

Skatteministeriet
J.nr. 16-1708178

25. november 2016
Juridisk Chef Lisa Bindner
Direkte tlf. 41948153
e-mail lb@abdk.dk

Svar på høring om udkast til ændring i registreringsafgiften – L 93.

AutoBranchen Danmark (ABDK) har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Ad § 2, stk. 1 og 2

Ikrafttrædelsesdato den 1. januar 2017 frem for 15. januar 2017 ønskes, da perioden hvor lovforslaget alene har virkning, men ikke er trådt i kraft skaber utryghed og forvirring hos forhandlerne.

Ad § 2, stk. 3

Genberegningen 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. Dette gør at visse biler vil kunne få en større afgiftspligtig værdi, som følge af ændring i skalaknækket (13.770 kr. fradrag fra værdien, 0 kr. i fradrag til afgiften og skalaknækkene før og efter som hhv. 82.800 kr. og 104.300 kr.)

Det giver en betydelig forskel på registreringsafgifterne i de to tilfælde. Spørgsmålet er så hvordan tilbagebetalingen foretages?

Reparationsgrænsen

Derudover mener vi, at med nedsættelsen af registreringsafgiften burde følge en tilsvarende ændring af reparationsgrænsen. Fremadrettet vil der skulle mindre skader til førend reparationsgrænsen nås. Der forventes således en stigning i antallet af totalskader, hvilket vi mener er u hensigtsmæssigt. Både i forhold til miljøet men også i forhold til de arbejdspladser i autobranchen, der vil blive påvirket heraf.

Tab

Nedsættelse af registreringsafgiften vil give prisændringer, og det vil også påvirke priserne på de nyere brugte biler. Det betyder, at den eksisterende bilpark mister værdi. Forhandlere med et stort antal indregistrerede brugte biler, vil blive påvirket af dette lovforslag. Vi mener, at der bør være mulighed for at søge en kompensation af dette tab, målrettet de bilforhandlere, der lider større tab.

Med venlig hilsen

Lisa Bindner
Juridisk Chef

Skatteministeriet/Ministry of Taxation
Nicolai Eigtsveds Gade 28
DK 1402 - København K

Høringssvar SKM j-nr. 16-1708178

Taastrup den 25. november, 2016

Høringssvar - Høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften) - SKM j-nr. 16-1708178

Skatteministeriet anmoder om bemærkninger i ovennævnte høringsforslag.

AutoCamperRådet takker for at få anledningen til at angive bemærkninger til lovudkastet, set med autocamper øjne.

Det har længe været et ønske fra AutoCamperRådet at få set på den del af afgiftsloven der vedrører autocampere og definitionerne af disse køretøjer.

“Sænkning af afgifterne for personbiler og motorcykler”

AutoCamperRådet bifalder de to tiltag, der har skabt lavere afgifter for personbiler og motorcykler. Dels sænkningen fra 180% til 150% og dels forslaget til forhøjelsen af skalaknækket fra 84.600 kr til 106.600 kr.

Uheldigvis får det på ingen måde indflydelse på autocampere. Med undtagelse af få teoretiske tilfælde får ingen nye autocampere glæde af nedsættelsen af registreringsafgiften. Vi redegør for dette efterfølgende.

“M1 køretøj”

Jvf. Vejledning for syn af køretøjer, beskrives Campingbiler/autocampere på side 364: Bil, der er indrettet til beboelse. Bil med en totalvægt på ikke over 3.500 kg anses som personbil M1. Campingbil på mere end 3.500 kg, skal anses som personbil M1 såfremt den komplette campingbil er EU-typegodkendt og følges af et CoC-document.

“Afgiftberegning”

Modsat afgiftberegning for personbiler og motorcykler er autocamper underlagt to beregningsformer: For campingbiler - såkaldte autocampere - betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, men grundlaget for afgiftsberegningen er uden udgiften til campingindretningen. Afgiften er 105 pct. af værdien op til 82.800 kr (Forslag 106.600 kr.) og 150 pct. af værdien derover (2016). **Afgiften kan dog mindst udgøre 60 pct. af værdien over 12.100 kr. (2016).** Dette betyder i praksis, at afgiften på 60% stort set altid benyttes, da det højeste afgiftbeløb er gældende.

Vi har beregnet os frem til, hvor omtrent skæringspunktet for, hvor omtrent begge beregningsmetoder “skære” hinanden. Dette punkt ligger ved en indkøbspris på omkring 189.000 Dkk/25.200 Euro excl. tysk moms på 19%. Det giver en jvf. punkt 1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms og beregningsmetode 105/150% på bildel og 0% på campingdel 114.070 kr og en afgift jvf. punkt 15 på 157.224 kr. inkl. moms. Ved beregningsmetoden på 60% af bildel og campingdel jvf. punkt 1. Forhandlers udsalgspris ekskl. moms 215.460 kr. og en afgift jvf. punkt 15 på 154.335 kr. inkl. moms. Priser over priseksemplet, vil være til 60% afgift, under forudsætning af en autocamper med en egenvægt på min 2 t og 4 egentlige sovepladser.

Der er i regneeksemplet taget udgangspunkt og højde for, at der i den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer altid bliver indregnet mindst 9 pct. samlet avance for importør og forhandler. Se Figur 1, nederst i Høringssvaret.

“105/150% kan ikke benyttes til autocampere”

AutoCamperRådet vurderer det som værende teoretisk, at der findes autocampere der opfylder kriterierne for autocampere, der kan indkøbes til så lav pris, at kun afgiftberigtigelse på 105/150% kan benyttes eller som yderligere opfylder følgende: Køretøjer med en egenvægt over 2 t, som utvivlsomt er konstrueret og

indrettet til ophold og beboelse, herunder med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer for 60% afgift.

Alene afgift på udstyr der er leveret som fabriksmonteret udstyr, kan være udslagsgivende for om en autocampere bliver beregnet efter det ene eller det andet. Det er derfor af stor vigtighed, at autocampere også opfylder egenvægt over 2 t og 4 egentlige sovepladser.

Udstyr der kan eftermonteres afgiftsberigtiges, også selv om det efterfølgende kan eftermonteres uden afgift.

I tilfælde af, at der skulle findes et køretøj med campingindretning, der er så billigt, vil det ikke opfylde kravet til autocampere efter 60% reglen, med en egenvægt på 2 t og 4 sovepladser, og køretøjet vil derfor kun kunne afgiftsberigtiges efter 105/150% afgiften, altså som en almindelig personbil.

“AutoCamperRådet mener”

Afgiftlettelsen for personbiler og motorcykler, vil som før skitseret og fagligt vurderet ikke kunne få indflydelse på afgiften på autocampere, med undtagelse af teoretiske undtagelser, hvilket er bekymrende, da det sagligt vurderes, at 90% af de danske autocampere benyttes udelukkende til fritidsformål, med et årligt kørselsniveau på omkring 8-12.000 km årligt, mens resten også benyttes som familiens primære køretøj.

Rigtig mange nye modeltyper, der efter fabrikantens oplysninger kun har muligheder for 2-3 sovepladser, har ikke nogen muligheder i Danmark efter afgiften til 60%, da loven siger minimum 4 egentlige sovepladser.

“Salget i Danmark”

Salget i Danmark udgør fra 1. til 3. kvartal, 2016 et med europæiske øjne, meget lille antal, på trods af en fin fremgang på 46,6%. Salget i Europas hurtigtvoksende turisme segment - autocamperturisme, er hæmmet af Europas højeste afgift på fritidskøretøjer. Set i forhold til Norge, der er 530.000 færre indbyggere end i Danmark, sælges der i Danmark 213 nye autocamper i de tre første kvartaler af 2016, mens der i Norge sælges godt 11 gange så mange autocampere med en afgift på 22%, på fritidskøretøjer. I Sverige med 1,75 gange så mange indbyggere som i Danmark, sælges der uden afgift på fritidskøretøjer 4.798 autocampere eller 22,5 gange så mange autocampere som i Danmark. Se Figur 2 nederst i Høringssvaret.

I Holland - med et befolkningstal på 3 gange Danmarks, har man 33,7% i afgift af nettoprisen, men sælger 1.343 autocampere eller 6,3 gange så mange som Danmark. Der altså en stor sammenhæng mellem afgift og salgs volumen.

I Holland er der mere end 90.000 autocampere ifølge NKC (Nederlandse Kampeerauto Club, I Sverige 80.000 autocampere ifølge Husbildestination Sverige, I Norge 45.292 ifølge Statens Vegvesen, Norge og i Danmark 10.748 ifølge Danmarks Statistik - Bil11. I Europa total 1,7 millioner autocampere, ifølge Europea Caravan Federation - EFG.

“Danskejede autocampere i Tyskland”

Interessen i Danmark er ikke lavere end vores nabolande, men afgiften gør, at der anslået findes 2-300 autocampere langs den dansk tyske grænse, hvor de står med ejerskab i en tysk autocamperklub. Derved går Danmark glip af både moms og afgift.

Flere og flere danskere lader deres autocamper stå i en tysk autocamperklub i minimum 6 måneder, og køre de minimum 6000 km der skal til, for at kunne hjemtage deres autocamper som et brugt køretøj. Derved skal der ikke betales difference moms, men momsen fra det pågældende land. Desuden er afgiften også lavere end på et nyt køretøj. Den beregnes af handelsværdien.

“Autocamperrådet står til rådighed”

Vi i AutoCamperRådet står gerne til rådighed med særdeles kompetente folk og forslag til ændring af definitionen af autocampere, således at der fremadrettet ikke kan spekuleres i de køretøjsgrupper der indtil 2008 blev spekuleret i, for at få lavere afgift, men at der derved opnås væsentligt forbedringer for

autocampere i Danmark, der i bund og grund er sekundære køretøjer til fritidsbrug. Ligeledes råder vi over forslag til spiselige afgiftsændringer til glæde for både den danske stat og autocamper købere i Danmark.

Med venlig hilsen
AutoCamperRådet

Flemming Stagis
Formand AutoCamperRådet

Privat:
Stendiget 18
2630 Taastrup
Mail: f_stagis@yahoo.dk
Tlf: 2122 3169

Figur 1

Ark1

Autocamper - afgiftsberigtigelse

Importer	Mærke	Model	Type
	fiat		
	Stelnr.		

Beregning		
	Billed	Total
Indkøbspris incl. fragt	100.500	189.000
Avance - 9 pct.	14.070	26.460
Forhandlerpris excl. moms	114.570	215.460
Moms	28.643	53.865
Forhandlerpris incl. moms (l)	143.213	269.325
ABS (sæt kryd	x	-3.750
ESP (sæt kryds)		
Partikelfilter (s	x	-4.000
Radio (sæt kry	x	-1.000
Airbags (antal	2	
Manglende airbag (sæt kryds		
Afgiftspligtig værdi	134.463	
Foreløbig registreringsafgift	153.724	
Km/l - Benzin	16	0
Km/l - Diesel	11	7.000
Partikelfilter		-3.500
Selealarm (antal)		0
Sammenligningsgrundlag	157.224	154.335

30000

(overskriv hvis højere)

udstyr monteret i Danmark

Registreringsafgift	157.224
Beregnet handelspris (Total)	423.660

423660

"Omvendt" beregning:	= Listepri	= Afgift
Opnået handelspris:	425.000	270.163
		154837,5

Figur 2

Europe: Registrations of new Motor Caravans per month I. - III. quarter 2016



Country	Jan		Feb		Mar		I. quarter			Apr		May		Jun		1. half year		
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	change %	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	change %
Austria	48	29	66	78	178	146	292	253	-13,4	241	233	219	203	183	163	945	852	-9,8
Belgium	204	294	285	338	495	448	984	1.078	+9,6	590	551	402	468	360	511	2.336	2.608	+11,6
Denmark	8	5	3	11	31	34	42	50	+19,0	17	21	25	41	27	40	111	152	+36,9
Finland	58	86	72	89	141	142	271	297	+9,6	145	121	96	180	136	169	648	767	+18,4
France	944	978	1.316	1.429	2.136	2.630	4.386	5.037	+14,6	2.973	3.207	2.345	2.548	2.577	2.701	12.291	13.493	+9,8
Germany	760	1.209	1.589	2.208	4.781	5.446	7.139	8.863	+24,1	4.424	5.663	4.401	5.174	3.343	4.165	19.307	23.855	+23,6
Italy	286	284	362	419	629	739	1.277	1.442	+12,9	578	593	470	604	397	471	2.722	3.110	+14,3
Netherlands	56	67	75	112	156	177	287	356	+24,0	289	332	208	198	159	182	843	1.078	+14,3
Norway	70	51	88	118	252	251	410	420	+2,4	367	405	430	427	448	513	1.655	1.765	+6,6
Portugal	6	6	2	3	12	14	20	23	+15,0	2	2	9	10	10	10	41	45	+9,8
Slovenia	7	6	6	8	6	16	19	30	+57,9	27	17	12	16	24	18	82	81	-1,2
Spain	97	145	120	201	313	393	530	739	+39,4	207	277	182	305	258	372	1.177	1.693	+43,8
Sweden	49	38	103	141	437	486	589	665	+12,9	739	965	568	900	636	803	2.532	3.333	+31,6
Switzerland	100	154	226	245	544	543	870	942	+8,3	552	849	535	537	483	520	2.440	2.648	+8,5
UK	389	420	204	270	1.953	2.352	2.546	3.042	+19,5	1.384	1.541	1.292	1.425	1.166	1.367	6.388	7.375	+15,5
Others	110	120	175	198	197	203	482	521	+8,1	195	204	173	181	175	185	1.025	1.091	+6,4
Total	3.201	3.872	4.692	5.866	12.261	14.020	20.154	23.758	+17,8	12.730	14.781	11.367	13.217	10.392	12.180	54.643	63.946	+17,0

Country	Jul		Aug		Sep		I. - III. quarter			Oct		Nov		Dec		year		
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	change %	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	change %
Austria	130	103	50	57	33	29	1.158	1.041	-10,1	28		35		23		1.244		
Belgium	301	419	273	241	166	225	3.076	3.493	+13,6	180		83		65		3.404		
Denmark	16	24	6	14	12	23	145	213	+46,9	8		6		6		165		
Finland	114	118	64	92	64	69	890	1.046	+17,5	86		40		27		1.043		
France	1.897	1.916	480	666	571	738	15.039	16.813	+11,8	762		795		818		17.414		
Germany	3.091	3.327	1.535	2.355	1.158	1.797	25.091	31.334	+24,9	1.324		1.071		862		28.348		
Italy	363	384	89	115	83	79	3.257	3.688	+13,2	181		180		120		3.738		
Netherlands	122	134	52	76	48	55	1.165	1.343	+15,3	40		29		17		1.251		
Norway	447	443	258	263	159	188	2.519	2.669	+5,6	157		55		41		2.772		
Portugal	7	5	8	5	10	10	68	65	-1,5	6		5		3		80		
Slovenia	18	16	2	6	5	4	105	107	+1,9	8		1		4		118		
Spain	257	252	55	118	61	112	1.550	2.175	+40,3	121		140		134		1.945		
Sweden	472	729	353	447	216	289	3.573	4.798	+34,3	222		129		110		4.034		
Switzerland	442	380	230	272	165	226	3.277	3.526	+7,6	122		117		120		3.636		
UK	1.073	1.198	675	661	900	1.255	9.036	10.487	+16,1	561		596		379		10.572		
Others	146	145	50	59	104	131	1.325	1.426	+7,6	140		163		85		1.723		
Total	8.694	9.591	4.180	5.447	3.755	5.230	71.272	84.214	+18,2	3.945		3.445		2.824		81.487		

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

lovgivningogoekonomi@skm.dk

HØRING VEDR. FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF REGISTRERINGSAFGIFTSLOVEN (NEDSÆTTELSE AF REGISTRERINGSAFGIFTEN)

Skatteministeriet har den 22. november 2016 (j. nr. 16-1708178) udbedt sig DI og Bilbranchens bemærkninger til lovudkast om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (nedsættelse af registreringsafgiften.)

Indledningsvis kvitterer DI og Bilbranchen for, at arbejdet med at omlægge de danske bilafgifter, der blev taget hul på ved afgiftsnedsættelsen i 2015, fortsætter.

DI og Bilbranchen noterer sig, at det af regeringsgrundlaget "FOR ET FRIERE, RIGERE OG MERE TRYGT DANMARK" fremgår, at regeringen vil udarbejde en omkostningseffektiv strategi for opfyldelse af Danmarks 2030 mål for reduktion af drivhusgasudledningerne uden for kvotesystemet inden udgangen af 2017. En meget stor del af udledningerne fra ikke-kvotesektoren stammer fra transportsektoren.

DI og Bilbranchen ønsker i den forbindelse at fremhæve, at DI og Bilbranchen sammen med De Danske Bilimportører og FDM har udarbejdet et forslag for en omlægning af registreringsafgiften, der netop sikrer, at bilbeskatningen understøtter regeringens mål, idet forbrugerne får et reelt incitament til at købe en miljøvenlig bil. Forslaget kan ses her:

<http://bil.di.dk/SiteCollectionDocuments/Foreningssites/BIL/Om%20bilbranchen/BE DRE%20BILER%20PÅ%20DE%20DANSKE%20VEJE.pdf>

Sænkningen af registreringsafgiften er det første vigtige skridt mod en egentlig omlægning af de danske bilafgifter, og arbejdet med at nå i mål med DI's og Bilbranchens to øvrige ønsker; en teknisk baseret og løbende opkrævet afgift, vil med en yderligere nedsættelse af registreringsafgiften gennem en forhøjelse af skalaknækket blive endnu lidt lettere at gennemføre.

DI og Bilbranchen tager derfor med tilfredshed imod lovforslaget, der er et yderligere skridt i den rigtige retning mod et afgiftssystem, der vil gavne både samfundet, forbrugerne, erhvervslivet og branchen.

Tilbage står imidlertid, at den nuværende registreringsafgift fortsat fremstår som et klu-detæppe skabt gennem mange års forsøg på at reparere et system, hvor man ikke har formået at gøre op med de grundlæggende problemer. Resultatet er en afgift, der er yderst vanskelig at gennemskue, administrativ tung for alle involverede parter og fyldt af særregler og undtagelser, som er med til at skabe uigennemsigtighed på markedet. Endelig bliver ny miljøforbedrende og sikkerhedsfremmende teknologi straffet som følge af den progressive afgiftsstruktur.

Forslaget om en lavere registreringsafgift løser således ikke på afgørende vis de eksisterende problemer forbundet med den værdibaserede afgift. En omlægning til en teknisk bilafgift vil direkte fremme salget af sikre biler med lav miljøpåvirkning og højt niveau af sikkerhedsudstyr. En teknisk bilafgift vil tilgodese de mest miljøvenlige biler, uanset teknologi og skærpe konkurrencen mellem teknologier.

Med dette som udgangspunkt bemærkes følgende til lovudkastets konkrete bestemmelser:

§ 1

Brugtbilpriserne afhænger af priserne på nye biler og forventes derfor at falde som følge af afgiftsnedsættelsen. For de erhverv, som ejer en personbil eller motorcykel af en vis værdi, medfører lovforslaget derfor et kapitaltab. Skatteministeriet skønner med betydelig usikkerhed i bemærkningerne til lovforslaget, at værdien af kapitaltabet udgør i størrelsesordenen 0,5 mia. kr. for erhvervslivet.

Det bemærkes i den forbindelse, at bilforhandlere i modsætning til andre berørte, som led i deres erhverv nødvendigvis må sælge disse biler og realisere dette kapitaltab. Bilforhandlerne ligger inde med forholdsvis store lagre af brugte biler. Hertil kommer, at forhandlerne er tvunget til at realisere kapitaltabet, når de videresælger deres lagre af afgiftsberigtigede biler. Derfor belastes bilforhandlerne i særlig grad af en afgiftsnedsættelse.

Uden en overgangsordning lader staten forhandlerne betale forskellen på registreringsafgiften på nye og gamle regler for de afgiftsberettigede biler, bilforhandlerne har på lager. Det skyldes, at de kommende bilkøbere jo - i stedet for at købe en af de biler, som bilforhandlerne har på lager - vil kunne købe en tilsvarende importeret brugt bil til samme værdi før registreringsafgift, men med den nye lavere registreringsafgift.

Derfor må bilforhandlerne nu sænke prisen på deres biler med et beløb, der som minimum svarer til reduktionen af registreringsafgiften. Hertil kommer, at afgiftsnedsættelsen også vil forskyde efterspørgslen væk fra brugte biler og i retning af nyere biler, hvilket leder til et yderligere tab for branchens brugtbilssalg.

Når et lovforslag på væsentlig måde påvirker en enkelt branches økonomiske situation, må der nødvendigvis indføres overgangsordninger, der på rimelig vis kompenserer branchen. Bilbranchen har forud for indgåelse af Finanslovsaftalen for 2017 haft lejlighed til at præsentere og drøfte fire modeller for overgangsordninger med Skatteministeriet, der hver for sig eller i kombination i nogen grad afbøder branchens kapitaltab som følge af afgiftssænkninger. Bilbranchen har foreslået en egentlig kompensationsmodel, en model for eksport, en model for leasingbiler, der kører på ordningen med forholds-mæssig betaling af registreringsafgift og en model, der i beskatningsgrundlaget kompenserer biler til markedet for firmabiler.

DI og Bilbranchen medgiver imidlertid at behovet for overgangsordninger er mindre presserende ved denne afgiftsnedsættelse end det var i forbindelse med afgiftsnedsættelsen i 2015. Det hænger sammen med, at kapitaltabet kun skønnes at være halvt så stort som ved afgiftsnedsættelsen i 2015. Samtidig vurderer DI og Bilbranchen, at kapitaltabet ikke i samme grad som ved 2015-afgiftsnedsættelsen er koncentreret på enkelte bilforhandlere.

For DI og Bilbranchen er det vigtigt at understrege, at der ved fremtidige større afgiftsændringer bør indtænkes overgangsordninger, ligesom overgangsordninger er tvingende nødvendige ved en egentlig afgiftsomlægning eller hvis store dele af kapitaltabet bæres af enkelte virksomheder i branchen.

§2

DI og Bilbranchen er tilfredse med, at lovforslaget tager hensyn til den opbremsning af bilsalget, som ville være konsekvensen af ikrafttrædelse med virkning fra 15. januar 2017. Det hilses derfor velkommen, at biler, der indregistreres efter lovforslagets fremsættelse, får gavn af reduktionen af registreringsafgiften. Det skaber i resten af 2016 og 14 dage i januar 2017 imidlertid den situation, at der er mulighed for at benytte lovgivning, som endnu ikke er trådt i kraft.

DI og Bilbranchen anerkender, at SKAT alene har hjemmel til at administrere gældende lov. Ved salg af nye biler i perioden fra lovforslagets fremsættelse til den foreslåede ikrafttræden 15. januar 2017 vil bilforhandlerne af hensyn til kunderne og for at muliggøre finansiering af de nye biler, i praksis være nødt til at sælge de nye biler til en pris beregnet ud fra det nye skalaknæk og herefter lægge differencen mellem det hidtidige skalaknæk og det nye skalaknæk ud over for SKAT.

Idet branchen i praksis allerede ved salg af nye biler den 22. november 2016 har været nødt til at beregne priser efter det forhøjede skalaknæk, beklager DI og Bilbranchen at det først er ved SKATs udsendelse af Nyhedsbrev den 23. november 2016, <https://www.skat.dk/skat.aspx?oID=2236741>, at branchen har modtaget en officiel beregning af skalaknækket henholdsvis pr. 22. november 2016 og 1. januar 2017. Det har således hverken ud fra Finanslovsaftalen eller ud fra lovforslaget samt dets bemærkninger alene været muligt for branchen at beregne skalaknækket pr. 22. november 2016.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at alle berørte kroneværdier for at sikre konsistens i registreringsafgiftsloven fortsat angives i 2010-niveau i de enkelte bestemmelser. Det havde været ønskeligt, om skalaknækkets størrelse i bemærkningerne også havde været angivet i 2016-niveau, når nu lovforslaget tillægges omgående virkning for branchen og branchen i praksis skulle forholde sig til ændrede beregninger og priser før nyhedsbrevet udsendes fra SKAT.

Med venlig hilsen
DI og Bilbranchen



Karoline H. Thomsen
Chefkonsulent



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

28. november 2016

Høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften) - SKM j-nr. 16-1708178

Med udgangspunkt i reglerne om at en autocamper beskattes med 60 % afgift af hele værdien, ikke har været ændret siden den trådte i kraft i 1989, har vi følgende bemærkninger til det fremsendte høringsvar af lovforslag L 93.

Den procentvise fordeling på 60 % registreringsafgift for autocampere blev oprindeligt realiseret som følge af fordelingen mellem bodel og bildel, da man ønskede at fastholde normal registreringsafgift af bildelen og friholde bodelen for registreringsafgiften og i erkendelse af, at det kan være svært at afgøre og administrere, hvor meget værdien af bildelen udgør i hvert enkelt tilfælde, blev der foretaget beregninger, som viste, at bildelen typisk udgør 1/3 del af værdien af den færdige autocamper.

Personbilsregistreringsafgiften var på det tidspunkt 180 %, hvilket er årsagen til 60 % reglen på autocampere.

Da personbilernes registreringsafgift sidste år blev sænket fra 180 % til 150 %, er det Camping Branchens opfattelse, at man glemte at tage hensyn til den lille gruppe køretøjer, som efter den oprindelige fordelingsnøgle burde være reduceret til 50 % registreringsafgift, ved den lejlighed.

Flere undersøgelser har vist, at autocamperne fremmer turismen i udkants Danmark, og da der er specielt mange ældre borgere i alle samfundslag, som ønsker at anskaffe sig en autocamper, vil det gavne indtægtsgrundlaget og sikre indtjeningen her i landet. Samtidig vil en afgiftssænkning gøre udlejningsvirksomheder af autocampere i Danmark mere konkurrencedygtige overfor vore nabolande, således det i større omfang vil være muligt at tiltrække kunder fra udlandet, som så lejer deres autocamper her i landet og holder deres ferie her, frem for i vore nabolande.

Det er Camping Branchens opfattelse, at en sænkning af registreringsafgiften på 10 %, vil være med til at bidrage med en ikke uvæsentlig forøgelse af omsætningen i de mest trængte områder af Danmark, og det mistede provenu skønnes i løbet af kort tid at være udjævnet ved et mersalg, hvilket begrundes med vore nabolandes langt højere antal registrerede autocampere pr. indbygger. Forskellen skyldes alene registreringsafgiften, som er årsag til borgernes prioritering.

Med det nuværende årlige salgstal for autocampere på 250 stk. er det relativt få autocampere mere, der skal sælges for at balancere en afgiftsreduktion på 10 %.

Med afsæt i den nu foreslåede ændring af skalaknækket på personbiler, er der ingen tvivl om, at det vil være mere retfærdigt at afgiften på autocampere nedsættes til 45 %, således autocamperne er i trit med nedsættelsen af registreringsafgiften på de øvrige personbiler.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pia Nielsen', with a large, sweeping flourish on the left side.

Pia Nielsen



Dato: 29. november 2016

Til Skatteministeriet

Høringssvar vedrørende:

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, L93 (2016-2017).

Resumé

I nærværende høringssvar fremsætter Danmarks Frie AutoCampere, der er Danmarks næststørste autocamperforening, ønske om ændring af den i § 5a stk. 2 fastlagte beløbsgrænse fra 12.100 kr. til mindst 17.500 kr. og afgiftssatsen fra 60% til mindre end eller lig 51%, således at afgiften af en almindelig autocamper i denne lovændring nedsættes tilsvarende til afgiftsnedsættelsen på en almindelig, anden personvogn.

Ændringen forventes at være udgiftsneutral eller at give et mindre, positivt provenu.

Begrundelse

Afgiften på personbiler omfattet af § 5a stk. 2 (autocampere) er - ligesom for andre danske personbiler - blandt verdens højeste. Dette har Regeringen sammen med forligspartierne ønsket at ændre med både med nedsættelse af registreringsafgiftens højeste sats for personbiler i lov nr. 1892 af 29/12/2015 og nu med øgning af satserne for afgiftsberegning i Finansloven for 2017.

Lovforslaget L 93 er begrundet med ønsket om at øge mængden af trafiksikre, familievenlige biler.

Dette ønske byder vi velkomment, idet de nuværende afgiftssatser for autocampere med til at bremse udskiftningen af ældre autocampere til de nye modeller, der dels er langt mere miljøvenlige og dels meget sikrere, idet ABS, ESP og airbags først nu er ved at være standardudstyr i autocampere.

Lovforslaget nævner specifikt, at også afgiftsgrænserne for autocampere ændres helt tilsvarende som for andre personbiler – men, som vi viser nedenfor, har den foreslåede ændring desværre i praksis ingen effekt for autocampere. Det havde ændringsloven nr. 1892 af 29/12/2015 heller ikke.

Nuværende afgiftsberegning for autocampere - i praksis:

Autocampere bliver afgiftsberigtiget med enten 105/150 % (§ 4 stk. 1, 2. pkt.) eller med 60 % (§ 5a stk. 2) af beløbet over 12.100 kr.

Der er væsentlig forskel på de to beregningsmetoder. Beregningsmetoden med 105/150 % tager for en autocamper udgangspunkt i værdien af bilen, som den så ud da den forlod bilfabrikken.

Metoden, der anvender satsen 60 %, bruger som beregningsgrundlag den samlede værdi af bilen, efter at den blev udbygget af såkaldte 'Converters' med de faciliteter, der gør den egnet til beboelse. Hvilken af de to beregninger, der lægges til grund for registreringsafgiften, kommer an på størrelsen af afgiftsbeløbet - der anvendes simpelthen det største af de af de to beregnede afgiftsbeløb.

I praksis fungerer afgiftsgrænserne således, at en almindelig autocamper altid bliver afgiftsberigtiget efter § 5a stk. 2, altså med 60 % af værdien over 12.100 kr.

Uanset den lavere marginale afgiftssats er registreringsafgiften på en almindelig autocamper af en betragtelig størrelse. Sammenlignet med biler, der serieproduceres i stort styktal, er denne type personbil meget dyr, og registreringsafgiften tilsvarende højere.

Alene en personbil, som er på grænsen til at kunne betegnes som en lille autocamper, kan måske falde ind under afgiften beregnet efter § 4 stk. 1, 2. pkt. Vi kender ingen tilfælde, hvor afgiften er beregnet efter denne paragraf.

Statens øgede provenu ved den foreslåede ændring

Lovforslaget indeholder en vurdering af statens provenutab ved det fremsatte lovforslag.

Vi har ikke mulighed for at lave et præcist estimat på provenutabet ved vores foreslåede ændring af beløbsgrænsen og afgiftssatsen i registreringsafgiftslovens § 5a stk. 2, men der er tale om et lille antal autocampere i forhold til antallet af almindelige, mindre personbiler.

Til gengæld vil følgende forhold bidrage med et positivt provenu, der må forventes at være større end det direkte provenutab ved ændring af afgiften:

- 1) Mens en almindelig personbil typisk af producenten markedsføres billigere i Danmark på grund af de høje afgifter, så sker der en del privat egen-import af autocampere fortrinsvis fra Tyskland, hvor udbuddet er større og hvor momsen er lavere. Nedsættes dansk registreringsafgift i forhold til tysk, reduceres den økonomiske fordel ved egen-import, hvorved der også lægges en omsætning og et provenu hos danske autocamperforhandlere.
- 2) Nedsættes afgifterne, vil flere nuværende ejere af ældre autocampere kunne betale en udskiftning af autocamperen til en nyere og mere miljøvenlig vogn med mere sikkerhedsudstyr. Herved vil forhandlerne i Danmark få en meromsætning og et provenu, og staten vil få en registreringsafgift.
- 3) På grund af de høje afgifter specielt for autocampere, har mange autocamperejere indregistreret deres vogn i Tyskland og Sverige, hvor afgifterne er lavere. Et køretøj, der er ejet af danskere bosat i Danmark og udenlandsk indregistreret, må kun køre transit i Danmark, med mindre der gives særlig tilladelse.

Herved går Staten ikke blot glip af afgifterne ved indregistreringen, men også af turismeomsætningen, der typisk finder sted i landets yderområder. Autocamperturister omsætter ca. 50 % mere end campingpladsturister, og sæsonen for autocamperturisme er på 9-10 måneder.

- 4) Reduktion af afgiften vil betyde flere danske autocamperejere og vil dermed have en effekt på autocamperturismen i Danmark. En velfungerende dansk autocamperturisme vil være med til at bane vejen for besøg af udenlandske autocamperturister, der indtil nu i alt for høj grad har betegnet Danmark som et transit-land.

Konklusion

Som ovenfor nævnt, ændrede lov nr. 1892 af 29/12/2015, om nedsættelse af registreringsafgiftens højeste sats, ikke den reelle registreringsafgift for autocampere, som den gjorde det for andre personbiler. Ligeledes vil den foreslåede ændring af tærsklen for, hvornår den højeste afgiftssats skal benyttes, ikke have nogen reel effekt på afgiften af den almindelige autocamper.

Vi vurderer, at forholdet mellem afgift beregnet efter § 4 stk. 1 og § 5a stk. 2 er bibeholdt uanset ændringerne med dette lovforslag og ændringsloven sidste år, såfremt afgiftssatsen og -grænsen i § 5 stk. 2 nu ændres til ca. 51 % henholdsvis ca. 17.500 kr.

Vi vil derfor hermed opfordre Regeringen og forligspartierne til at nedsætte afgiften af almindelige autocampere på tilsvarende måde som for andre almindelige personbiler.

Med venlig hilsen

Danmarks Frie AutoCampere

Henrik Krebs, Formand
Jytte Jakobsen, Sekretær

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

28 November 2016

Høringssvar vedrørende j.nr. 16-1708178

L93: Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (nedsættelse af registreringsafgiften)

Dansk AutoGenbrug (DAG) – faglig interesseorganisation for offentligt miljøgodkendte virksomheder, der varetager miljøbehandling og demontering af motorkøretøjer – takker for lejligheden til at afgive høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven.

Med lovforslaget ændres skalaknækket for, hvornår der betales høj afgift for henholdsvis biler og motorkøretøjer.

Dansk AutoGenbrug hæfter sig ved, at lovforslaget på sigt vil medføre et mindreprovenu i størrelsesordenen 200 mio kr. om året.

Dansk Autogenbrug finder det bemærkelsesværdigt, at et folketingsflertal med dette forslag vælger at arbejde stik imod den såkaldt grønne omstilling af Danmark, der ellers er bredt politisk velforankret.

Med forslaget medvirker forligspartierne indirekte til et yderligere ressourceforbrug og miljøbelastning, for så vidt som efterspørgslen på nye biler må forventes at stige yderligere, og dét i en periode, hvor der aldrig har været solgt så mange nye biler på det danske marked.

Vi konstaterer med en vis undren, at skatteministeren vil imødesee et årligt provenutab på 200 mio kr., mens det ifølge ministeren selv ville have kostet 100 mio kr. årligt at forhøje den såkaldte reparationsgrænse, hvorefter en bil må erklæres totalskadet, hvis reparation efter en skade overstiger 65 procent af bilens handelsværdi.

Dansk AutoGenbrug har ingen bemærkninger til lovforslagets udmøntning.

Med venlig hilsen
DANSK AUTOGENBRUG



BØRGE MADSEN
Direktør



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 29. november 2015

Fremsendt pr. e-mail: lovgivningoekonomi@skm.dk

Vedr. j. nr. 16-1708178; Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (nedsættelse af registreringsafgiften).

Dansk Bilbrancheråd har med behersket begejstring modtaget forslag til ændring af registreringsafgiftsloven i høring.

Dansk Bilbrancheråd kan ikke indstille til vedtagelse allerede fordi forslaget ikke tager højde for reparationsgrænsen og fordi der igen er tale om en lappeløsning. Det er uacceptabelt for branchen, at der tabes arbejds- og lærepladser på bekostning af billigere biler. Samtidig er det uanstændigt, at bilforhandlerne igen skal agere kassekredit for SKAT indtil tilbagesøgning kan ske.

Om end det er glædeligt, at regeringen atter tager hånd om registreringsafgiften, er vi i Dansk Bilbrancheråd skuffede over, at nedsættelsen sker på bekostning af den langt væsentligere reparationsgrænse, der fastholder og skaber arbejdspladser og lærepladser i bilbranchen.

De eksisterende udfordringer vedrørende værdiansættelse af bilerne fjernes dog ikke. Der vil således fortsat opleves massive udfordringer vedrørende forskellen i afgiften.

Det er derfor åbenbart, at der er tale om endnu en lappeløsning på et i forvejen stærkt misligholdt afgiftssystem. Det korrekte vil være at foretage en fuldstændig omlægning af afgiftssystemet til den norske model – en model, hvor det er *bilen*, der er afgørende for, hvad afgiften er, og ikke dagsværdien, importøren, tidspunktet for afregning af afgiften eller andre – for bilens værdi og ydeevne – irrelevante omstændigheder.

I det omfang nedsættelsen herefter tænkes anvendt som springbræt til udfasning af det eksisterende, værdibaserede afgiftssystem til et system, hvor afgiften alene beregnes på baggrund af bilens teknik, bifaldes forslaget i særdeleshed, om end Dansk Bilbrancheråd stadig gerne havde set skridtet taget fuldt ud til den teknisk baserede afgift.

Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at selvom afgiftsnedsættelsen formentlig vil øge salget af mere sikre, miljøvenlige familiebler, så er det ærgerligt, at prisen herfor blandt andet er, at der ikke er økonomisk råderum til at fastholde reparationsgrænsen i selv samme lovgivning.

Som tilfældet var ved sidste nedsættelse af registreringsafgiften, anføres det i lovbemærkningerne, at nedsættelsen skønnes at få positive effekter på arbejdsudbuddet, og hvis mobilitet og større biler er lig hverandre, så er præmissen korrekt, men skønnet er ikke nærmere underbygget, hvilket er yderst beklageligt.

Det burde være muligt at få en mere rimelig afgiftsstruktur, der også tager miljø- og arbejdsmæssige hensyn til branchen og forbrugerne. Det kan først og fremmest gøres ved at lade reparationsgrænsen følge trop og ikke – som tilfældet reelt er – sænke denne tilsvarende afgiftsnedsættelsen.

Endelig finder Dansk Bilbrancheråd det beklageligt og urimeligt, at bilforhandlerne igen skal benyttes som kassekredit for SKAT for afgiftsbetalinger i perioden frem til 1. januar 2017, og det er åbenbart, at der skal findes en løsning på dette problem, førend loven kan vedtages. I forvejen vil bilforhandlere, der har varelager af nyere biler, lide tab på opgørelsen af varelageret, og hvis der yderligere skal stilles en større likviditet til rådighed for SKAT, presses bilbranchen ud over, hvad der er rimeligt og nødvendigt.

På ovenstående grundlag kan lovforslagets hovedindhold ikke tiltrædes, og Dansk Bilbrancheråd skal opfordre til, at afgiften nedsættes med øjeblikkeligt varsel, så bilforhandlerne ikke benyttes som kassekredit på SKAT's vegne.

Samtidig skal vi opfordre til, at afgiftssystemet omlægges og at reparationsgrænsen tænkes ind i lovgivningen, således at arbejdspladserne fastholdes – kun sådan kan vi sikre, at de biler, der bliver solgt, kan blive repareret håndværksmæssigt korrekt i fremtiden.

Venlig hilsen

Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen

Direktør, Advokat

Tlf. 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2015-15633-7.0
07-11-2015

Dansk Elbil Alliances bemærkninger til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften)

Skatteministeriet har den 22. november 2016 fremsendt høringsskrivelse vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften). Dansk Elbil Alliance (herefter DEA) takker for muligheden for at kommentere på dette lovforslag.

Generelle bemærkninger

Ny teknologi er dyrere end konventionel teknologi, og derfor forsinker en værdiafgift introduktionen af ny teknologi på det danske bilmarked. Det gælder ikke kun elbiler, men også sikkerhedsudstyr og avancerede selvkørende teknologier, som naturligvis bliver dyrere end konventionel teknologi.

Det er DEAs klare forventning, at selvkørende elektriske køretøjer bliver en central teknologi på transportområdet, men det står os også klart, at en værdibaseret registreringsafgift betyder, at Danmark risikerer at blive blandt de sidste lande i Europa, hvor både elbiler og selvkørende teknologi bliver økonomisk rentabel. På den måde bliver registreringsafgiften den største forhindring på transportområdet for regeringens ambitioner om at reducere udledningen af klimagasser uden for kvotesektoren frem mod 2030 og, at "Danmark kan udnytte deleøkonomiens potentiale både som drivkraft for vækst og innovation og som løftestang til en bedre udnyttelse af kapitalapparat og naturressourcer", jf. regeringsgrundlaget.

DEA mener, at registreringsafgiften bør gennemgå en grundlæggende revision, 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.

Specifikke bemærkninger

Stigningen i skalaknækket

Med dette forslag reduceres registreringsafgiften ved at forhøje tærsklen for, hvornår den højeste værdiafgift på 150 pct. beregnes (skalaknækket) i 2017-niveau fra 84.600 kr. til 106.600 kr. for personbiler. Dermed sænkes prisen for alle biler fra mellemklassen og op med ca. 10.700 kr.

Elbiler produceres i små serier og indeholder ny teknologi. Derfor er bilerne dyrere end konventionelle biler på linje med anden ny teknologi, eksempelvis sikkerhedsudstyr. Da lempelsen af registreringsafgiften er ens for alle større biler betyder dette, at den relative prisforskel mellem elbiler og konventionelle biler forværres.

En elektrisk VW e-Golf kostede før dette lovforslag 306.000 kr. og er som en konsekvens af forslaget faldet til 304.000 kr. i 2016. Til sammenligning er den billigste benzindrevne Golf faldet fra 259.000 kr. til 249.000 kr. Før forslaget var en e-Golf således 18 procent dyrere end den billigste benzindrevne Golf. Med forslaget bliver en e-Golf 22 procent dyrere end den billigste benzindrevne Golf.

Den 1. januar 2017 stiger afgiften på elbiler igen, og for en e-Golf betyder det, at den kommer til at koste ca. 331.000 kr., så den bliver 33 procent dyrere end den billigste benzindrevne Golf. Uden dette lovforslag var e-Golfen kun blevet 29 procent dyrere end den billigste benzindrevne Golf.

På den måde kommer dette lovforslag til at forstærke en allerede ugunstig udvikling for elbilernes relative priser set i forhold til priserne på konventionelle biler. På den baggrund så DEA gerne, at man lavede en general omlægning af registreringsafgiften til en teknisk baseret afgift. Alternativt, at lovforslaget blev ændret, så værdiafgiften blev sænket i stedet for at hæve skalaknækket.

Bemærkninger vedrørende CO2-udledningen

CO2-udledningen fra transporten er steget målt i forhold til udledningen i 1990, modsat alle andre sektorer, hvor CO2-udledningen er faldet. Selv om CO2-udledningen fra vejtransporten de seneste år er begyndt at falde, så vil det ifølge prognoserne tage mere end 20 år endnu før CO2-udledningen fra vejtransporten er lavere end i 1990.

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget forventes CO2-udledningen øget med 28.500 tons CO2 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 % i 2030. De konkrete mål for medlemslandene kendes først senere, men Danmark skal ifølge et oplæg fra EU-kommissionen reducere sine emissioner med 39 procent sammenlignet med 2005.

Anbefaling

DEA anbefaler i prioriteret rækkefølge, at

1. Registreringsafgiften omlægges til en teknisk baseret afgift på bilernes CO2-udledning.
2. Alternativt, at man i stedet for at ændre skalaknækket fra 84.600 kr. til 106.600 kr. for personbiler, så sænkede værdiafgiften på 150 procent.
3. Såfremt regeringen gennemfører stigningen i skalaknækket, så gennemføres der kompenserende ændringer i indfasningen af elbiler i registreringsafgiften, således at den relative prisforskel mellem eldrevne køretøjer og konventionelle biler ikke øges yderligere.

Med venlig hilsen

Dansk Elbil Alliance



Lærke Fløder

DANSK ENERGI - DANSK ELBIL ALLIANCE

Vodroffsvej 59 | DK-1900 Frederiksberg C | T: +45 35 300 400 | info@danskenergi.dk | www.danskenergi.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att: Anne Rønne Hansen

J. nr. 16-1708178

28. november 2016

Hørings svar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Dansk Erhverv er meget positive for ændringsforslaget og glæder sig over endnu en nedsættelse af den høje danske registreringsafgift.

Dansk Erhverv har noteret, at de økonomiske konsekvensberegninger af nedsættelsen generelt er positive for det danske erhvervsliv, samtidig med at den danske vognpark, set over tid, vil blive fornyet med kortere intervaller, hvilket samtidigt vil bevirke, at sikkerhedsniveauet forøges og forureningen formindskes.

Med venlig hilsen



Christoffer Greenfort
Chefkonsulent

Fra: Dorte Larsen
Sendt: 29. november 2016 13:31
Til: JP-Miljø og energi
Emne: VS: J.nr. 16-1708178 - Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Prioritet: Høj


Fra: Poul Tvede [<mailto:tvede@europcar.dk>]
Sendt: 29. november 2016 12:57
Til: JP-Lovgivning og Økonomi
Cc: Anne Rønne Hansen; Thomas Thorninger
Emne: J.nr. 16-1708178 - Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven
Prioritet: Høj

Kære Anne Rønne Hansen

Danske Biludlejere har ikke umiddelbart nogle kommentarer til den fremsendte høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven.

Med venlig hilsen/Kind Regards
Poul H. Tvede
Formand, Danske Biludlejere



Gl. Kongevej 13 - DK1610 København V
Tlf. +45 33 55 99 55
Fax +45 33 55 99 66
E-mail: <mailto:tvede@europcar.dk>
 Please consider the environment before printing this email!

Hørings svar – j.nr. 16-1708178

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften).

”Skatteministeren har fremsat lovforslag L93 om nedsættelse af registreringsafgiften på biler mv. og bedt om De Danske Bilimportørers bemærkninger til lovforslaget.

De Danske Bilimportører vil gerne kvittere regeringen for viljen til at reducere den danske, høje registreringsafgift, således at det bliver billigere at købe sikrere og mere energirigtige og miljøvenlige biler. Det kommer både bilisterne og det danske samfund til gode.

Der er tale om et lovforslag, hvorom det i resuméet anføres, ”at der alene er tale om rent tekniske ændringer af ukompliceret karakter.”

Ikke desto mindre er lovforslaget og dets virkninger ikke entydigt beskrevet i bemærkningerne. Da lovforslaget skal have virkning allerede fra den 22. november 2016, dvs. fra fremsættelsen, burde virkningerne i 2016 være beskrevet mere entydigt. Lovforslaget koncentrerer sig imidlertid om ændringerne i 2017. Dette har givet anledning til tvivl og usikkerhed hos SKAT og hos brugerne, dvs. bilforhandlere, leasingselskaber, forbrugere og importører. Forhøjelsen af skalaknækket, som fra 2017 skal være kr. 106.600, kunne godt være angivet entydigt for 2016 til kr. 104.300. Dette er især af betydning for brugerne, fordi lovændringen skal have virkning straks fra fremsættelsen.

At registreringsafgiften skulle reduceres, blev allerede oplyst samtidig med oplysningen om indgåelsen af aftalen om næste års finanslov den 19. november 2016. På dette tidspunkt blev det oplyst, at skalaknækket skulle forhøjes til kr. 106.600 ligeledes uden angivelse af, hvilket skalaknæk der skulle gælde i 2016 fra den 22. november 2016. Skatteministeriets fakta-ark på ministeriets hjemmeside er i denne sammenhæng ikke fyldestgørende, og betegnelsen fakta-ark blegner, når skatteministeriet i fakta-arkets første afsnit bl.a. skriver: ”Konkret nedsættes grænsen for, hvornår registreringsafgiftens højeste sats skal betales, med kr. 22.000 for personbiler og kr. 6.900 for motorcykler (2017-niveau).” Der er som bekendt tale om, at grænsen forhøjes. Fakta-arket mangler ligeledes entydig angivelse af virkningerne i 2016.

Også SKAT har været ganske usikker over for ændringerne og måtte ændre sin opfattelse efter lovforslagets fremsættelse, desværre til ugunst for brugerne.”

Med venlig hilsen

Gunni Mikkelsen
Adm. Direktør

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel: 31361041
Mail: gmi@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Fra: Dorte Larsen
Sendt: 28. november 2016 10:11
Til: JP-Miljø og energi
Emne: VS: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften)(ERST Sagsnr: 2016 - 12942)

Fra: 1 - ERST Høring [<mailto:hoering@erst.dk>]
Sendt: 28. november 2016 10:05
Til: JP-Lovgivning og Økonomi
Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften)(ERST Sagsnr: 2016 - 12942)

J.nr. 16-1708178

Til Skatteministeriet,

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften)

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lovforslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Maja Alicia Petersen
stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 3529 1000
Direkte: +45
E-mail: MajAli@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Sendt pr. e-mail til: lovgivningogoekonomi@skm.dk

25-11-2016

Dir. tlf.
+4545270713

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S16-5688

Ref: DBL/

Høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften) - j.nr. 16-1708178

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Forslaget til ændring af registreringsafgiftsloven 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 sænkelse af registreringsafgiften er desuden godt nyt for både danskeres mobilitet og for samfundsøkonomien og vil komme en bred befolkningsgruppe til gode. Det er vigtigt at huske, at de danske bilafgifter, og i særdeleshed registreringsafgiften, har været så høje, at det har givet store forvridninger i økonomien.

For en god ordens skyld skal det nævnes, at den resterende registreringsafgift stadig er værdibaseret, hvilket alt andet lige i praksis fungerer som en beskatning 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 personbilernes eksterne omkostninger. Der skal henvises 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.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

Torveporten 2, 4. sal
DK-2500 Valby
Telefon: +45 40 38 29 87
post@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk
CVR nr. 75 36 12 11

30. nov. 2016

Til

Skatteministeriet
Att.: kontorchef Lene Skov Henningsen

Lovforslag nr. 93 om ændring af skalaknækket i registreringsafgiftsloven

Skatteministeriet har ved fremsættelsen af ovennævnte lovforslag anmodet om Finans og Leasings bemærkninger.

Finans og Leasing har noteret sig lovforslaget og har ikke umiddelbart bemærkninger i den anledning.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

29. november 2016

**Høring om forslag til lov om ændring af
registreringsafgiftsloven (nedsættelse af
registreringsafgifte), H364-16.**

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

Skatteministeriet har den 22. november 2016 fremsendt ovennævnte forslag til FSR - danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR har for nærværende ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Bjarne Gimsing
Formand for skatteudvalget

Kasper Bring Truelsen
Skattekonsulent

Fra: Dorte Larsen
Sendt: 23. november 2016 08:01
Til: JP-Miljø og energi
Emne: VS: Høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften) - SKM j-nr. 16-1708178

Fra: kontor MFF [<mailto:kontor@mff-dk.dk>]
Sendt: 22. november 2016 16:48
Til: JP-Lovgivning og Økonomi
Emne: SV: Høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften) - SKM j-nr. 16-1708178

MFF har ingen kommentar til lovforslaget, men undre sig over forskelsbehandlingen af biler og motorcykler stadig er uændret.

Med venlig hilsen
 Hugo Rasmussen
 Projektkoordinator MFF
www.mff-dk.dk
www.wroom.dk
 Tlf. 36 16 08 66



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidentialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

Fra: JP-Lovgivning og Økonomi [<mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk>]
Sendt: 22. november 2016 16:14
Til: 'samfund@advokatsamfundet.dk' <samfund@advokatsamfundet.dk>; 'ae@ae.dk' <ae@ae.dk>; 'info@abdk.dk' <info@abdk.dk>; 'autig@autig.dk' <autig@autig.dk>; 'info@autocamperraadet.dk' <info@autocamperraadet.dk>; Margrethe Nørgaard <Margrethe.Noergaard@Skat.dk>; JP-Retssikkerhed <Retssikkerhed@Skat.dk>; 'info@businessdanmark.dk' <info@businessdanmark.dk>; 'info@campingbranchen.dk' <info@campingbranchen.dk>; 'info@campingraadet.dk' <info@campingraadet.dk>; 'post@cat-taxi.dk' <post@cat-taxi.dk>; 'info@cepos.dk' <info@cepos.dk>; 'cevea@cevea.dk' <cevea@cevea.dk>; 'dakofa@dakofa.dk' <dakofa@dakofa.dk>; 'info@danishoperators.com' <info@danishoperators.com>; 'dmu@dmusport.dk' <dmu@dmusport.dk>; 'politik@shareholders.dk' <politik@shareholders.dk>; 'post@autogenbrug.dk' <post@autogenbrug.dk>; 'kl@d-a-b.dk' <kl@d-a-b.dk>; 'dasu@dasu.dk' <dasu@dasu.dk>; 'daf@daf.dk' <daf@daf.dk>; 'cad@cad.dk' <cad@cad.dk>; 'info@dbfu.dk' <info@dbfu.dk>; 'info@danskenergi.dk' <info@danskenergi.dk>; 'hoeringssager@danskerhverv.dk' <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'kontakt@dansklokalsyn.dk' <kontakt@dansklokalsyn.dk>; 'dtr@taxi.dk' <dtr@taxi.dk>; 'dts@dts.dk' <dts@dts.dk>; 'mail@danskeadvokater.dk' <mail@danskeadvokater.dk>; 'danske-biludlejere@mail.tele.dk' <danske-biludlejere@mail.tele.dk>; 'db@db-dk.dk' <db@db-dk.dk>; 'info@danskesynsvirksomheder.dk' <info@danskesynsvirksomheder.dk>; 'danva@danva.dk' <danva@danva.dk>; 'dbi@bilimp.dk' <dbi@bilimp.dk>; 'bil@di.dk' <bil@di.dk>; 'di@di.dk' <di@di.dk>; 'info@erfagrupperen-bilsyn.dk' <info@erfagrupperen-bilsyn.dk>; 'fdl@fdl-vm.dk' <fdl@fdl-vm.dk>; 'fdm@fdm.dk' <fdm@fdm.dk>;

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402
København K

[\(lovgivningogoekonomi@skm.dk\)](mailto:(lovgivningogoekonomi@skm.dk))

J.nr. 16170817

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Motorhistorisk Samråd vil med dette gerne sige tak for det tilsendte materiale, og fremsender her vores bemærkninger i forhold til de foreslåede ønskede ændringer.

I Motorhistorisk Samråd har vi noteret os, at der gennem de seneste år er sket en vis justering af afgiftsniveauet for nye og nyere biler, først en ændring vedrørende de små billigere biler og senere en ændring af den højeste afgiftssats for personbiler.

Med den ændring der er i høring nu, foreslås det at grænsen for hvornår den højeste afgiftssats på 150 pct. skal anvendes, altså det såkaldte skalaknæk, forhøjes med 22.000 kr. for personbiler og med 6.900 kr. for motorcykler.

Visse af ændringerne har også haft indflydelse på registreringsafgifterne på brugte, importerede biler, herunder ændringerne af satserne for skalaknæk samt indførelse af et brændstoffillæg.

Beklageligvis har ingen af afgiftsændringerne medført positive ændringer for veterankøretøjerne, der stadig afgiftsberegnes efter mange år gamle metoder, der derfor ikke er tidssvarende. I Motorhistorisk Samråd finder vi at ordningen for veterankøretøjerne er ugennemsigtig for borgere og erhvervsliv, dertil administrativt besværlig for SKAT, og kendetegnende ved meget vilkårlige beregninger.

Motorhistorisk Samråd mener at en omlægning af registreringsafgifterne på veterankøretøjer, bør ske snarest mulig, da hver import i princippet koster staten mange penge i administrationsudgifter.

Det er Motorhistorisk Samråds ønske, at man snarligt foretager en gennemgribende revidering og modernisering af regelsættet, så det fremstår tidssvarende, gennemskueligt og brugbart. Motorhistorisk Samråd vil gerne medvirke til en revidering og modernisering og dermed finde en god løsning, der kan sikre den fremtidige bevarelse af de historiske køretøjer og det erhvervsliv, der er tilknyttet.

Vi stiller os gerne til rådighed for yderligere uddybende spørgsmål til vores hermed afgivne høringssvar.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

Motorhistorisk Samråd

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 28. november 2016
Side: 1/1



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K



**Autoskade- og
Køretøjsbyggerbranchen
i Danmark**

**SKAD ER MEDLEM AF
HÅNDVÆRKSRADET**

23. november 2016

Vedr.: J.nr. 16-1708178

Vi takker for fremsendte høringsbrev og lovforslag om nedsættelse af registreringsafgiften.

Det er positivt at bilafgifter sænkes, så der er mulighed for at købe billigere og mere sikre biler.

Vi er dog bekymret for de mange arbejdspladser, der kan gå tabt, fordi reparationsgrænsen fortsat fastholdes på de 65 %, hvilket vil betyde flere biler der mister afgiften, uden egentligt at være totalskadet. Dermed vil mange biler ikke længere kunne repareres, på trods af bilerne kun er blevet mindre skadet i et trafikuheld.

Den såkaldte "totalskadegrænse" beregnes ud fra en af forsikrings-selskaberne fastsatte markedspris på biler. Med sænkning af registreringsafgiften, så falder også markedsprisen.

Hele autobranchens eftermarked vil derfor miste muligheder for at reparere biler, levere reservedele og servicere biler. Reparationsgrænsen har kostet mange arbejdspladser i fortiden, og antal af lærepladser er falden betydeligt, da specielt små og mellemstore virksomheder har svært med at få råd til at uddanne unge mennesker, der skal sikre at der er den fornødne arbejdskraft til rådighed nu og i fremtiden.

Desuden vil dette påvirke den cirkulære økonomi, da gode biler smides væk, i stede for at blive fortsat anvendt som transportmiddel.

Vores forslag vil fortsat være at reparationsgrænsen bør fjernes helt, eller registreringsafgiftsmodellen bør ændres fra den værdibaserede afgift til den teknisk baserede afgift, som den findes i Norge.

Med venlig hilsen

Ing. Thomas Krebs
Direktør for SKAD
thomas.krebs@skad.dk
www.skad.dk
Tel. +45 7011 1300
Mobil +45 2061 7523



Fra: Dorte Larsen
Sendt: 29. november 2016 09:36
Til: JP-Miljø og energi
Emne: VS: Høringssvar til forslag til lov om ændring registreringsafgiftsloven

Fra: Jesper Kiholm Andersen
Sendt: 29. november 2016 09:26
Til: JP-Lovgivning og Økonomi
Emne: Høringssvar til forslag til lov om ændring registreringsafgiftsloven

Til Skatteministeriet

Høringssvar til forslag til lov om ændring registreringsafgiftsloven (Nedsættelse af registreringsafgiften) – j. nr. 16-1708178

SRF Skattefaglig Forening takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Specialkonsulent
Skatterevisor / Master i skat



SRF Skattefaglig Forening

Formand for SRF Skattefaglig Forenings Skatteudvalg

Skattecenter Tønder
Pioner Allé 1
6270 Tønder
Telefon: 72389468
Mail: jesper.kiholm@skat.dk
Mobiltelefon: 20487375