statsstøtte til bilbran-chen. Det vurderes, at det ikke vil være muligt at få en sådan ordning godkendt efter statsstøttereglerne.</p> <p>Endelig bemærkes, at nedsættelsen af registreringsafgiften forventes at medføre et øget bilsalg og dermed kommer bilbranchen, herunder forhandlerne, til gode i form af øget omsætning.</p>
<p><i>AutoCamperRådet</i></p>	<p>AutoCamperRådet bifalder dels den tidligere afgiftsnedsættelse fra 180 pct. til 150 pct. og dels forslaget om at forhøje skalaknækket. AutoCamperRådet beklager imid-</p>	<p>Størstedelen af autocampere, der indregistreres i Danmark, afgifts-berigtiges efter minimumsafgiften på 60 pct. Det er korrekt, at auto-campere, der afgiftsberigtiges efter</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>lertid, at ingen af disse tiltag får nogen effekt på autocampere grundet minimumsafgiften på 60 pct. for autocampere, som i praksis næsten altid anvendes. Auto-CamperRådet vurderer, at 90 pct. af autocampere alene anvendes til fritidsformål. Det bemærkes, at salget af autocampere i Danmark målt i forhold til andre europæiske lande er meget beskedent, og at den høje afgift virker hæmmende for blandt andet autocamper turisme. Desuden giver afgiften anledning til spekulation i registrering af autocampere i eksempelvis Tyskland med efterfølgende indførsel af køretøjet til Danmark som brugt.</p>	<p>60 pct.-reglen, ikke opnår en reduktion i registreringsafgiften. Formålet med de foreslåede ændringer er imidlertid at reducere afgiften på familievenlige og trafiksikre biler, hvorimod autocampere har karakter af fritidskøretøjer. De to grupper af køretøjer har vidt forskellige formål og kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes.</p> <p>Der er ikke fagligt grundlag for at antage markante ændringer i turismen i Danmark som følge af øget salg af autocampere. Der henvises også til besvarelsen af SAU alm. del – spørgsmål 154 (2015/2016).</p>
<p><i>Bilbranchen - DI</i></p>	<p>DI og Bilbranchen støtter overordnet en nedsættelse af registreringsafgiften, og noterer, at den foreslåede nedsættelse vil gøre det lettere på sigt at omlægge afgiftssystemet til en teknisk baseret og løbende opkrævet afgift. Herudover fremhæver DI og Bilbranchen, at de sammen med De Danske Bilimportører og FDM har udarbejdet et forslag til omlægning af registreringsafgiften, der understøtter regeringens mål, idet forbrugerne får et reelt incitament til at købe en miljøvenlig bil. DI og Bilbranchen beklager samtidig, at det nuværende afgiftssystem fremstår som et kludetæppe, som er yderst vanskeligt at gennemskue, administrativt tungt og fyldt med særregler og undtagelser. Herudover bliver ny miljø- eller sikkerhedsfremmende teknologi straffet som følge af den</p>	<p>Omlægning til en teknisk baseret afgift vil være forbundet med meget store prisændringer på konkrete biler. Desuden vil en teknisk baseret registreringsafgift være mindre robust overfor den teknologiske udvikling og mere sårbar overfor udhuling af afgiftsgrundlaget over tid end en værdibaseret afgift.</p> <p>Det er også inden for rammerne af den nuværende værdibaserede model for registreringsafgift muligt at øge tilskyndelsen til at købe mere trafiksikre og miljørigtige biler. Tilskyndelsen opnås bl.a. ved at målrette afgiften, så der gives fradrag for god brændstoføkonomi. Desuden medfører en nedsættelse af registreringsafgiften, at det bliver billigere at tilvælge sikkerhedsudstyr.</p>

## Organisation

## Bemærkninger

progressive afgiftsstruktur. Lovforslaget løser ikke disse problemer.

DI og Bilbranchen anfører, at forhøjelsen af skalaknækket vil medføre et kapitaltab, som belaster bilforhandlerne i særlig grad, da disse vil være nødsagede til at realisere tabet ved salg. DI og Bilbranchen har i forbindelse med finanslovsforhandlingerne præsenteret fire forskellige modeller for overgangsordninger, der kan afbøde kapitaltabet hos bilforhandlerne; en egentlig kompensationsmodel, en eksportmodel, en leasingmodel, og en model der i beskatningsgrundlaget kompenserer firmabiler. DI og Bilbranchen medgiver dog, at behovet for overgangsordninger er mindre presserende end ved afgiftslempelsen i 2015, da kapitaltabet skønnes at være halvt så stort. DI og Bilbranchen understreger, at overgangsordninger bør tænkes ind ved fremtidige større afgiftslempelser eller -omlægninger.

DI og Bilbranchen er tilfredse med, at der lægges op til, at loven får virkning fra fremsættelsestidspunktet af hensyn til bilforhandlerne. DI og Bilbranchen beklager imidlertid, at SKAT først den 23. november 2016 offentliggjorde de nye værdier for skalaknækket i 2016-tal, når fremsættelsen skete den 22. november 2016. Af lovforslaget fremgår alene 2010-tal og 2017-tal.

## Kommentarer

For så vidt angår en kompensationsordning, henvises til kommentaren til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.

Skatteministeriet vurderer desuden, at de øvrige foreslåede overgangsordninger enten indeholder elementer af statsstøtte, eller ikke er egnede til på en balanceret måde at afbøde kapitaltabet for bilforhandlerne.

Nedsættelsen af registreringsafgiften ved at forhøje skalaknækket betyder dog, at kapitaltabet pr. bil begrænses. Der henvises i øvrigt til kommentaren til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.

Det beklages, at der var en forsinkelse på 1 dag i forhold til offentliggørelse af de nye værdier for skalaknækket i 2016-tal. Det meget korte tidsrum fra finanslovsaftalen blev indgået den 18. november 2016 og til fremsættelse af lovforslaget i Folketinget den 22. november 2016 gav meget kort tid til at få alle elementer på plads.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Camping Branchen</i></p>	<p>Camping Branchen anfører, at reglen om minimum 60 pct. afgift for autocampere blev fastsat med henblik på at adskille værdiberegningen af henholdsvis bildelen og beboelsedelen af en autocamper. Bildelen udgør typisk en tredjedel af den færdige autocamper. På den baggrund er det Camping Branchens opfattelse, at 60 pct.-reglen burde have været justeret, da den højeste sats for registreringsafgift sidste år blev sat ned fra 180 pct. til 150 pct. Fastholdes betragtningen om, at bildelen udgør en tredjedel, burde satsen på 60 pct. have været sat ned til 50 pct. Med afsæt i den foreslåede ændring af skalknækket, vil det være mere retfærdigt, at afgiften for autocampere sættes ned til 45 pct. i trit med afgiftsnedsættelsen for personbiler.</p> <p>Camping Branchen anfører, at en afgiftsnedsættelse for autocampere må forventes at fremme turismen i Danmark og gøre virksomheder, der udlejer autocampere, mere konkurrencedygtige i forhold til vores nabolande. Det anføres desuden, at der ikke skal sælges ret mange yderligere autocampere som følge af en afgiftsnedsættelse for at opveje de negative provenueffekter.</p>	<p>For så vidt angår 60 pct.-reglen for autocampere, henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoCamperRådet.</p> <p>For så vidt angår turismeeffekterne af øget autocampersalg, henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoCamperRådet.</p>
<p><i>Danmarks Frie AutoCampere (DFAC)</i></p>	<p>Danmarks Frie AutoCampere (DFAC) ønsker, at afgiftssatsen for autocampere nedsættes fra 60 pct. til 51 pct. eller mindre, og at grænsen for, hvornår der skal betales afgift, forhøjes fra 12.100 kr. til</p>	<p>For så vidt angår 60 pct.-reglen for autocampere, henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoCamperRådet.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>17.500 kr. På denne måde vil autocampere opnå en afgiftsnedsættelse, der svarer til den, der er foreslået for personbiler. DFAC begrundet ønsket med, at hverken nedsættelsen af den højeste sats for registreringsafgift fra 180 pct. til 150 pct. sidste år eller den foreslåede ændring af skalaknækket ved dette lovforslag får nogen effekt på autocampere. Dette skyldes, at det i praksis altid er minimumsafgiften på 60 pct., der finder anvendelse.</p> <p>DFAC forventer, at en ændring som den beskrevne vil være udgiftsneutral eller give et mindre, positivt provenu. DFAC nævner følgende forhold, som kan bidrage til et positivt provenu ved nedsættelse af afgiften for autocampere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Den økonomiske fordel ved egen import af brugte autocampere reduceres, og omsætning og provenu må derfor forventes at stige hos de danske forhandlere.</li> <li>- Ældre autocampere vil i stigende grad blive udskiftet med nyere, mere miljøvenlige og sikrere køretøjer, hvorved der sker en meromsætning.</li> <li>- Incitamentet til at indregistrere autocampere i eksempelvis Tyskland mindskes, og der må derfor forventes en stigning i danske registreringer.</li> <li>- Mulighederne for autocamper turisme i Danmark forbedres.</li> </ul>	<p>For så vidt angår turismeeffekterne af øget autocampersalg, henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoCamperRådet.</p>
<p>Dansk Autogenbrug</p>	<p>Dansk Autogenbrug finder det bemærkelsesværdigt, at et folke-</p>	<p>Nye biler vil typisk have bedre miljø- og sikkerhedsegenskaber end</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tingsflertal med lovforslaget vælger at arbejde imod den grønne omstilling, som ellers er bredt politisk forankret. Med forslaget medvirker forligspartierne indirekte til et yderligere ressourceforbrug og miljøbelastning, idet efterspørgslen på nye biler må forventes at stige.</p> <p>Dansk Autogenbrug konstaterer med en vis undren, at skatteministeren vil imødesee et årligt provenutab på 200 mio. kr. ved at hæve skalaknækket, mens det ifølge ministeren selv ville have kostet 100 mio. kr. årligt at forhøje reparationsgrænsen, hvorefter en bil må erklæres totalskadet, hvis reparation efter en skade overstiger 65 pct. af bilens handelsværdi.</p>	<p>ældre biler. Den gældende indretning af bilafgifterne, med fradrag for god brændstoffektivitet i registreringsafgiften og den grønne ejerafgift, der baseres på brændstofforbrug mv., er i høj grad indrettet efter at tilskynde bilkøbere til at vælge biler med gode miljøegenskaber. I 2015 udledte personbiler solgt i Danmark således i gennemsnit 106,2 g CO<sub>2</sub> pr. km, mod i gennemsnit 119,6 g CO<sub>2</sub> pr. km i EU.</p> <p>Skatteministeriet bekræfter, at det årlige mindreprovenu ved en forhøjelse af reparationsgrænsen fra 65 pct. til 75 pct. skønnes at udgøre i størrelsesordenen 100 mio. kr. Reglerne om færdselsskadede biler indgår dog ikke i aftalen om Finansloven for 2017, der bl.a. udmøntes med dette lovforslag. Herudover henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoBranchen Danmark.</p>
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>Dansk Bilbrancheråd udtrykker utilfredshed med, at reparationsgrænsen ikke forhøjes, at der er tale om en lappeløsning og at bilforhandlerne skal agere kassekredit for SKAT, indtil der kan ske tilbagesøgning.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd ønsker en fuldstændig omlægning af afgiftssystemet efter den norske model. Lovforslaget bifaldes i det omfang, det bruges som et springbræt til en sådan omlægning.</p>	<p>For så vidt angår reparationsgrænsen, henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoBranchen Danmark.</p> <p>Det bemærkes, at SKAT skal administrere i overensstemmelse med gældende ret, uanset at loven efter vedtagelse får virkning fra fremsættelsestidspunktet. Det er derfor ikke muligt på forhånd at korrigere afgiftsberegningen i den mellemliggende periode. Loven gives tilbagevirkende kraft netop af hensyn til bilforhandlerne for ikke</p>



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Bilbrancheråd efterspørger en nærmere beskrivelse af de i bemærkningerne til lovforslaget skønnede positive effekter på arbejdsudbuddet.</p>	<p>at bremse bilsalget unødigt.</p> <p>Forhøjelsen af skalaknækket forventes at indebære, at de biler, der efter gældende regler ligger over skalaknækket, falder i pris, og det skønnes at have positive effekter på arbejdsudbuddet. Det kan henføres til, at de lavere priser som følge af den lavere registreringsafgift øger incitamentet til at arbejde, da borgernes købekraft (realløn) er steget.</p>
<p><i>Dansk Elbil Alliance</i></p>	<p>Dansk Elbil Alliance (DEA) bemærker, at ny teknologi er dyrere end konventionel teknologi, og at dette gælder både for elbiler, sikkerhedsudstyr og avancerede selvkørende teknologier. DEA forventer, at selvkørende elbiler bliver en central teknologi på transportområdet, og at en værdibaseret registreringsafgift betyder, at Danmark bliver et af de sidste lande, hvor både elbiler og selvkørende teknologier bliver rentable. Registreringsafgiften er dermed største hindring på transportområdet for at nå regeringens ambitioner om at reducere udledningen af klimagasser uden for kvotesektoren frem mod 2030.</p> <p>DEA mener, at der bør ske en grundlæggende revision af registreringsafgiften, så afgiften lægges på bilernes udledning af CO2 og eventuelt vægt, mens værdien af bilerne ikke pålægges afgift. Det vil åbne mulighed for, at ny teknologi hurtigt introduceres på det danske bilmarked.</p>	<p>Nedsættelse af registreringsafgiften vil alt andet lige gøre afgiftsbelastningen af ny bilteknologi mindre. For så vidt angår samspillet mellem den værdibaserede registreringsafgift og bilernes CO2-udledninger, henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Autogenbrug.</p> <p>For så vidt angår omlægning af registreringsafgiften, henvises til kommentaren til høringssvaret fra Bilbranchen - DI.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DEA bemærker, at den foreslåede forhøjelse af skalaknækket vil medføre, at den relative prisforskel på elbiler og konventionelle biler forværres. Således falder benzin- og dieslbiler mere i pris end elbiler ved de foreslåede ændringer. Omlægning af registreringsafgiften til en teknisk afgift ville adressere dette problem. DEA ønsker som alternativ, at lovforslaget ændres, så satsen for værdiafgiften nedsættes i stedet for at skalaknækket forhøjes.</p> <p>Ifølge bemærkningerne til lovforslaget forventes CO<sub>2</sub>-udledningen øget med 28.500 tons CO<sub>2</sub> om året som en konsekvens af forslaget. DEA ønsker derfor svar fra regeringen på, hvordan Danmark skal leve op til de mål, som Danmark er forpligtet af gennem EU, herunder beslutningen om, at den ikke-kvoteomfattede sektor skal reducere sit udslip med 30 pct. i 2030.</p> <p>DEA anbefaler i prioriteret rækkefølge, at:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Registreringsafgiften omlægges til en teknisk baseret afgift på bilernes CO<sub>2</sub>-udledning.</li> <li>2. I stedet for at forhøje skalaknækket fra 84.600 kr. til 106.600 kr. for personbiler, så nedsættes værdiafgiften på 150 procent.</li> <li>3. Såfremt regeringen gennemfører stigningen i skalaknækket, så gennemføres der kompenserende ændringer i indfasningen af elbiler i registreringsafgiften, så</li> </ol>	<p>Forskellen i prisfald mellem elbiler og konventionelle biler skyldes, at elbiler allerede er omfattet af en gunstig ordning, hvor den samlede registreringsafgift reduceres med 80 pct. i 2016 og 60 pct. i 2017. Elbiler modtager desuden store fradrag i registreringsafgiften grundet deres høje energieffektivitet.</p> <p>For så vidt angår forventningerne til de fremtidige CO<sub>2</sub>-udledninger, henvises til Energi-, Forsyning og Klimaministeriets publikation ”Klimapolitisk Redegørelse 2016” af den 26. oktober 2016.</p> <p>Lovforslaget har til formål at reducere afgiften på familievenlige og trafiksikre biler. Dette mål opnås mest effektivt ved at forhøje skalaknækket.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>den relative prisforskel mellem eldrevne køretøjer og konventionelle biler ikke øges yderligere.</p>	
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Dansk Erhverv er meget positive over for forslaget og glæder sig over endnu en nedsættelse af den høje danske registreringsafgift. Dansk Erhverv noterer herudover, at de økonomiske konsekvensberegninger generelt er positive for det danske erhvervsliv, og at vognparken vil blive fornyet med kortere intervaller med øget sikkerhedsniveau og formindsket forurening til følge.</p>	
<p><i>Danske Biludlejere</i></p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De Danske Bilimportører kvitterer for regeringens vilje til at nedsætte den høje danske registreringsafgift. De Danske Bilimportører finder, at lovforslaget og dets virkninger ikke er entydigt beskrevet i bemærkningerne, særligt for så vidt angår virkningerne i 2016. Således savnede De Danske Bilimportører oplysninger om de nye værdier for skalaknækket i 2016-tal. De Danske Bilimportører kritiserer samtidig, at der i Skatteministeriets faktaark fejlagtigt står, at skalaknækket nedsættes, når det faktisk forhøjes, og at SKAT indledningsvist ikke har kunnet give sikre oplysninger.</p>	<p>For så vidt angår nye værdier for skalaknækket i 2016-tal, henvises til kommentaren til høringssvaret fra Bilbranchen - DI.</p> <p>Der er tale om en beklagelig sproglig fejl i faktaarket, som er rettet.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsens Team</i></p>	<p>Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lov-</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Effektiv Regulering</i></p>	<p>forslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.</p>	
<p><i>FDM</i></p>	<p>FDM finder, at forslaget er godt nyt for bilisterne. Det vil give danskerne endnu bedre mulighed for at købe en ny og bedre bil, der i højere grad opfylder deres behov. En nedsættelse af registreringsafgiften er desuden positiv for både danskernes mobilitet og for samfundsøkonomien og vil komme en bred befolkningsgruppe til gode. De danske bilafgifter, og i særdeleshed registreringsafgiften, har været så høje, at det har givet store forvriddinger i økonomien.</p> <p>FDM anfører desuden, at den resterende registreringsafgift stadig er værdibaseret, hvilket alt andet lige i praksis fungerer som en beskætning af bilers miljø og sikkerhedsegenskaber. Derfor mener FDM, at registreringsafgiften også grundlæggende bør lægges om, så den baserer sig på bilens miljø- og sikkerhedsmæssige egenskaber og ikke som i dag på bilens pris. Herudover bør afgiftsniveauet sænkes yderligere, så det på sigt kun afspejler de eksterne omkostninger ved anvendelse af personbilerne. FDM henviser til det fælles oplæg 'Bedre biler på de danske veje' som FDM tidligere på året præsenterede sammen med Bilbranchen i DI, DI og De Danske Bilimportører.</p>	<p>For så vidt angår omlægning af registreringsafgiften, henvises til kommentaren til høringssvaret fra Bilbranchen - DI.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Finans og Leasing</i>	Ingen bemærkninger	
<i>FSR - Danske Revisorer</i>	Ingen bemærkninger	
<i>MFF (Motorcykel Forhandler Foreningen)</i>	MFF undrer sig over, at forskelsbehandlingen mellem biler og motorcykler stadig er uændret.	Registreringsafgiften på motorcykler nedsættes parallelt med afgiften på biler. Det er ikke hensigten at ændre på forholdet mellem afgiftsberegning for henholdsvis motorcykler og personbiler.
<i>Motorhistorisk Samråd</i>	Motorhistorisk Samråd noterer sig de justeringer af afgiftsniveauet, der er sket de seneste år, men beklager, at ingen af justeringerne har medført positive ændringer for veterankøretøjerne, der stadig afgiftsberigtiges efter gamle, utidsvarende metoder. Motorhistorisk Samråd finder, at ordningen for veterankøretøjerne er ugennemsigtig for borgere og erhvervsliv, administrativt besværlig for SKAT og kendetegnet ved meget vilkårlige beregninger. Motorhistorisk Samråd ønsker på denne baggrund snarest muligt en omlægning af registreringsafgiften for veterankøretøjer.	Lovforslaget har til formål at reducere afgiften på familievenlige og trafiksikre biler. Dette mål opnås mest effektivt ved at forhøje skalknækket. Skatteministeriet kvitterer for Motorhistorisk Samråds bemærkninger vedrørende veterankøretøjer, som vil indgå i fremtidige overvejelser om ændringer af afgiftssystemet.
<i>SKAD Autoskade- og Køretøjsbyggerbranchen i Danmark</i>	SKAD finder det positivt, at bilafgifter sænkes, så der er mulighed for at købe billigere og mere sikre biler. SKAD er dog bekymret over, at en nedsættelse af registreringsafgiften også vil medføre, at reparationsgrænsen på 65 pct. bliver lavere i kroneværdi. Det vil betyde, at flere biler bliver erklæret	For så vidt angår reparationsgrænsen, henvises til kommentaren til høringssvaret fra AutoBranchen Danmark.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>totalskadede, og hele autobranchens eftermarked vil miste muligheder for at reparere biler, levere reservedele og servicere biler. Reparationsgrænsen har allerede kostet arbejds- og lærepladser. Desuden påvirkes den cirkulære økonomi, idet gode biler kasseres i stedet for fortsat at blive anvendt som transportmiddel. På den baggrund forslår SKAD at fjerne reparationsgrænsen helt eller at omlægge registreringsafgiften fra en værdibaseret afgift til en teknisk baseret afgift.</p>	<p>For så vidt angår omlægning af registreringsafgiften, henvises til kommentaren til høringssvaret fra Bilbranchen - DI.</p>
<p><i>SRF Skattefaglig Forening</i></p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	