



## Skatteministeriet

2. januar 2020  
J.nr. 2019 - 4008

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende L 91 om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskatten).

Morten Bødskov

/ Søren Schou



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Advokatrådet</i>	Advokatrådet har ikke bemærkninger til lovforslaget.	
<i>AutoBranchen Danmark</i>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> AutoBranchen Danmark anfører, at forslaget vil medføre en større administrativ byrde for forhandlere, leasingselskaber, virksomheder og ansatte, ikke mindst hvis den genberegnete værdi efterfølgende ændres af Motorstyrelsen. Det kan føre til ændringer i medarbejdernes skatteansættelse år tilbage og vil skabe usikkerhed om, hvem der skal hæfte for personbeskatningen.</p> <p>AutoBranchen Danmark stiller spørgsmålstejn ved forslagets provenuskøn.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører, at der ikke er behov for at indføre genberegning for leasede biler, der anvendes som fri bil, da det ifølge dommen SKM2019.338.ØLR er bilens forventede værdi ved salgspris som ny i detalledet, og ikke nyvognsprisen ved 1. indregistrering, som danner grundlag for beskatningen.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører endvidere, at ved anvendelse af genberegningens værdi i beskatningen af fri bil, kan der komme to</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Det anerkendes, at forslaget indebærer en vis ekstra administration for leasingselskaber og arbejdsgivere, idet leasingselskabet ved genberegning skal give besked til arbejdsgiveren (leasingtager) om genberegningen, således at arbejdsgiveren kan foretage korrekt indberetning af fri bil. Forslaget ændrer ikke på de almindelige regler om hæftelse.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing.</p> <p>Den nævnte dom vedrørte ikke en leaset bil og vurderes derfor ikke at ændre på, at der for leasede biler ved beregningen af beskatningsgrundlaget som udgangspunkt kan anvendes den pris, som leasingselskabet har givet for bilen. Lovforslaget har til formål at sikre, at leasingstramningerne, som blev gennemført i 2017, også slår igennem i forhold til firmabiler, der beskattes som fri bil.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI om anvendelse af listepreiser.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forskellige beskatningsgrundlag for ens biler. På den baggrund kan det overvejes at anvende listepriiser i beskatningsgrundlaget. Anvendelse af listepriiser kan dog medføre, at beskatningsgrundlaget for biler, der anvendes som fri bil, de facto bliver højere end værdien for biler, der købes af private, da disse ofte får nedslag i listepriisen.</p> <p>Autobranchen Danmark foreslår, at beskatningsgrundlaget tilpasses bilernes værditab, således at det gradvist reduceres år for år.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører endvidere, at man bør revurdere hele værdiansættelsen i registreringsafgiftsloven</p> <p>Endelig anfører Autobranchen Danmark, at forslaget vil medføre forskelsbehandling, da virksomheders egne køb af firmabiler ikke er omfattet af beskatningen.</p>	<p>Beskatningen af fri bil skal i princippet tage højde for alle udgifter, der er forbundet med en bilens anskaffelse, besiddelse og anvendelse. Den nuværende skematiske ordning er en administrativ enkel ordning, hvor det hovedsageligt er bilens værdi, der indgår, men hvor udgifter til fx brændstofforbrug ikke indgår. Ved en mere kompleks model, hvor det er bilens aktuelle værdi, der indgår i beskatningsgrundlaget, skal det vurderes, om også fx de aktuelle brændstoffudgifter skal indgå. En sådan omlægning er uden for rammerne af dette lovforslag.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Business Danmark</i></p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i></p> <p>Business Danmark anfører, at for- eningen godt kan se ræson i, at be- skatningsgrundlaget for fri bil har- moniseres med de almindelige markedspriser, men finder at lov- ændringen bør være provenuneu- tral ved samtidig at nedsætte den nuværende 25 pct.s sats af bilens værdi under 300.000 kr.</p> <p>Business Danmark forventer, at loven kan få negative konsekven- ser for CO2-udledningen, bl.a. på grund af at flere vil vælge en die- selbil frem for en benzinbil.</p> <p>Business Danmark anfører endvi- dere, at loven sandsynligvis vil medføre downsizing af motorstør- relse, hvilket kan have negativ ef- fekt trafiksikkerheden generelt og på medlemmernes arbejdsmiljø på grund af fravalg af moderne sik- kerheds- og komfortudstyr.</p> <p>Business Danmark bemærker af- slutningsvis, at forslagene i finans- loven samlet set ikke fremmer</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i></p> <p>Forslaget medfører, at der i højere grad bliver overensstemmelse mel- lem på den ene side beskatningen af fri bil og på den anden side om- kostningerne for personer, der vælger selv at købe en bil af be- skattet indkomst. En samtidig om- lægning af beskatningen af fri bil, hvor provenuet fra dette forslag anvendes til en generel lempelse, vil virke i modsat retning.</p> <p>I det omfang forslaget medfører downsizing af bilstørrelse, skønnes det at medføre en reduktion, om end beskeden, af CO2-emissionen. For personer med et meget stort kørselsbehov vil det ud fra et skatte- og afgiftsmæssigt syns- punkt fortsat være en fordel med en dieselbil.</p> <p>Incitamenterne til at vælge sikker- hedsudstyr er håndteret i registre- ringsafgiftsloven.</p> <p>Komfortudstyr bør i det omfang det anvendes privat i lighed med andre personalegoder beskattes på samme måde som kontantløn. Skatteministeriet kan ikke umid- delbart vurdere, om forslaget vil medføre mindre komfortudstyr, men i det omfang det sker, er det et udtryk for, at den gældende be- skatning er for lempelig.</p> <p>Dette forslag har alene til formål at sikre, at beskatningsgrundlaget for fri bil svarer til markedsværdien.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>grønnere eller mere sikker transport.</p>	<p>Samtidig med dette forslag fremsættes forslag om nedslag i beskatningsgrundlaget for el- og pluginhybridfirmabiler med henblik på at fremme andelen af grønne firmabiler.</p>
<p><i>Dansk Arbejdsgiverforening (DA)</i></p>	<p>DA oplyser, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at DA under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.</p>	
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i>  Dansk Bilbrancheråd noterer sig med tilfredshed, at der nu lappes endnu et hul i leasingindgrebet L 4, og at det fastsættes ved lov, at beskatningsgrundlaget for fri bil ikke skal være en kunstig lav indkøbspris, ofte fastsat med afgiftsspekulation for øje.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd forventer, at området fortsat overvåges nøje af skattemyndighederne, men pointerer samtidig, at de mange lapper og lukning af huller foranlediget af dyb skadelig afgiftsspekulation aktualiserer behovet for en gang for alle at få omlagt den danske afgiftsstruktur.</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i>  Det anerkendes, at det er vigtigt at sikre et robust afgiftssystem. Formålet med dette lovforslag er imidlertid at sikre, at leasingstramningerne, som blev gennemført i 2017, også slår igennem i forhold til firmabiler, der beskattes som fri bil.</p> <p>Det anførte om en mere grundlæggende omlægning af afgiftsstrukturen på motorområdet ligger således uden for rammerne af dette lovforslag.</p>
<p><i>Dansk Byggeri</i></p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Dansk Byggeri anerkender, at ophævelsen af hovedaktionærnedslaget bidrager til mere enkle skatteregler, en horisontal større lighed af aktieavancebeskatningen samt et substantielt provenu, men påpeger at alt dette sker på bekostning af</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  De foreslåede ændringer vil have virkning for fremtidige dispositioner, dvs. for gevinster, der opnås ved aktieafståelser den 1. februar 2020 eller senere. Der er derfor ikke tale om tilbagevirkende kraft. Det bemærkes i øvrigt, at det er</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>princippet om ikke at lovgive med tilbagevirkende kraft.</p> <p>Dansk Byggeri anfører, at generationsskiftede virksomheder med forslaget bliver beskattet af en værdistigning, der stammer fra tiden før overtagelsen af aktierne, og at denne tilbagevirkende kraft bør afskaffes og endvidere, at virksomheder med samme ejer som før 1993 bør have en længere frist i forhold til at kunne reagere på lovforslaget end til den 1. februar 2020. Dansk Byggeri kan således ikke støtte lovforslaget i dets nuværende form.</p> <p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Dansk Byggeri er enig i det overordnede princip om, at skatten af personalegoder bør svare til skatten af kontantløn, men finder det problematisk, at skattebetalingen for leasingkontrakten ikke er kendt, når brugeren får bilen udleveret.</p> <p>Dansk Byggeri foreslår en mere skematisk beskatning, fx via de standardpriser, som importørerne anmelder til Motorregisteret.</p> <p>Da lovforslaget indebærer øgede omkostninger for mange af Dansk Byggeris medlemmer, kan Dansk Byggeri heller ikke støtte denne del af lovforslaget.</p>	<p>normalt for stramninger i skatereglerne, at de har virkning for dispositioner efter en konkret dato. Den samme effekt ville desuden være gældende, hvis der f.eks. var sket en forhøjelse af satsen for aktiebeskatning generelt.</p> <p>Alle aktionærer, som ejer aktier med hovedaktionærnedslag, vil blive omfattet af ophævelsen. Fra den 1. februar 2020 vil de miste den fordel, som andre aktionærer ikke har haft. Dette gælder også dem, der har overtaget aktier med succession, og som efter gældende regler ville blive beskattet lempeligere af gevinster, opstået efter 1993.</p> <p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra Finans og Leasing og FSR.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Dansk Erhverv erkender, at der er tale om en regelforenkling, men at der næppe kan være tale om at gøre skattereglerne mere robuste, da der var tale om en overgangsregel, som ikke kunne misbruges.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at det ikke skaber tillid til det danske skattesystem, at der lovgives med tilbagevirkende kraft.</p> <p>Dansk Erhverv konstaterer, at Danmark har et problem med at tiltrække investeringer grundet den meget høje danske beskatning, og at dette indgreb gør Danmark mere uattraktivt som investeringsland.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at hvis regeringen ønsker regelforenkling, så er der rigeligt at tage fat på i det danske skattesystem. Dansk Erhverv oplyser, at de gerne bidrager, hvis regeringen ønsker reel regelforenkling i det danske skattesystem.</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Eksempler i lovforslaget illustrerer muligheden for at spekulere i ordningen. På den baggrund er det opfattelsen, at lovgivningen gøres mere robust ved ophævelsen af bestemmelsen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Byggeri.</p> <p>Det bemærkes, at nye investorer ikke har mulighed for at opnå et hovedaktionærnedslag. En ophævelse af denne gamle overgangsordning fra 1993 har derfor næppe den store indflydelse på tiltrækningen af udenlandske investeringer.</p> <p>Tilbuddet fra Dansk Erhverv er noteret.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i>  De Danske Bilimportører finder, at lovforslaget medfører stor usikkerhed for medarbejderen, der ikke ved, hvad beskatningsgrundlaget er, når han/hun indgår sin aftale om fri bil. Det anføres, at</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i>  Formålet med forslaget er at sikre overensstemmelse mellem den genberegnete værdi og beskatningsgrundlaget og vurderes på den baggrund ikke at være i strid</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>denne usikkerhed er i strid med grundlæggende retssikkerhedsprincipper fra bl.a. EU-retten.</p> <p>De Danske Bilimportører forudser række uhensigtsmæssigheder ved lovforslaget, herunder at der ikke vil være ens skat for to medarbejdere med ens bil, fordi markedsprisen ved genberegning svinger med priserne på markedet for brugte biler og fordi virksomheders køb af biler ikke er omfattet af genberegningsreglerne.</p> <p>De Danske Bilimportører er desuden bekymrede for bl.a. usund adfærd i form af ”defensive værdiansættelser” og tilkøb af ekstra udstyr efter genberegning.</p> <p>De Danske Bilimportører mener, at medarbejderne vil vælge en billigere firmabil, hvilket vil have en negativ effekt på provenuet, der også kan blive negativt på grund af vurderede markedspriser.</p> <p>De Danske Bilimportører påpeger endvidere bl.a., at de administrative byrder for virksomhederne, branchen og myndighederne vil stige betydeligt og at forslaget</p>	<p>med EU-retten. Herudover henvises til kommentaren til høringssvarene fra Finans og Leasing og FSR.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing.</p> <p>Formålet med dette lovforslag er at sikre, at leasingstramningerne, som blev gennemført i 2017, også slår igennem i forhold til firmabiler, der beskattes som fri bil. Der foreslås ingen ændringer i reglerne for værdifastsættelse af nye biler generelt, hvorfor omfanget af den effekt, som De Danske Bilimportører er bekymrede for, må antages at være uændret uanset de foreslåede ændringer vedr. beskatningsgrundlaget. For så vidt angår eftermonteret udstyr, foreslås heller ingen ændringer i forhold til i dag.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing.</p> <p>Formålet med forslaget er at sikre overensstemmelse mellem den genberegnete værdi og beskatningsgrundlaget.</p>



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>medfører langt større incitament til at påklage selv mindre forhøjelser.</p> <p>Det er desuden uhensigtsmæssigt at en medarbejder, der har kørt mange kilometer inden genberegningen, kan imødesee en lavere beskatning end en medarbejder, der har kørt få kilometer.</p> <p>Endelig kan der opstå incitament til at importere nyere, brugte biler for at undgå genberegning, hvilket vil medføre mindre registreringsafgift og en ældre og mere forurenende bilpark.</p> <p>De Danske Bilimportører foreslår en række alternativer til lovforslaget, herunder indførelse af et listeprissystem med en justering af beskatningsprocenten, anvendelse af prisen ved første indregistrering med forhøjelse af beskatningsprocenten fra 25 pct. til 27 pct. eller udskydelse af forslaget, idet en udskydelse ville give lejlighed til at tænke et stærkere grønt element ind, fx ved at forhøje miljøtillægget og reducere procentsatserne og endvidere lade arbejdsgiverbetalt ladestander udgå af beskatningsgrundlaget.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing.</p> <p>Importerede biler skal behandles på samme måde i forhold til afgifter og beskatning som tilsvarende brugte biler på det danske marked. Desuden er der med Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet af 2. april 2019 (S, RV, SF, EL, ALT, V, LA, K og DF) aftalt at øge kontroltrykket ved import af brugte køretøjer, samt at der gennemføres en undersøgelse af regelefterlevelsen ved import af brugte køretøjer.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra Finans og Leasing og DI.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>DI</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i></p> <p>DI tager til efterretning, at et politisk flertal ønsker at afskaffe det hovedaktionærnedslag, der blev indført i 1993 med det formål, at <i>fremtidige</i> gevinster beskattes fuldt ud.</p> <p>DI mener imidlertid, at lovudkastet går langt ud over forslagens formål, og at lovudkastet i det væsentligste har karakter af lovgivning med tilbagevirkende kraft, hvilket vil rokke alvorligt ved virksomhedernes tiltro til at kunne disponere efter gældende regler.</p> <p>DI anfører, at da aktiebeskatningen for hovedaktionærer blev forhøjet i 1993, ville det mest korrekte i 1993 have været, hvis en overgangsregel havde sikret, at avancer frem til denne dato var omfattet af de hidtidige regler, mens avancer efter denne dato var blevet fuldt skattepligtige. Det ville imidlertid have forudsat en værdiansættelse. I stedet valgte man en ordning med et hovedaktionærnedslag. Virksomheder og ejere har siden ageret herudfra.</p> <p>DI foreslår på den baggrund følgende to ændringer af lovforslaget:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. At virksomheder med uændret ejerskab siden 1993 indrømmes en længere periode end frem til den 1. februar 2020 til at indrette sig på ordningens ophør. DI mener, at en passende frist kunne være indtil udgangen af 2021, dvs. to år.</li> </ol>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i></p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Byggeri.</p> <p>DI's forslag kan ikke tiltrædes.</p> <p>I forhold til virksomheder med uændret ejerskab siden 1993 indebærer DI's forslag, at hovedaktionærnedslaget videreføres i endnu nogle år. For personer, der har erhvervet aktierne med succession, indebærer DI's forslag tilmed, at ordningen videreføres til evig tid.</p> <p>De gældende regler fører til, at de pågældende hovedaktionærer fortsat fremover vil opnå et nedslag i beskattningen af den gevinst, der optjenes den dag i dag, når aktierne på et tidspunkt afstås. Aktionærer, der har overtaget sådanne aktier med succession, vil ved et fremtidigt salg opleve samme fordel for så vidt angår avancer, der er optjent helt frem til overtagelsen af aktierne. Denne lempeligere beskatning af gevinster, der optjenes efter 1993, opnås alene, fordi aktierne oprindeligt blev erhvervet</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>2. At virksomhederne, der siden 1993 er blevet generationsskiftet med succession, får mulighed for at beholde det nedslag, som blev opgjort og fastfrosset i forbindelse med generationsskiftet. DI henviser til, at disse nedslag er historiske og allerede opgjort og fastfrosset. De kan dermed ikke stige og er ikke steget siden generationsskiftet.</p> <p>DI anfører endvidere, at nedslaget i forbindelse med generationsskiftet i sin tid har indgået i beregningen af den såkaldte passivpost og dermed har påvirket størrelsen af den boafgift, der blev betalt i forbindelse med generationsskiftet. Boafgiften er således blevet højere, fordi hovedaktionærnedslaget blev indregnet.</p> <p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> DI anerkender ønsket om at justere beskatningsgrundlaget for leasede firmabiler, så det i højere grad afspejler den reelle værdi, men kan ikke støtte forslaget.</p> <p>DI anfører, at ændringen medfører, at medarbejderen på tidspunktet for aftalen om fri bil ikke kender det endelige beskatningsgrundlag.</p> <p>DI anfører endvidere, at ændringen medfører øget administration for arbejdsgiveren og at ens biler</p>	<p>før 1993. Denne fordel har andre aktionærer ikke.</p> <p>Med den valgte ikrafttrædelsesdato er det opfattelsen, at der er fundet et afbalanceret kompromis, hvor hovedaktionærnedslaget først ophæves med virkning for afståelser, der sker den 1. februar 2020 eller senere, samtidig med at initiativet sikrer, at reglerne bliver mere robuste og ensartede.</p> <p>Det er korrekt, at hovedaktionærnedslaget har indgået i beregningerne af passivposten i forbindelse med et generationsskifte. Ved tidligere forhøjelser af eksempelvis aktiebeskatningen, er der ikke givet adgang til tilbagebetaling af boafgift. Her ville boafgiften også skulle beregnes til et mindre beløb, hvis den nye forhøjede beskatning blev indregnet.</p> <p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing og FSR.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Finans og Leasing.</p> <p>Det er ikke et krav, at der indberettes en standardpris for alle køretøjer, og det er importørerne selv,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>fortsat vil blive beskattet forskelligt.</p> <p>DI foreslår, at man i stedet anvender bilens listeprijs som beskatningsgrundlag, hvorved ens biler beskattes ens. Anvendelse af listeprijs vil isoleret set medføre et merprovenu, der foreslås anvendt til en generel omlægning af beskatningen af fri bil, således at miljøtillægget forhøjes og værdielementet i form af satsene på 25 hhv. 20 procent reduceres.</p> <p>DI mener, at man herved ikke har behov for det fradrag for grønne firmabiler, der indgår som en del af finanslovsaftalen, og at mindreprovenuet herfra i stedet kan indgå i den ovennævnte omlægning.</p> <p>Endelig foreslås, at arbejdsgiverbetalte ladestandere udgår af beskatningsgrundlaget.</p> <p><i>Vedr. nedsættelse af bundskatten</i> DI kvitterer for den foreslåede, generelle nedsættelse af bundskatten for under ét at kompensere skatteyderne for de stigende kommuneskatter.</p>	<p>der fastsætter sådanne standardpriser. Der er derfor køretøjer, hvor der enten ikke findes en standardpris, eller hvor denne ikke kan lægges til grund for beskatningen. Af disse grunde er den foreslåede alternative model ikke anvendelig uden væsentlige ændringer af systemet med standardpriser.</p> <p>Den foreslåede omlægning er uden for rammerne for dette lovforslag, men under alle omstændigheder vil der være tale om en så stor omlægning, at implementering heraf kræver en længere tidshorisont. Forslaget om fradrag for grønne elbiler indgår i et andet lovforslag, men det skal nævnes, at der er tale om en midlertidig ordning, hvorved provenuet herfra ikke kan anvendes som finansieringselement i den foreslåede omlægning af beskatningen af fri bil.</p> <p>Forslaget indgår ikke i aftalen om finansloven for 2020, men vil naturligt kunne indgå i de kommende overvejelser om den fremtidige indretning af bilbeskatningen på baggrund af anbefalingerne fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler.</p> <p><i>Vedr. nedsættelse af bundskatten</i></p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI stiller sig umiddelbart undrende over for behovet for parallelt at nedsætte bundskatten for personer bosat på Ertholmene, hvor der ikke betales kommuneskat. DI opfordrer til, at den korresponderende nedsættelse af bundskatten på Ertholmene tilbagegives, og at merprovenuet herfra anvendes som medfinansiering af en nedsættelse af det skrå skatteloft, hvilket bl.a. vil bidrage til at gøre den øverste marginalskat mere ensartet i hele landet.</p>	<p>Den særlige lave sats for Ertholmene stammer fra Forårspakke 2.0, hvor sundhedsbidraget på 8 pct. blev afskaffet over en årrække, og hvor bundskattesatsen tilsvarende blev forhøjet med 8 pct.-point. Da beboerne på Ertholmene ikke havde betalt sundhedsbidrag, blev de friholdt for stigningen i bundskattesatsen, og dermed opstod en særlig bundskattesats for Ertholmene, der var 8 pct.-point lavere end den normale sats. Denne forskel på 8 pct.-point er blevet fastholdt ved alle senere ændringer i bundskattesatsen, uanset om ændringerne har været en kompensation for kommunale skatteforhøjelser eller om ændringen har en anden årsag. Denne praksis er fastholdt i lovforslaget.</p> <p>Bundskattesatsen på Ertholmene havde været 0,2 pct.-point højere, hvis der ikke var blevet kompenseret for kommunale skatteforhøjelser siden Forårspakke 2.0, hvilket med nogen usikkerhed skønnes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 20.000 kr. Et sådan merprovenu kan ikke finansiere en nedsættelse af det skrå skatteloft.</p>
<p><i>Ebbe Melchior (MelchiorInvest)</i></p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Ebbe Melchior påpeger, at en ophævelse af hovedaktionærnedslaget vil fjerne hovedaktionærernes kompensation for skatteforhøjelsen i 1993. Dermed stiller man disse hovedaktionærer ringere end minoritetsaktionærerne, som fik adgang til en indgangsværdi.</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Der er et politisk ønske om at få gjort op med overgangsordningen, som har eksisteret i mange år. Ophævelsen af hovedaktionærnedslaget skaber derudover finansiering til en række centrale kernevel-færdsområder i finansloven for 2020.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dette svarer ifølge Ebbe Melchior til lovgivning med tilbagevirkende kraft.</p> <p>Ebbe Melchior gør med et taleksemplum opmærksom på, at personer, der har overtaget aktierne med succession, ikke optjener yderligere hovedaktionærnedslag på avancer, der optjenes efter overtagelsen, idet nedslaget er fastfrosset.</p> <p>Endvidere gør Ebbe Melchior opmærksom på, at en ophævelse af hovedaktionærnedslaget vil medføre, at successionsmodtageren reelt har betalt en overpris for aktierne.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Byggeri.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsen</i></p>	<p>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre regulering (herefter OBR) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p> <p>OBR har ikke bemærkninger til Skatteministeriets vurdering af, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget.</p> <p>OBR minder om, at Skatteministeriet, jf. Lovkvalitetsvejledningen, bør sende udkast til erhvervsrettet regulering i høring hos OBR så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring.</p>	<p>OBRs vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervslivet er indsat i lovforslagets bemærkninger.</p> <p>Vurderingen af principperne er indsat i forslagens almindelige bemærkninger.</p> <p>Det medgives, at den korte høringsfrist ikke er optimal, men skyldes forslagens sammenhæng med indgåelse af finanslovsaftalen for 2020.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>FDM</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i>  FDM bakker grundlæggende op om, at beskatningsgrundlaget for leasede firmabiler så vidt muligt afspejler den reelle værdi af bilen.</p> <p>FDM anfører dog, at det er uhenigtsmæssigt, at den ansatte ikke på forhånd kan være sikker på, hvad beskatningen af en konkret firmabil vil være over den samlede periode.</p> <p>FDM peger i denne forbindelse på, at et realistisk scenarie vil være, at leasingselskaberne - for at forhindre, at kunderne får forhøjet beskatningsgrundlaget undervejs - vil tage højde herfor, når bilens værdi ved leasingperiodens start skal fastsættes. Da der kun er én part til at betale dette, betyder det, at den ansatte vil blive beskattet af et beløb, der er højere end nødvendigt.</p> <p>FDM foreslår derfor, at beskatningsgrundlaget for firmabiler tager udgangspunkt i bilens listepriis.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra Finans og Leasing og FSR.</p> <p>Såfremt leasingselskaberne tager højde for genberegningen allerede ved leasingperiodens start, vil der allerede fra starten af leasingperioden være tale om et mere retvisende grundlag for såvel registreringsafgiften som for beskatningen af fri bil. Det er dog usikkert, i hvilket omfang det vil ske, da en lavere beskatning af fri bil og en lavere forholdsmæssig registreringsafgift i perioden indtil genberegningstidspunktet modsat er en konkurrencemæssig fordel for leasingselskaberne.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra DI og Finans og Leasing.</p>
<p>Finans Danmark</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Finans Danmark påpeger, at de selskaber, hvis aktier er omfattet af hovedaktionærnedslaget, i overvejende grad vil beskæftige sig med passive investeringer og dermed også vil være omfattet af den såkaldte pengetanksregel. Finans</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>  Ved lovforslaget foreslås det at ophæve hovedaktionærnedslaget med virkning fra den 1. februar 2020. Det er opfattelsen, at hovedaktionærnedslaget bør ophæves for alle hovedaktionæraktier, således at alle hovedaktionærer beskattes ens,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danmark påpeger, at de nye regler vil ramme både erhvervsdrivende selskaber og selskaber omfattet af pengetanksreglen.</p> <p>I forbindelse med en likvidation af et selskab påpeger Finans Danmark derudover, at det ikke fremgår klart af lovforslaget, hvorvidt en generalforsamlingsbeslutning om likvidation vil blive anset for tilstrækkeligt i forhold til lovens ikrafttrædelse den 1. februar 2020, og hvor selve likvidationen ikke er afsluttet.</p> <p>Endelig fremhæver Finans Danmark, at en ophævelse af hovedaktionærnedslaget vil medføre en stærkt betænkelig beskatning med tilbagevirkende kraft, hvis der ikke gives mulighed for, at aktionæren enten kan fiksere en avance optjent til beskatning under gældende regler (omregnet til et fast beløb), eller at aktionæren kan aktivere hovedaktionærnedslaget ved salg eller likvidation af selskabet inden for en rimelig frist.</p>	<p>uanset om aktien er erhvervet før eller efter den 19. maj 1993.</p> <p>Efter lovforslaget skal der være tale om afståelse af aktier inden den 1. februar 2020. En generalforsamlingsbeslutning om likvidation anses ikke for en afståelse af aktier.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra Dansk Byggeri, DI og FSR.</p>
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i></p> <p>Finans og Leasing finder, at der er betydelige retssikkerhedsmæssige udfordringer for de ca. 70.000 firmabilister ved først at kende det endelige beskatningsgrundlag efter fire måneder. Det anføres bl.a., at der må kræves overskuelighed fra aftaletidspunktet om størrelsen af den personlige beskatning, idet det ellers er i strid med almindelige retssikkerhedsprincipper om at</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i></p> <p>Hvis en ansat får tilbudt en helt ny leaset bil med lavt beskatningsgrundlag, vil forslaget medføre risiko for, at beskatningsgrundlaget bliver justeret op. Et eventuelt højere beskatningsgrundlag vil være i overensstemmelse med det grundlæggende princip om, at beskatningen af fri bil tilnærmelsesvis skal svare til det, det koster selv at</p>



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>kende den skattemæssige behandling, før man går ind i en aftale.</p> <p>Ved nye bilmodeller, hvor der ikke er en markedspris, vil der være meget stor usikkerhed og dermed naturlig varians imellem forskellige leasingselskabers forskellige vurderinger. Da genberegningen er en vurderet markedspris, vil der kunne være forskel i disse, afhængig af beregningskriterier for markedsprisen fra leasingselskab til leasingselskab, ligesom det ikke har været muligt at etablere det semi-automatiske vurderingssystem til genberegning, som blev stillet i udsigt i forbindelse med L 4.</p> <p>Der spørges endvidere til, hvorvidt firmabilbeskatningen skal reguleres tilbage i tid som følge af, at Skatteforvaltningen korrigerer leasingselskabets genberegning.</p> <p>Finans og Leasing anfører, at forslaget miljømæssigt går direkte imod den grønne omstilling, ved at give de firmabilister, der kører langt, et lavere beskatningsgrundlag end dem, der kører kort. Teknikken bag genberegning medfører, at firmabilisten, der kører langt de første fire måneder efter forslaget vil opnå en lavere beskatning efter måneder i forhold til den firmabilist, der kører færre kilometer.</p>	<p>holde en tilsvarende bil. Herudover henvises til kommentaren til høringssvaret fra FSR.</p> <p>Det er korrekt, at genberegningen indeholder en subjektiv vurdering, og at to ens køretøjer kan blive værdisat forskelligt blandt andet afhængig af forskellige afgrænsninger af sammenligningsgrundlaget. Denne usikkerhed er indbygget i systemet med genberegning, og det ligger uden for dette lovforslags rammer af adressere den. Det er ikke korrekt, at etableringen af en semiautomatisk værdifastsættelse er opgivet. Projektet har imidlertid vist sig vanskeligere end først antaget. Projektets omfang og muligheder er på nuværende tidspunkt ved at blive analyseret nærmere.</p> <p>Det kan bekræftes. Hvis Skatteforvaltningen fastsætter den genberegne afgiftspligtige værdi, jf. registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 6, vil den herved genberegne nypris skulle anvendes som beskatningsgrundlag. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger.</p> <p>Det er i princippet rigtigt, at en bil, der på genberegningstidspunktet er mere slidt, alt andet lige vil få en lavere genberegnet værdi, uanset om slitagen skyldes mere kørsel eller andet. Formålet med dette lovforslag er imidlertid at sikre, at der er overensstemmelse mellem den genberegne værdi og beskatningsgrundlaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Det giver ikke incitament til miljømæssig forsvarlig adfærd.</p> <p>Finans og Leasings er ikke enig i, at forslaget har beskedne og ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vil de facto medføre øget beskatning af firmabilisten eller føre til downsizing af den bil, der stilles til rådighed.</p> <p>Finans og Leasing finder det forkert, at virksomheders egne køb af firmabiler (ca. 30.000 ud af 100.000) ikke er omfattet af kravet om genberegning. Der bør gælde samme regler om fastsættelse af beskatningsgrundlaget for en firmabilist, uanset om virksomheden leaser bilen eller køber den fra ny. Det anføres bl.a., at Finans og Leasing er bekendt med en række tilfælde, hvor virksomheder allerede i dag selv har købt flåder af biler ved direkte køb hos producenten, dvs. uden om dansk importør og forhandler og stillet dem til rådighed som firmabiler til en værdi, der er på linje med leasing-selskabers indkøbspriser – vel at mærke før genberegning. Denne mulighed må forventes blive udnyttet i videre omfang fremover.</p> <p>Finans og Leasing finder, at forslaget giver massive administrative byrder og anfører, at der er stor risiko for, at staten ikke opnår det tilsigtede provenu pga. adfærdsændringer og virksomhedernes mulighed for selv at købe biler uden krav om genberegning.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til høringssvarene fra FDM og Business Danmark.</p> <p>Det kan ikke afvises, at visse store virksomheder eventuelt har mulighed for at opnå betydelige flådebatter ved indkøb af et stort antal biler, der skal anvendes af virksomhedens egne ansatte. Omvendt er der stadig forskel i reglerne for registreringsafgift, da disse store virksomheders ikke kan benytte reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift, da reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift kun kan bruges ved leasing. Formålet med dette lovforslag er imidlertid alene at sikre, at der er overensstemmelse mellem den genberegnete værdi og beskatningsgrundlaget.</p> <p>Det medgives, at der er usikkerhed på forslagets provenuskøn. Det skyldes dels, at der ikke findes et konsolideret datagrundlag, der giver mulighed for et mere sikkert skøn over den umiddelbare provenuvirkning, dels at der ikke er grundlag for at skønne over adfærdsvirkningen. Der er således beregningsteknisk antaget uændret</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Finans og Leasing foreslår, at den foreslåede ændring af firmabilbeskatningen udskydes til 2020 og ses i sammenhæng med anbefalingerne fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, særligt henset til, at det skønnede provenu i 2020 alene er 10 mio. kr.</p> <p>Alternativt bør løsningen ændres til en skematisk form for beskatning, således at prisen fastsættes allerede fra start f.eks. ud fra de standardanmeldte priser, som importørerne anmelder til DMR, evt. med et procentnedslag for at ramme det tilsigtede provenu på 100 mio. kr. Denne pris bør så gælde alle firmabiler, både leasede og andre, der købes af virksomhederne selv. Det vil samtidig effektivt lukke af for søgning mod korttidsleasing med løbetider på tre måneder til firmabilister, hvor man ellers ville kunne undgå genberegning og dermed højere beskatningsgrundlag ved at skifte firmabil hver 3. måned. Dette bør i øvrigt kombineres med, at forpligtede virksomhederne til også at genberegne deres registreringsafgift, således at staten ikke mister indtægter den vej rundt.</p> <p>Det næstbedste, men ikke ønskværdige, løsning vil i Finans og Leasings optik være at ligestille virksomheders køb og leasing i forhold til at registreringsafgiften</p>	<p>forbrugeradfærd. Set i lyset af, at skønnet er usikkert, og at usikkerheden principielt kan gå begge veje, fastholdes skønnet.</p> <p>Det er korrekt, at førsteårsvirkningen er skønnet til 10 mio. kr., men fuldt indfaset skønnes et merprovenu på 100 mio. kr. Ved udsættelse i ét år, udsættes også fuldtidsvirkningen, hvorved det samlede mindreprovenu i perioden 2020-2023 udgør 100 mio. kr.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p> <p>Der er ikke aktuelle planer om at indføre regler om genberegning for flere grupper af køretøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>skal genberegnes. Det vil stille alle firmabilister lige i forhold til beskatning af fri bil, men vil have den betydelige ulempe, at det endelige beskatningsgrundlag først kendes efter fire måneder.</p> <p>Endelig har Finans og Leasing enkelte tekstnære bemærkninger til lovforslagets bemærkninger.</p>	<p>Disse er søgt imødekommet.</p>
<p><i>Finanssektorens Arbejdsgiverforening</i></p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Finanssektorens Arbejdsgiverforening finder, at forslaget om at anvende genberegnete værdier i beskatningsgrundlaget for fri bil er utidssvarende, idet bilen er et nødvendigt arbejdsredskab for mange medarbejdere.</p> <p>Foreningen finder endvidere, at forslaget rammer skævt branchemæssigt og geografisk.</p> <p>Endelig anfører foreningen, at fri bil sikrer fleksibilitet og øget produktivitet.</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Business Danmark. Det skal hertil bemærkes, at det alene er den private rådighed over bilen, der omfattes af forslaget.</p>
<p><i>Foreningen af Mindre Leasingselskaber</i></p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Foreningen af Mindre Leasingselskaber hilser ændringen af reglerne om fri bil som følge af genberegning af afgiftspligtig værdi velkommen, men finder, at det grundlæggende problem med korrekt beskatningsgrundlag fortsat ikke er løst, for så vidt angår nye og brugte biler, der ikke samtidig omfattes af registreringsafgiftslovens § 9 a (leasede biler).</p>	<p><i>Vedr. beskatning af fri bil</i> Formålet med dette lovforslag er at sikre, at leasingstramningerne, som blev gennemført i 2017, også slår igennem i forhold til firmabiler, der beskattes som fri bil. Det anførte om mere grundlæggende ændringer af afgiftsreglerne på motorområdet ligger således uden for rammerne af dette lovforslag.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Foreningen opfordrer til, at §§ 8 og 9 i registreringsafgiftsloven ændres, således at det sikres, at afgiftsgrundlaget og dermed også beskatningsgrundlaget er ens for den pågældende bil, uanset hvem der anmelder ”den almindelige pris”. Den afgiftspligtige værdi bør svare til den pågældende bils almindelige markedspris. Foreningen håber, at der tages initiativ til at rette op på den konkurrenceforvridende situation, der p.t. foreligger som en konsekvens af muligheden for fastsættelse af ”den almindelige pris” for afgiftsberegningen af nye (og fra udlandet importerede brugte) biler i forhold til leasingmarkedet, hvor der skal ske genberegning efter registreringsafgiftslovens § 9 a.</p>	<p>Der er ikke på nuværende tidspunkt aktuelle planer om at ændre på det grundlæggende princip for værdifastsættelsen af nye biler i registreringsafgiftslovens §§ 8 og 9. Det af foreningen foreslåede om at tage udgangspunkt i en almindelig markedsværdi frem for konkrete handelspriser vil dog indgå i de fremtidige overvejelser.</p>
<p>FSR – danske revisorer</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i></p> <p>FSR fastslår indledningsvist, at ophævelsen af hovedaktionærnedslaget synes at stride mod den politiske aftale, der i 1993 skabte vejen for skattereformen, og hvor hovedaktionærnedslaget blev indført som en overgangsregel.</p> <p>FSR finder det i den forbindelse uhensigtsmæssigt, at regler, der gives som kompensationer for gennemførte stramninger, efterfølgende ophæves, uden at disse stramninger tilsvarende afskaffes. Derved bliver skattesystemer mindre forudsigeligt.</p> <p>FSR mener ikke, at der ved lovforslaget er taget højde for den</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i></p> <p>Hovedaktionærnedslaget er en overgangsordning, der nu har eksisteret i over 25 år. Det er opfattelsen, at det er rimeligt på nuværende tidspunkt at ophæve nedslaget. Det vil skabe mere retfærdige skatteregler og medvirke til at finansiere den opgradering af kernelvelfærden, der indgår som en del af den indgåede finanslovsaftale</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Byggeri.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>nære sammenhæng mellem hovedaktionærnedslaget og reglerne om passivposter og gaveafgift. FSR henviser til, at passivposten er påvirket af hovedaktionærnedslaget, og uden en ordentlig overgangsregler får man efter FSR's opfattelse reelt en beskatning med tilbagevirkende kraft. FSR påpeger i den forbindelse, at man derved ikke rammer den hovedaktionær, der oprindeligt havde aktierne, men en senere erhverver, der har fået for lav kompensation i forbindelse med overdragelsen.</p> <p>Efter FSR's opfattelse bør der indføres overgangsordninger og ændringer af ikrafttrædelsesbestemmelserne i lovforslaget.</p> <p>FSR giver et taleksempel på, hvordan hovedaktionærnedslaget påvirker passivposten og dermed gaveafgiften. FSR anfører i den forbindelse, at ophævelsen af hovedaktionærnedslaget ikke vil medføre et øget skatteprovenu, men et mindre provenu, da lovforslaget vil medføre, at passivposterne og dermed nedslaget i gaveafgiften ved fremtidige overdragelser med succession vil blive større.</p> <p>FSR bemærker desuden, at hovedaktionærnedslaget i forbindelse med successionsoverdragelser fastlåses, så aktiernes værdi på successionstidspunktet danner grundlag for nedslaget ved fremtidige skat-</p>	<p>Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, er det forbundet med betydelig usikkerhed at vurdere de provenumæssige konsekvenser ved den foreslåede ophævelse af hovedaktionærnedslaget.</p> <p>Isoleret set er det korrekt, at en stramning i beskatningen fremadrettet vil give grundlag for en højere passivpost og dermed en lavere bo- eller gaveafgift. Det er dog vurderingen, at denne effekt ligger inden for usikkerheden på skønnet.</p> <p>Det er korrekt, at hovedaktionærnedslaget låses fast i forbindelse med en succession. Det fremgår således også af lovforslagets bemærkninger, at nedslaget ved en senere afståelse ikke kan være større end det nedslag, som kunne</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tepligtige afståelser i stedet for aktiernes værdi på afståelsestidspunktet.</p> <p>FSR henviser til, at nedslaget i disse tilfælde beløbsmæssigt er gjort op. Det er derfor ifølge FSR en sandhed med modifikationer, når det i lovforslaget fremhæves, at <i>”Den pågældende kreds af aktionærer beskattes derfor lempeligere af fortjeneste på aktierne, som optjenes den dag i dag, end andre aktionærer”</i>. For successions-erhververe beskattes den fortjeneste, som optjenes den dag i dag, på samme måde som for alle andre aktionærer.</p> <p>FSR henviser til lovforslagets bemærkninger om, at de gældende regler om hovedaktionærnedslag kan udnyttes til at etablere nedslag også på fremtidige investeringer. FSR anmoder i den forbindelse om, at det bekræftes, at der i det i lovforslagets bemærkninger beskrevne eksempel om indskud af aktier i et selskab vil være tale om en skattepligtig aktieombytning, da betingelsen om ombytningsforholdet ved skattefrie aktieombytninger i det konkrete eksempel forudsætningsvist ikke vil være opfyldt.</p> <p>FSR henviser til lovforslagets bemærkninger om, at de gældende regler om hovedaktionærnedslag kan udnyttes til at etablere nedslag også på fremtidige investeringer. FSR anmoder i den forbindelse om, at det bekræftes, at det vil være muligt at ændre på hovedaktionærnedslagsreglen i § 47 – frem</p>	<p>beregnes ved den tidligere overdragelse med succession.</p> <p>Det kan bekræftes, at aktieombytningen i det nævnte eksempel forudsættes gennemført som en skattepligtig ombytning.</p> <p>Det er opfattelsen, at en ophævelse af hovedaktionærnedslaget er det mest hensigtsmæssige. Den fulde ophævelsen af hovedaktionærnedslaget vil således indebære, at alle hovedaktionærer beskattes ens og på samme vis som andre personer, der ejer aktier. Ophævelsen vil desuden mindske forskellen i beskatningen af formueindkomst</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>for at ophæve den – for at modvirke at den beskrevne metode finder anvendelse. F.eks. ved at ændre på den måde, hvorpå hovedaktionærnedslaget opgøres.</p> <p>FSR fremfører herudover, at ophævelsen af hovedaktionærnedslaget vil medføre, at de aktionærer, der har erhvervet hovedaktionæraktier med succession, vil have fået en for lille passivpost i forbindelse med successionen.</p> <p>FSR anbefaler, at der i lovforslaget tages højde herfor. FSR angiver en række måder, hvorpå denne problemstilling kunne håndteres, herunder i forhold til gaveoverdragelser, der foretages i perioden efter den 4. december 2019, hvor lovforslaget blev sendt i ekstern høring, og hvor det blev kendt, at nedslaget ophæves.</p> <p>FSR anfører, at en ikrafttræden den 1. februar 2020 vil ramme hovedaktionærer, der allerede på tidspunktet for lovforslagets ikrafttræden har igangsat en likvidation af hovedaktionærskabet.</p> <p>FSR anfører, at processen med likvidationer af selskaber er for nuværende meget lang. Det samme gælder i forhold til at modtage en skattekvittance fra Skatteforvaltningen, som skal bruges til en opløsning.</p> <p>FSR finder det meget u hensigtsmæssigt, at hovedaktionærer, der allerede inden offentliggørelsen af</p>	<p>og vil samtidig gøre reglerne mere enkle. Ophævelsen af hovedaktionærnedslaget skaber derudover finansiering til en række centrale kernevelfærdsområder i finansloven for 2020.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Byggeri.</p> <p>Lovforslaget er udformet, så det har virkning for afståelser, der sker den 1. februar 2020 eller senere. Herved vil personer, der står over for et salg af aktierne, få mulighed for at sælge aktierne inden den 1. februar 2020 og dermed bevare hovedaktionærnedslaget. Hvis aktionæren i stedet for et salg måtte vælge at likvidere selskabet og samtidig ønsker skattekvittance, som sikrer aktionæren mod personlig hæftelse for eventuelle skattekrav mod selskabet, kan det ganske rigtigt være vanskeligt at nå at gennemføre likvidationen inden denne dato. Det vil blive undersøgt, om der er mulighed for at</p>



## Organisation

## Bemærkninger

finansloven har igangsat likvidationsprocessen, og som antageligt allerede har afholdt en række udgifter i denne forbindelse, rammes af den foreslåede ophævelse af hovedaktionærnedslaget, alene, fordi offentlige myndigheder har lange sagsbehandlingstider.

Til lovforslagets § 5, stk. 2, 2. pkt., foreslår FSR, at der for at undgå misforståelser indføres *omfattet af*, således at bestemmelsen herefter har følgende ordlyd: ”§ 1, nr. 4, har virkning for skattepligtigt omfattet af aktieavancebeskatningslovens § 38, der indtræder den 1. februar 2020 eller senere.”

### *Vedr. beskatning af fri bil*

FSR finder det uhensigtsmæssigt, at forslaget kan få virkning for medarbejdere, hvor der allerede inden lovforslagets fremsættelse er indgået endelig bindende aftale om anskaffelsen af en bil, og bilen først leveres efter den 1. februar 2020. FSR foreslår på den baggrund, at reglerne ikke skal have virkning for biler, der stilles til rådighed efter den 1. februar 2020, hvis der inden lovforslagets fremsættelse er indgået endelig bindende aftale om levering af en bil.

FSR ønsker bekræftet, at det er leasingelskabet, der skal opføre/genberegne værdien, og herefter give arbejdsgiveren meddelelse, hvis genberegningen fører til et højere beskatningsgrundlag.

## Kommentarer

udskyde lovforslagets virkningstidspunkt for aktionærer, der er i gang med at likvidere selskabet, og som har anmodet om skattekvittance inden offentliggørelsen af finanslovsaftalen den 2. december 2019.

Forslaget til justering af teksten er noteret. Det er dog opfattelsen, at den ordlyd, der fremgår af lovforslaget, ikke kan misforstås.

### *Vedr. beskatning af fri bil*

Der har været overvejet forskellige virkningstidspunkter, herunder genberegningstidspunktet. Det foreslåede virkningstidspunkt er imidlertid valgt for at undgå, at biler, der allerede er stillet til privat rådighed inden ikrafttrædelsestidspunktet, ville blive omfattet. Det vurderes at være svært at dokumentere og kontrollere, fra hvilket tidspunkt en ansat i givet fald har indgået en endelig bindende aftale om at modtage en fri bil til privat rådighed.

Det kan bekræftes, at leasingelskabet - som hidtil - vil skulle oplyse arbejdsgiveren (leasingtager) om den værdi, der skal lægges til

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Landbrug &amp; Fødevarer FmbA</i></p>	<p>Landbrug &amp; Fødevarer henviser til den korte høringsfrist på kun 6 dage og oplyser, at man generelt værdsætter længere høringsfrister i tråd med Justitsministeriets vejledning om god lovkvalitet.</p> <p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i> Landbrug &amp; Fødevarer understreger indledningsvist, at de både finder det u hensigtsmæssigt og kritisabelt at ophæve en kompensationsregel med så kort et varsel, uden at den stramning, der i sin tid udløse nedslaget, tilbageføres.</p> <p>Landbrug &amp; Fødevarer påpeger derudover, at mange hovedaktionærer har disponeret efter nedslaget, herunder i forbindelse med udsigten til en forhøjet bo- og gaveafgift. Ifølge Landbrug &amp; Fødevarer er det derfor meget u hensigtsmæssigt, at ophævelsen vedtages uden en overgangsordning eller lignende.</p> <p>Efter Landbrug &amp; Fødevarers vurdering er der tale om lovgivning med tilbagevirkende kraft, da der er tale om retsvirkninger til forhold, som er afsluttet på virkningstidspunktet den 1. februar 2020.</p> <p>Landbrug &amp; Fødevarer finder det på den baggrund yderst kritisabelt, at skatteborgerne ikke har haft tid til at indrette sig efter de skatteregler, der i mange tilfælde har stor</p>	<p>grund ved beskatningen af den ansatte.</p> <p>Det medgives, at den korte høringsfrist ikke er optimal, men skyldes forslagets sammenhæng med indgåelse af finanslovsaftalen for 2020.</p> <p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i> Der henvises til kommentaren til høringsvarene fra Dansk Byggeri, DI og FSR – danske revisorer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>betydning for deres økonomi og adfærd i øvrigt.</p> <p>For at imødekomme de berørte aktionærer foreslår Landbrug &amp; Fødevarer derfor en ”indefrysningssmodel” baseret på en værdisættelse af aktierne på baggrund af det seneste afsluttede indkomstår, som foreligger på lovens virkningstidspunkt den 1. februar 2020.</p>	
<p>SEGES</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>            SEGES påpeger indledningsvist, at hovedaktionærnedslaget foreslås ophævet uden nogen form for overgang, nedtrapning eller fastfrysning af nedslaget.</p> <p>Ifølge SEGES er der tale om beskatning med tilbagevirkende kraft, idet beskatningen af en avance, som kunne opgøres umiddelbart inden ophævelse af reglen i aktieavancebeskatningslovens § 47, ved ophævelsen beskattes væsentligt hårdere.</p> <p>Hvis reglen ikke skal have tilbagevirkende kraft, påpeger SEGES, at ophævelsen bør begrænses til at ske i forhold til avance, der kan konstateres fremadrettet.</p> <p>På den baggrund foreslår SEGES, at ophævelsen bør gennemføres således, at der fastlåses et nedslag pr. 1. februar 2020 beregnet ud fra værdien 1. januar 2020 eller næste skæringsdag ved forskudt indkomstår.</p>	<p><i>Vedr. hovedaktionærnedslaget</i>            Der henvises til svaret kommentaren på høringssvarene fra Dansk Byggeri.</p> <p>Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.</p>

## Organisation

## Bemærkninger

Dette medfører, ifølge SEGES, at der ikke gives nedslag i fremtidige værdistigninger, men der gives nedslag i værdistigninger optjent indtil den fastsatte skæringsdato.

SEGES gør med et taleksempel opmærksom på, at der ved erhvervelse af aktier mod succession er betalt en større boafgift som følge af, at hovedaktionærnedslaget er indregnet i beregningen af passivposten. SEGES henviser i den forbindelse til, at lovforslaget vil ændre på de retlige konsekvenser af overdragelser og udlodninger med succession, som er sket under de gældende regler. Ifølge SEGES vil de retlige virkninger af succession, som fremgik af loven, da man overtog aktierne med succession, med forslaget blive ændret med kort varsel.

Efter SEGES' opfattelse er der intet grundlag for, at aktier overtaget med succession ikke ved en afståelse den 1. februar 2020 eller senere kan anvende det nedslag, som blev "låst" ved overdragelsen med succession.

SEGES opfordrer på den baggrund til, at ikrafttrædelsesbestemmelserne genovervejes, da denne form for lovgivning med tilbagevirkende kraft påvirker tilliden til lovgivningen, hvilket vil kunne have en negativ effekt på generationsskifter mere bredt.

## Kommentarer

Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Skatterevisorforeningen har ikke bemærkninger til lovforslaget.	