

*Advokatrådet*

ADVOKAT   
SAMFUNDET

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98

DATO: 12. december 2019  
SAGSNR.: 2019 - 3289  
ID NR.: 634740

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) + [th@skm.dk](mailto:th@skm.dk)

**Høring - over forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven,  
dødsboscatteloven mv.**

Ved e-mail af 4. december 2019 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets  
bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen

  
Andrew Hjuler Crichton  
Generalsekretær



# AutoBranchen Danmark

AutoBranchen Danmark  
Langebrogade 1  
1411 København K  
Att. Skatteministeriet

12.12.19

## **Forslag til lov om ændring af aktieavancebe-skatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærned-slaget, beskatning af fri bil ved genberegning af regi-streringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bund-skatten)**

AutoBranchen Danmark indgiver hermed høringssvar på den del i lovforslaget, der omhandler tilpasning af reglerne om fri bil, således der ved beskatning af fri bil, der har fået genberegnet den registreringspligtige værdi, tages udgangspunkt i den nye, genberegne værdi ved opgørelse af beskatningsgrundlaget. Formålet med ændringen er at sikre, at der ved beskatning af fri bil tages højde for den højere værdi, som en genberegnet afgiftspligtig værdi er udtryk for.

Hvis lovændringen træder i kraft, vil dette betyde en betydeligt større administrativ byrde for bilforhandlere, leasingselskaber, samt de virksomheder og ansatte, der anvender ordningen. Vi forudser mange flere korrektioner af beskatningsgrundlaget, hvis den genberegning værdi, der nu foreslås indført, giver anledning til ændring i beskatningsgrundlaget. Og hvis genberegning værdien tilmed efterfølgende ændres af Motorstyrelsen og beskatningsgrundlaget hertil ændres, skal arbejdsgiver og den ansatte bruge ressourcer på at beregne og korrigere nyt beskatningsgrundlag i form af genoptagelse af den ansattes skatteansættelse for flere år tilbage.

Lovændringen vil betyde, at selvom man som leasingselskab fortager genberegningen helt korrekt og med rette dokumentation, vil virksomheden, der leaser og den ansatte, der har fri bil, leve med en risiko for, at beskatningsgrundlaget kan blive efterreguleret af Motorstyrelsen ved kontrol. Dette vil skabe usikkerhed om beskatningsgrundlaget for alle involverede parter, især i forhold til personbeskatningen, og vi forudser problematikker i forhold til, hvem, der skal hæfte for personbeskatningen i forhold til denne regulering.

I forbindelse med evalueringen af L4 blev flere af vores medlemmer spurgt ind til, hvordan de sikrede kunden rette ydelse ved at indregulere et L4-gebyr over for kunden. Denne metode er



## AutoBranchen Danmark

ikke mulig i forhold til personbeskatningen, da Skattestyrelsen kræver man som leasingvirksomhed indrapporterer det til enhver tid gældende beskatningsgrundlag. Man kan ikke med sikkerhed sige, hvad en privat borger, der har fri bil, ender med i beskatning af en leaset firmabil. Vi mener det går ud over den almene borgers retssikkerhed.

Genberegning kan i øvrigt heller ikke være negativ, dvs. bedste i bedste fald er der ingen regulering, selvom der har været et værditab. Dette mener vi ikke er beskatning på markedsvilkår.

Det vil blive økonomisk og administrativt tungt, og afstedkomme stor uforudsigelig for virksomheder og deres ansatte, der benytter ordningen, hvis virksomhederne ikke kan være sikre på beskatningsgrundlaget.

Vi må ydermere stille spørgsmålstegn ved det merprovenu forslagene om ophævelse af hovedaktionærnedslaget og stramning af beskatningen af leasede firmabiler skønnes at medføre. Bilsalget har i 2019 været på sit højeste nogensinde, og ser ikke ud til at stige, og sammenholdt med at de er vores klare forventning, og virksomheder vil vælge mindre firmabiler, hvis dette lovforslag gennemføres.

Vi mener, at man med den nye dom, SKM2019.338.ØLR allerede har ændret definitionen af ”nyvognsbegrebet”, når man beregner beskatningsgrundlaget af fri bil inden for de første 36 måneder. Med dommen ændrede Østre Landsret den hidtidige praksis, og nyvognsbegrebet skal fremover fortolkes således, at det er bilens forventede værdi ved salgspris som ny i detailledet, og dermed ikke længere nyvognsprisen ved 1. indregistrering, som danner grundlag for beskatningen, som oftest har været lavere.

Vi mener ikke, at der er behov for at indføre genberegning på fri bil set i lyset af denne nye praksis, der det allerede med den sikres, at bilernes beskatningsgrundlag sættes efter markedsværdien.

Hvis man anvender genberegningens værdien som afsætning i beskatningsværdien af fri bil, kan det have den konsekvens, at beskatningen kan være uens for to identiske biler anvendt som fri bil i samme virksomhed, da værdiansættelsen er baseret på et skøn. Man kan derfor overveje at anvende en anden metode til beregning af beskatningsgrundlaget, f.eks. anvendelse af køretøjernes listeprijs. På den måde vil beskatningen være den samme uanset om arbejdsgiveren køber eller leaser bilerne. Derved vil man opnå mere ensartethed i beskatningen af firmabiler, og mindre administrative og økonomisk byrde for parterne.

AutoBranchen Danmark ser dog også udfordringer ved anvendelse af listeprijsen som beregningsparameter, da et køretøj sjældent sælges til listeprijsen til en detailbruger, der oftest opnår et afslag i listeprijsen, og derfor vil formålet med at lave et ens beskatningsgrundlag mellem forbrugerprisen og erhvervsprisen ikke opnås, da den derved vil blive højere for virksomheder.



## AutoBranchen Danmark

Vi mener i højere grad, at man bør se på en model, hvor det er den afgiftspligtige værdi, der skal lægges til grund under hele leasingperioden, og dermed ophæve 36 månedersreglen efter samme bestemmelse, der betyder at beskatningsgrundlaget efter tre reduceres til 75 % af nyvognsprisen.

Hvis formålet med lovændringen er, at beskatningsgrundlaget skal følge markedsværdien for bilen, så bør denne bestemme ligeledes ændres. For realiteten er, en ny bil efter det første år har tabt 15 % i værdi, 12 % mere 2. år, og 12 % mere 3. år, således at bilen er faldet 39 % i værdi efter 3 år. Som reglerne er udformet nu, er der ingen, der beholder en firmabil længere end tre år grundet denne bestemmelse. Hvis beskatningsgrundlaget blev reduceret til den reelle markedsværdi, ville virksomheder ikke se sig nødsaget til at skifte bil så ofte.

Vi mener derfor lovgiver ligeledes bør se på denne bestemmelse, så der bliver foretaget en ordentlig gennemgang af hele regelsættet, og ikke blot "lukke huller", der afstedkommer nye problematikker.

I det hele taget mener AutoBranchen Danmark, at hele metoden for værdiansættelse af køretøjer efter registreringsafgiftsloven er forældet.

Værdiansættelsen sker fortsat ud fra de principper, som var gældende, inden der blev indført adgang til indregistrering af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift og adgang til eksportgodtgørelse. Efter indførelse af reglerne om eksportgodtgørelse ved udførsel af køretøjer, påvirkes de danske priser også af de udenlandske markedspriser, da bilerne kan afsættes på andet end det danske marked.

Hvis de reelle handelspriser på bilerne skal findes, skal alle de parametre, som er med til at fastsætte prisen på en brugt bil, reelt indgå i værdifastsættelsen.

AutoBranchen Danmark mener, at så længe der anvendes forældede principper for fastsættelse af handelspriserne i forhold til registreringsafgiftsloven, vil værdierne til brug for beskatningsgrundlaget heller ikke afspejle de reelle handelspriser. Man bør derfor i højere grad se på hele måden vi på nuværende tidspunkt værdiansætter køretøjer i stedet for at "lukke huller", som dette forslag er et udtryk for.

AutoBranchen Danmark mener, at lovændringen vil afstedkomme ulige konkurrencevilkår, henset til at man som leasingselskab er allerede er omfattet af L4 og genberegningsreglerne, mens virksomheder, der køber deres firmabiler ikke er det. Dette uagtet, at virksomheder kan købe flådebiler til stort set samme pris (med flåderabat), som leasingselskaber. Denne lovændring vil kun bidrage til en endnu større ulighed i beskatningsgrundlaget mellem køb  
Med venlig hilsen

**AutoBranchen Danmark**

# HØRINGSSVAR

**TIL:** Skatteministeriet  
**FRA:** Michael Krag-Svendsen  
**KOPI:**  
**EMNE:** Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteoven, ligningsloven og personskatteloven  
**DATO:** 11. december 2019

---

Dette høringssvar vedrører kun de foreslåede ændringer af beskatningsgrundlaget for fri firmabiler.

Fagforeningen Business Danmark, som har flere tusind medlemmer med fri firmabil, kan godt se ræson i, at beskatningsgrundlaget for fri firmabil harmoniseres med de almindelige markedspriser.

## **Ønsker en lavere skattesats**

I vores øjne er den nuværende skattepligtige værdi af fri bil passende, når man holder udgiften op mod nytteværdien. Men øger man beskatningsgrundlaget, udhules værdien. Vi mener derfor, at loven bør ledsages af en sænkelse af skattesatsen på 25% af bilens værdi under 300.000 kr., så lovændringen forbliver provenuneutral.

## **Fri bil er primært et rullende kontor**

Vores medlemmer med firmabil – som vil udgøre hovedgruppen, lovforslaget rammer – kører i snit knap 50.000 kilometer årligt. Heraf over 2/3 i erhvervsøjemed, hvilket gør firmabilen til et nødvendigt rullende kontor for sælgere. Trods den begrænsede private udnyttelse af firmabilen, vælger mange dog at blive beskattet af fri bil, fordi det logistisk gør det muligt at forene job- og fritids/familieliv. Alternativt skal mange familier ud og anskaffe sig bil nummer tre.

## **Konsekvenser af højere beskatning**

Vi forventer, at loven med de anslåede stigninger i beskatningsgrundlaget, kan få negative konsekvenser for trafiksikkerheden generelt, CO<sub>2</sub>-udledningen og vores medlemmers arbejdsmiljø.

Langt fleste firmabilister kan i dag selv vælge firmabil inden for en økonomisk ramme. Det vil således være deres individuelle valg og pengepung, som afgør, hvilken bil de vælger i fremtiden. I dag vælger mere end 9 ud af 10 en miljørigtig diesel med lav CO<sub>2</sub>-udledning fremfor en mindre miljøvenlig benzinelmodel. Men sådan vil det næppe fortsætte, hvis beskatningsgrundlaget stiger.

- Loven kan meget vel betyde et fravalg af moderne sikkerhedsudstyr og dermed en senere indfasning af sikkerhedsteknologi i den danske bilpark. Moderne teknologi gør først sit indtog i firmabilsklassen, som senere sælges videre og kommer private forbrugere til gode.

- Det kan også føre til, at flere i fremtiden dropper den mere CO2-venlige dieselmotor og i stedet vælger en benzinmodel, som ofte er 30.-40.000 kr. billigere i beskatning, men til gengæld kører kortere på literen og har en højere CO2-udledning.
- Loven vil sandsynligvis også medføre downsizing af motorstørrelse, hvilket for sælgere, der tilbringer mest tid på motor- og landeveje, kan have negativ effekt på brændstoføkonomien, når en mindre benzinmotor skal på overarbejde på motorvejen.
- Endelig kan loven medføre fravalg af komfortudstyr og dermed et ringere arbejdsmiljø.

### **Grønne perspektiver for firmabiler**

Billige el- og hybridbiler, som Regeringen i finansloven vil give et fradrag i beskatningen, er desværre endnu ikke et reelt alternativ for mange firmabilister, der har en stor aktionsradius ved motorvejsfart.

Men firmabiler kan i fremtiden blive driveren for elbils-teknologien i takt med at infrastrukturen forbedres, der kommer modeller på markedet med det rette størrelse og rækkevidde og såfremt beskatningen gøres rimelig. Mens vi venter, vurderer vi, at forslagene i næste års finanslov samlet set ikke fremmer grønnere eller mere sikker transport.

Venlig hilsen  
Michael Krag-Svendsen  
Kommunikationschef  
Business Danmark



## Thea Halse

---

**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>  
**Sendt:** 6. december 2019 08:15  
**Til:** Thea Halse  
**Emne:** SV: Høring - forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (SKM: 403677)

Til Skatteministeriet

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 4. december 2019 vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Susanne Borvang  
Chefsekretær

---

**Fra:** Thea Halse <TH@skm.dk>  
**Sendt:** 4. december 2019 19:02  
**Til:** samfund@advokatsamfundet.dk; ac@ac.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; info@businessdanmark.dk; bmf@fida.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; eva@eva.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; info@danskbyggeri.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; metal@danskmatal.dk; dts@dts.dk; mail@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; dt@datatilsynet.dk; di@di.dk; dtl@dtl.eu; mail@finansdanmark.dk; post@finansforbundet.dk; fa@fanet.dk; Finanstilsynet@ftnet.dk; foa@foa.dk; fds@skat.dk; fdr@fdr.dk; fp@forsikringogpension.dk; fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; 01jbs@hk.dk; 44MSJ@hk.dk; hoering@horesta.dk; ida@ida.dk; itb@itb.dk; info@justitia-int.org; kl@kl.dk; kontakt@kraka.org; ka@ka.dk; info@lf.dk; sanst@sanst.dk; lederne@lederne.dk; info@ld.dk; kontakt@rff.dk; skat@seges.dk; SMV@SMVdanmark.dk; jesper.Kiholm@skat.dk; pote@atp.dk; Retssikkerhed <Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk>; bmf@fida.dk; politik@shareholders.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskeenergi.dk>; info@d-i-f.dk; info@fondsmæglerforeningen.dk; klarlovgivning@digst.dk; dvca@dvca.dk; letbyrder@erst.dk; post@finansleasing.dk; Sekretariatet@lopi.dk; autig@autig.dk; bol@carta.dk; dmu@dmusport.dk; daf@daf.dk; info@dbr.dk; info@dbfu.dk; dbi@bilimp.dk; bil@di.dk; fdm@fdm.dk; mail@fida.dk; fh@fho.dk; copenhagen@nasdaqomx.com; info@abdk.dk; hoering@di.dk  
**Emne:** Høring - forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (SKM: 403677)

Til organisationerne m.v.

Se venligst vedhæftede høringsbrev, høringsliste, udkast til lovforslag og resumé.

Skatteministeriet skal bede om at modtage evt. bemærkninger til lovforslaget senest onsdag den 11. december 2019.

Med venlig hilsen

**Thea Halse**  
Person og Pension

Mobil72371742

MailTH@skm.dk



**Skatteministeriet**

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

Mailskm@skm.dk  
Webwww.skm.dk

Sådan behandler vi persondata





Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Taastrup, den 11. december 2019

Sendt til: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) / [th@skm.dk](mailto:th@skm.dk)

**J.nr. 2019-4008: Høring over Forslag til Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsbo-skatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskat)**

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående materiale i høring, og skal i den forbindelse fremsætte de følgende bemærkninger til de dele, der angår opstramning af reglerne om beskatningsgrundlaget ved beskatning af fri bil.

Dansk Bilbrancheråd noterer sig med tilfredshed, at der nu lappes endnu et hul i leasingindgrebet L4, som Rådet og andre, blandt andet på individuelle møder i skatteministeriet, har påtalt siden indgrebets oprindelige gennemførelse.

Dansk Bilbrancheråd er selvsagt overordentligt tilfredse med, at det fastsættes ved lov, at beskatningsgrundlaget for fri bil ikke er, eller skal være, en kunstigt lav indkøbspris, fastsat tit og ofte alene med afgiftsspekulation for øje. Det gælder, hvad enten køretøjet af arbejdsgiveren er erhvervet til eje eller leaset. Det er til stor skade for såvel konkurrencen, statskassen som den generelle gennemsigtighed i markedet.

På den baggrund indstilles forslaget naturligvis til gennemførelse, ligesom det forventes, at området fortsat overvåges nøje af skattemyndighederne.

Dansk Bilbrancheråd må dog også samtidigt pointere, at den konstante strøm af lapper og aflukning af huller, foranlediget af den lige så konstante strøm af dybt skadelig afgiftsspekulation, endnu engang tydeliggør og aktualiserer behovet for, én gang for alle at få omlagt den danske afgiftsstruktur.

Der er ingen tegn i sol og måne på, at staten nogensinde kan vinde denne katten-efter-musen leg, og derfor bør man hurtigst muligt minimere skaderne og tage principbeslutning om at indlede en generel omlægning af den danske afgiftsstruktur.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen  
Direktør, advokat (L)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendt pr. mail til: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)

11. december 2019

### **Høring vedr. ophævelse af hovedaktionærnedslag, leasede firmabiler samt bundskat**

Dansk Byggeri beklager den korte høringsfrist på kun en uge, men anerkender, at det kan være nødvendigt, når der indgås finanslovsforlig så sent på året, som tilfældet var igen i år.

#### **Hovedaktionærnedslaget**

Vedr. ophævelse af hovedaktionær/ejertidsnedslaget for hovedaktionæraktier erhvervet før skattereformen i 1993, så anerkender vi, at det gør skattereglerne mere enkle, bidrager til en større horisontal lighed for aktiebeskatning samt et substantielt provenu – men at alt dette sker på bekostning af princippet om ikke at lovgive med tilbagevirkende kraft.

En række store revisionsfirmaer har påpeget, at de virksomheder med ejertidsnedslag, der er generationsskiftet, bliver beskattet med tilbagevirkende kraft af en værdistigning, der stammer fra tiden før man overtog aktierne. Denne tilbagevirkende kraft for generationsskiftede virksomheder bør fjernes, ligesom ejerledede virksomheder med samme ejer som før 1993, bør gives en længere frist til at reagere på den foreslåede lovændring end 1. februar 2020. På den baggrund kan Dansk Byggeri ikke støtte lovforslaget i dets nuværende form.

#### **Højere skat på leasede firmabiler**

Det foreslås at stramme reglerne for beskatning af leasede firmabiler, så beskatningsgrundlaget ved fri bil følger den genberegning, der foretages i registreringsafgiften. Det betyder, at beskatningen fremover vil følge det generelle princip i skattelovgivningen, at skatten af personalegoder bør svare til skatten af kontantløn.

Som overordnet princip forekommer ovenstående rimeligt nok, men dels indeholder lovændringen en betydelig administrativ byrde i mellemværendet mellem leasingsselskab, arbejdsgiver og SKAT – og dels er det også problematisk, at skattebetalingen for leasingkontrakten ikke er kendt, når brugeren får bilen udleveret. Der bør derfor være en mere skematisk firmabilbeskatning, fx via de standardpriser, som importørerne anmelder til Motorregisteret.

Under alle omstændigheder gør forslaget det – alt andet lige - dyrere at drive erhvervsvirksomhed med leaset firmabil, og stort set alle bygge- og anlægsvirksomheder er dybt afhængige af deres flåde af køretøjer til og fra kunderne samt til materialeopbevaring mv. Dermed indebærer lovforslaget stigende omkostninger for mange af Dansk Byggeris medlemmer, hvorfor vi heller ikke kan støtte den del af lovforslaget i dets nuværende form.

#### **Sænket bundskat som kompensation for højere kommuneskat**

Dansk Byggeri har ingen bemærkninger til denne del af lovforslaget.

Venlig hilsen  
Dansk Byggeri



Bo Sandberg  
Cheføkonom

Skatteministeriet  
Att.: Thea Halse  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

11. december 2019

## **Ophævelse af hovedaktionærnedslaget m.m.**

Dansk Erhverv har den 5. december modtaget et forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskattebogen, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskatten) i høring.

### **Ophævelse af hovedaktionærnedslaget**

Med lovforslaget ønsker man at fjerne en gunstig skatteordning for hovedaktionærer, som har eksisteret siden 1993. Forslaget begrundes bl.a. med, at der er tale om regelforenkling, at reglen har overlevet sig selv, og at det vil give mere robuste skatteregler.

Dansk Erhverv erkender, at der rigtig nok er tale om en regelforenkling, men at der næppe kan være tale om at gøre skattereglerne mere robuste, da reglen var en overgangsregel, som dermed ikke kunne misbruges.

Det må bemærkes, at lovgivning med tilbagevirkende kraft, som der reelt er tale om her, ikke skaber tillid til det danske skattesystem.

Danmark har i dag generelt et problem med at tiltrække investeringer og for at få folk til at investere i aktier, grundet den meget høje danske beskatning. Dette indgreb gør formentlig Danmark endnu mere uattraktivt som investeringsland.

Hvis regeringen virkelig ønsker regelforenkling og ikke blot bruger betegnelsen til at pakke skat-testigninger ind i, så er der rigeligt at tage fat på i det danske skattesystem. Den samlede finanslov har samlet set ikke gjort skattesystemet enklere, men derimod mere kompliceret.

Dansk Erhverv vil gerne stille sig til rådighed, hvis regeringen ønsker reel regelforenkling i det danske skattesystem.

**Beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi**  
Dansk Erhverv har ingen bemærkninger til denne del af lovforslaget.

Med venlig hilsen

**Jacob Ravn**  
Skattepolitisk chef

Dato: 12. december 2019.

Til Skatteministeriet

J.nr. 2019 – 4008:

**Hørings svar til Forslag til Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatte loven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskat)**

---

## **1 Indledning**

De Danske Bilimportører ("DBI") takker for muligheden for at afgive høringssvar til Forslag til Lov om ændring af ligningsloven i relation til beskatning af fri bil ved genberegning af den registreringsafgiftspligtig værdi (jf. lovforslagets § 3).

Indledningsvist skal DBI udtrykke bekymring for Lovforslaget af en række årsager, som grundlæggende vedrører den betydelige usikkerhed, der opstår for borgere med firmabiler ("Medarbejdere(n)") samt en u hensigtsmæssig retsstilling for bl.a. medlemmer af DBI samt andre aktører inden for bilbranchen.

Hovedproblemet med den foreslående beskatningsmetode eller beskatningsmodel er, at der opstår en stor usikkerhed for Medarbejderen, idet denne ikke ved, hvad beskatningsgrundlaget er, når han/hun indgår sin aftale om fri bil, herunder som del af en "lønpakke". Den personlige skat vil således variere med bl.a. markedet samt ud fra anvendelsen af bilen.

Nedenfor uddybes vores argumenter imod beskatningsmetoden eller beskatningsmodellen i lovforslaget samt vores anbefaling af 3 alternativer, der efter DBI's opfattelse vil ramme behovet for en ensartet beskatning af arbejdsvederlag, uanset om vederlaget udbetales kontant eller i form af fri bil (firmabil).

## **2 Generelle ulemper og uhensigtsmæssigheder ved anvendelse af genberegnet værdi til firmabilsskat:**

DBI forudser en lang række ulemper og uhensigtsmæssigheder med lovforslaget, som kan oplistes som følger, og som ikke er udtømmende:

1. Medarbejderen vil ikke kende den skat, der skal betales før 4 måneder efter levering af bilen. Det forhold, at den genberegnete nyvognspris først slår igennem fra genberegningstidspunktet, ændrer ikke på, at Medarbejdere ikke kender deres retsstilling igennem hele ejerperioden for firmabilen.
2. Medarbejdere med firmabil er særdeles fokuseret på den skat de skal betale, og en usikkerhed på dette område er derfor helt uacceptabel og derfor efter vores opfattelse i strid med EU-retten, jf. nedenfor.
3. Der vil ikke være ens skat for to medarbejdere (med præcis den samme leasede bil), fordi "markedsprisen" ved genberegning svinger med priserne på markedet for brugte biler.
  - a. Medarbejderens beskatning afhænger af, hvornår Medarbejderen får bilen stillet til rådighed, da markedsprisen er konjunkturbestemt, og kan svinge hen over året.
  - b. Forskellige leasingsselskaber vil forventeligt komme frem til forskellige markedsværdier, hvorfor medarbejdere med præcis samme bil kan komme til at blive beskattet forskelligt af tilsvarende biler.
4. Der vil ikke være ens skat for Medarbejdere i hhv. en virksomhed, der leaser firmabilene, og for medarbejdere i en virksomhed hvor bilerne købes, da Lovforslaget kun vedrører leasede firmabiler (og for biler der i øvrigt skal genberegnes efter registreringsafgiftslovens § 9 a)
5. Den administrative byrde for virksomhederne, som anskaffer bilerne, samt hele branchen vil stige betydeligt. Det samme vil gælde for myndighederne. De administrative byrder vil være mærkbare hos både Skattestyrelsen, Motorstyrelsen og i bilbranchen. Der vil potentielt opstå flere tvister og flere sager indbringes i første omgang for de administrative domstole. Effekten for en genberegning bliver dobbelt – både på registreringsafgift og beskatning. Dermed et langt større incitament til at påklage selv mindre forhøjelser.

6. Der er generel risiko for, at forskellige markedsaktører kan påvirke markedsprisen og dermed beskatningsprisen på den enkelte bilmodel/type. Når beskatningen er et vigtigt parameter for valg af bil, og samtidig skal beregnes på grundlag af en markedspris der findes blandt markedet af samme type bil, vil der være incitament for eksempelvis konkurrenter til at påvirke markedsprisen i opadgående retning for netop denne bil/model.
7. Vi er bekymrede for en usund adfærd som følge af Lovforslaget, eftersom der reelt opstår et konkurrenceparameter på, hvem der "tør satse på det laveste beskatningsgrundlag". Således vil "defensive værdifastsættelser" føre til færre kunder og lavere indtjening og omvendt vil genberegningen reelt betyde, at beskatningsværdien reelt baseres på et skøn, hvilket ikke kan være understøttende for intentionen med lovforslaget.
8. Man kan endda forestille sig, at bilerne de første 4 måneder og indtil genberegningen, kører rundt som "skrabede biler" og, når de først er genberegnet, tilkøbes ekstra udstyr. Det vil få uheldige konsekvenser for hele grundlaget for Lovforslaget.
9. Hvis man tror, at leasingselskaberne kan imødegå usikkerheden ved "play safe", altså starte med høje værdier, vil det være u hensigtsmæssigt idet:
  - a. registreringsafgiften bliver for høj.
  - b. personskatten bliver for høj.
  - c. omkostningen for virksomheden såvel som den ansatte bliver for høj.
  - d. der opstår et konkurrenceelement af "hvem tør gå tættest på stregen".
10. Det må forventes, at en øget beskatning af Medarbejdere vil betyde, at Medarbejdere tilpasser deres valg af firmabil efter beskatningsgrundlaget ved at vælge en billigere bil. Dette vil have en direkte negativ effekt på provenuberegningerne i Lovforslaget
11. Da justering af beskatningen beregnes på baggrund af vurderede markedspriser ved genberegning, opstår der en ekstrem stor usikkerhed i provenuet. Det vil nemt kunne påvises med seneste udvikling i brugtpriser kombineret med adfærdstilpasning. Provenuet kan gå hen og blive nul eller negativt.



12. Der kan endelig opstå et incitament til at importere nyere brugte biler for at undgå genberegningen, og dette har to (formentlig) utilsigtede konsekvenser. Dels at der kommer mindre provenu i forhold til registreringsafgiften - men samtidig også import af en ældre og en mere forurenende bilpark.

### **3 Alt for varierende og vilkårlig fastsættelse af beskatningsgrundlaget**

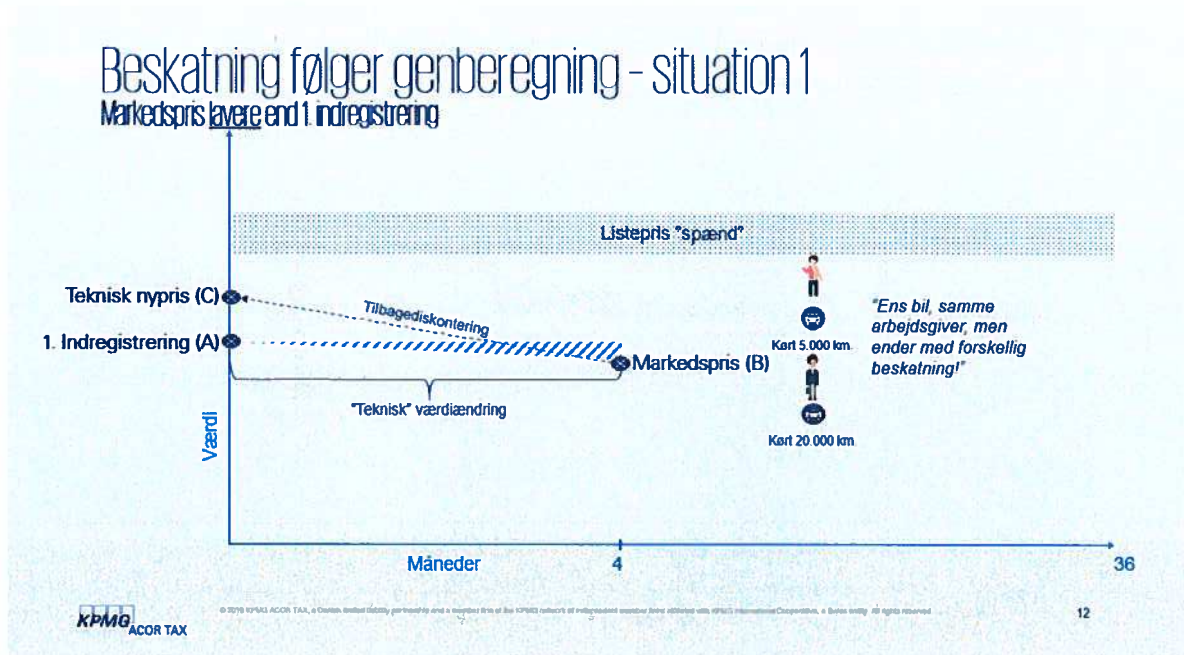
Lovforslaget er problematisk, fordi man åbner op for varierende og vilkårlige fastsættelser af beskatningsgrundlaget herunder nogle helt tydeligt uheldige konsekvenser udover dem, der er anført i punkt 2.

Et eksempel er genberegningen, der efter Lovforslagets ordlyd skal regulere km. stand på bilen på genberegningstidspunktet.

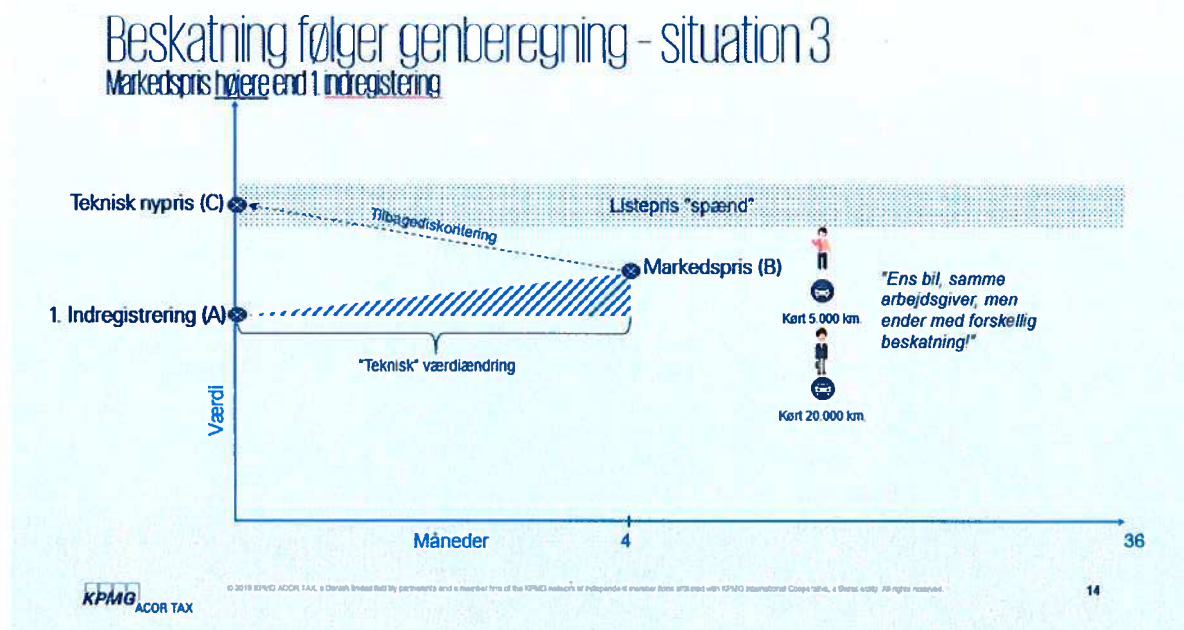
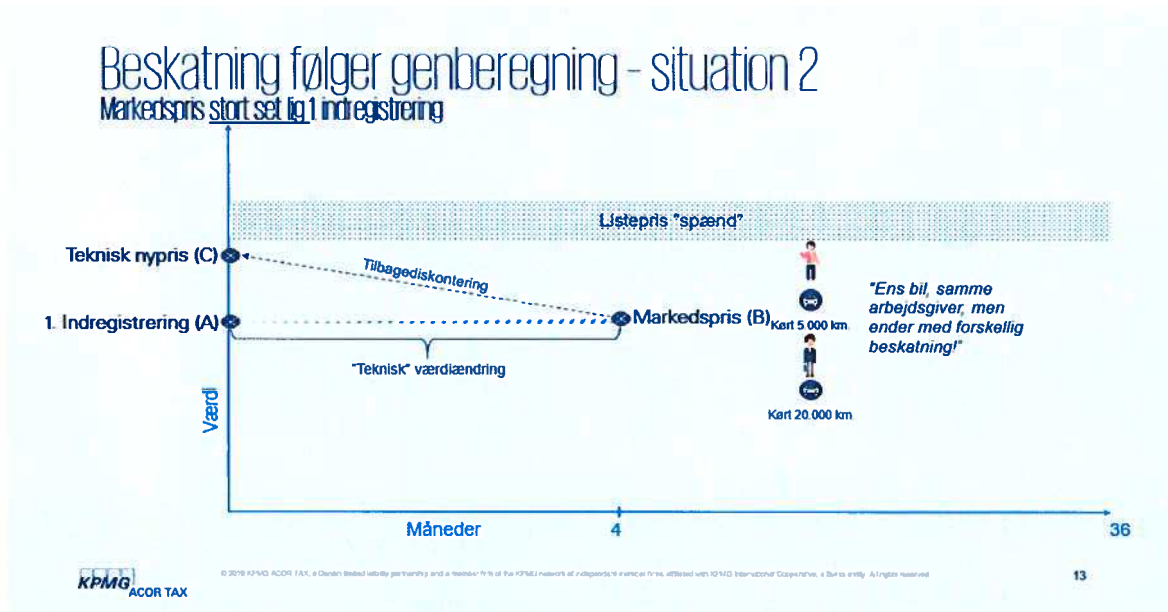
Det betyder i praksis, at en Medarbejder, der på genberegningstidspunktet har kørt f.eks. 20.000 km i bilen, imødeser en lavere beskatning end en Medarbejder, der har kørt i nøjagtig den samme biltype/model, men som kun har kørt 5.000 km på genberegningstidspunktet. Vi anser det for et fornuftigt og let administrerbart princip, at det fortsat er selve rådigheden over fri bil, der beskattes, uanset hvor meget der køres i bilen.

Følgende figurer skal illustrere hvor afgørende markedspriserne er på genberegningstidspunktet.

Mercedes-Benz C220 d. aut Business stc	Ved køb	Leasing med 15.000 km/år 5.000 km. ved genberegning	Leasing med 60.000 km/år 20.000 km. ved genberegning
Anskaffelsespris flådekunde / leasing (A)	390.000 kr.	390.000 kr.	390.000 kr.
Handelspris estimeret dec19 (B)	-	420.000 kr.	399.000 kr.
Teknisk nypris (genberegnet) (C)	-	451.000 kr.	429.000 kr.
25 pct. af 300.000 kr.	75.000 kr.	75.000 kr.	75.000 kr.
20 pct. af værdi over 300.000 kr.	18.000 kr.	30.200 kr.	25.800 kr.
I alt, skattepligtig værdi pr. år	93.000 kr.	105.200 kr.	100.800 kr.
I alt, skattepligtig værdi pr. måned	7.750 kr.	8.767 kr.	8.400 kr.



Illustrationerne med situation 1 (markedspris lavere end 1. indregistrering), 2 (markedspris stort set lig med 1. indregistrering og 3 (markedspris højere end 1. indregistrering) viser de forskellige scenarier på genberegning.



I kombination med det særlige fradrag i den skattepligtige værdi for elbiler og plug-in hybridbiler på 40.000 kr. for perioden 1. april 2020 til den 31. december 2020 så ændrer beskatningen sig potentielt flere gange for privatpersonen.

#### **4 Juridiske og lovgivningsmæssige udfordringer**

DBI har ikke foretaget en juridisk gennemgang af Lovforslaget, men ønsker imidlertid at rejse en række betænkeligheder ved Lovforslaget som relaterer sig til hovedproblemstillingen om at Medarbejderen ikke ved, hvad beskatningsgrundlaget er, når han indgår sin aftale om fri bil, herunder som del af en "lønpakke".

Dette skaber følgende juridiske udfordringer, som gør, at Lovforslaget formentlig kan anses for stridende mod grundlæggende retssikkerhedsprincipper fra bl.a. EU-retten, som finder direkte anvendelse, og som skal tages med i betragtningerne.

Følgende juridiske problemstillinger kan identificeres:

1. Lovforslaget medfører, at Medarbejderen ikke i tilstrækkeligt omfang kender sin ret og sin økonomiske stilling på tidspunktet for endelig, retlig bindende aftale med sin arbejdsgiver. Lovforslagets særligt økonomiske ubestemthed er for upræcis i forhold til retsstillingen for den ansatte, som skal beskattes i henhold til den foreslåede bestemmelse i ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt. Det vil efter omstændighederne kunne udgøre en selvstændig krænkelse af EU-rettens grundlæggende retssikkerhedsprincip.
2. Det skal under nævnte retssikkerhedsprincip være muligt på forhånd tilstrækkeligt præcist at kende sin retsstilling, inden en Medarbejder skal foretage en given bindende juridisk og/eller økonomisk disposition. De krav opfylder det omhandlede udkast til ligningslovens § 16, stk. 4, 5. pkt., ikke.
3. Der gælder et proportionalitetsprincip (egnet og nødvendigt) inden for EU-retten og Skatteministeriet er forpligtet til at anvende den mindst indgribende regel eller faktiske fremgangsmåde i forhold til at nå sit politiske mål om beskatning af firmabiler ud fra markedsværdien. Det betyder helt konkret, at Skatteministeriet bl.a. skal anerkende, at markedsværdien ("nyvognspris") kan være af varierende karakter og netop følge markedets faktiske prisfastsættelse ud fra fx godt købmandskab, flåde- eller mængderabat og tilbud på udvalgte mærker og modeller.

## **5 Forslag til alternative løsninger, der vil dække Skatteministeriets behov**

DBI kender ikke de eksakte provenuberegninger bag lovforslaget, men ved kun, at lovforslaget skal bidrage positivt i skatteprovenu.

Som beskrevet ovenfor, er det vurderingen, at Lovforslaget ikke vil få de tilsigtede positive effekter, og derfor vil DBI i nærværende høringssvar fremkomme med 3 mulige alternativer.

Alle tre alternativer dækker et behov for at skabe a) en ensartet og fair beskatning for alle, b) fast størrelse uanset købspris og kendt af alle og c) en beskatningsværdi der kan identificeres fra starten uden usikkerhed for hverken myndighed, virksomhed eller borger.

- 1) Ændre lovforslagets "genberegnete værdi" til bilens officielle listepriis med en justering af beskatningsprocenten
- 2) Ændre beskatningsprocenten således det fortsat er 1. indregistrering af bilen, der udgør "nyvognsprisen" i henhold til Ligningsloven, men at man forhøjer de 25 % til eksempelvis 27 %
- 3) At man annullerer lovforslaget af de anførte grunde, og udsætter det til enten kommissionsarbejde eller afprøver ved domstolene, om ikke Ligningslovens § 16 allerede er dækkende for behovet bag Lovforslaget

DBI bistår meget gerne med uddybninger af ovenstående modeller og står til rådighed for det lovforberedende arbejde i den henseende.

Vi har følgende kommentarer foreløbige kommentarer til hvert af de 3 punkter.

Vi har selv foretaget nogle beregninger, og de støttes af beregninger gennemført af KPMG Acor Tax.

Vi fremlægger gerne vores beregninger for Skatteministeriet.

### **Ad 1**

I dag anvendes beskatningsprocenter på 25 hhv. 20%. (25% af de første Kr. 300.000 og 20% af den del af bilens værdi, der overstiger Kr. 300.000).

Forudsætningen for beregningen er, at det ekstra provenu, som man kan forvente at opnå ved at anvende teknisk nypris baseret på genberegning, skal opnås.

Vores resultat bliver, at beskatningsprocenten (25% for de første Kr. 300.000) bør justeres til 21-22%. Man kunne derfor, for at forenkle tingene lidt, anvende de 21-22% fladt fremover - altså undlade grænseværdien på de Kr. 300.000 og i hele bilens levetid

#### **Ad 2**

I dag anvendes beskatningsprocenter på 25 hhv. 20%. (25% af de første Kr. 300.000 og 20% af den del af bilens værdi der overstiger Kr. 300.000).

Forudsætningen for beregningen er at det ekstra provenu som man kan forvente at opnå ved at anvende teknisk nypris baseret på genberegning skal opnås.

Vores resultat bliver at beskatningsprocenten (25% for de første Kr. 300.000) bør justeres til 26-27%.

#### **Ad 3**

Vælger man at udsætte lovforslaget og gennemføre en revision af beskatningen af firmabiler, vil man få lejlighed til at tænke et stærkere grønt element ind.

Dagens metode er en %-sats af bilens værdi plus et miljøtillæg. Miljøtillægget består af de grønne ejerafgifter multipliceret med en faktor 1,5.

Vores forslag vil kort fortalt være følgende:

%-satsen reduceres til f.eks. 18-19% fladt og miljøtillægget forhøjes således at faktoren ændres til f.eks. 7-8.

Samtidig foreslår vi, at værdien af arbejdsgiverbetalt ladestander udgår af beskatningsgrundlaget for at fremme anvendelsen af "grønne biler" som firmabiler.

Det vil resultere i en teknologi neutral model, hvor de mest miljøvenlige biler pålægges den laveste firmabilsskat.







11. december 2019

JCB

DI-2019-18317

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
[TH@skm.dk](mailto:TH@skm.dk)

## Udkast til lovforslag om ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskatten – del 1 af DI's høringssvar

Skatteministeriet har den 4. december 2019 (j.nr. 2019-4008) udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til et udkast til lovforslag om ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskatten.

I den anledning bemærkes indledningsvist, at DI efter drøftelse med Skatteministeriet har valgt at opdele sit høringssvar i to dele om dels forslaget om ophævelse af hovedaktionærnedslaget og nedsættelse af bundskatten (del 1, der udgøres af nærværende høringssvar) dels forslaget om beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi (del 2, der vil blive sendt til Skatteministeriet den 12. december 2019).

### Ophævelse af hovedaktionærnedslaget

DI tager til efterretning, at et politisk flertal med dette forslag ønsker at afskaffe det hovedaktionærnedslag, der blev indført i 1993 i anledning af en generel stramning af beskatningen af hovedaktionæravancer. DI hæfter sig i denne forbindelse ved, at formålet – jf. aftalen om finanslov for 2020 og gengivelsen heraf i lovudkastets indledning – er at sikre, at ”*fremtidige* gevinster beskattes fuldt ud.” [DI's fremhævning].

DI mener, at lovudkastet går langt ud over dette formål; at lovudkastet i det væsentligste har karakter af lovgivning med tilbagevirkende kraft; og at lovudkastet – hvis vedtaget i foreliggende form – derfor vil rokke alvorligt ved virksomhedernes tiltro til at kunne disponere efter gældende regler.

Som nævnt var forslagens baggrund en ændring af skattereglerne i 1993, hvorefter de daværende – mere lempelige – regler for beskatningen af avancer på hovedaktionæraktier blev afskaffet til fordel for fuld skattepligt. Umiddelbart ville det mest korrekte have været, om en overgangsregel havde sikret, at avancer opnået *indtil* denne dato var omfattet af de hidtidige regler; mens avancer opnået *efter* den pågældende dato var blevet fuldt skattepligtige. Dette ville imidlertid have forudsat en samtidig værdifastsættelse af

samtligte unoterede selskaber, hvorfor politikerne den gang valgte i stedet at indføre den eksisterende ordning med et nedslag i den fremtidige avancebeskatning.

Virksomheder og ejere har siden ageret herudfra.

Nu ønsker et politisk flertal at bringe ordningen til ophør, således at *fremtidige* avancer beskattes fuldt ud. Skal dette være konsekvensen (og skal det undgås, at forslaget får tilbagevirkende kraft på allerede opbyggede avancer), kræver det dog følgende to justeringer, som i det efterfølgende uddybes:

1. At virksomheder med uændret ejerskab siden 1993 indrømmes en længere periode (og bedre forudsætninger) for at kunne indrette sig på ordningens ophør.
2. At virksomheder, der siden 1993 er generationsskiftet med succession, får mulighed for at beholde det nedslag, som blev opgjort (og fastfrosset) i forbindelse med generationsskiftet.

#### Ad 1) Virksomheder med uændret ejerskab siden 1993

Med lovforslaget foreslås det at ophæve hovedaktionærnedslaget med virkning for afståelse af aktier den 1. februar 2020 eller senere. For hovedaktionærer, der har ejet aktier omfattet af nedslaget siden 1993, betyder dette, at såfremt disse aktier ikke er solgt inden denne dato – om mindre end to måneder – konfiskeres det nedslag, som er opbygget indtil denne dato.

Dette synes åbenlyst at stride mod intentionen om at beskatte *fremtidige* gevinster fuldt ud, idet konsekvensen vil blive, at også hidtidige avancer – omfattet af nedslaget – vil blive beskattet fuldt ud, når nedslaget afskaffes. Når dette er konsekvensen, bør virksomhederne og deres ejere indrømmes en længere frist til at afhænde deres aktier eller på anden måde få opgjort værdien af det indtil nu opbyggede nedslag. En sådan passende frist kunne være inden udgangen af 2021, dvs. to år.

Et salg inden da vil åbenlyst udløse nedslaget i forbindelse med opgørelsen af avanceskatten. Men opgørelsen (og fastfrysningen) af nedslaget kunne også f.eks. ske via generationsskifte, hvor der som bekendt sker en værdifastsættelse af aktierne (jf. dog nedenfor) eller ved at give det trods alt begrænsede antal berørte aktionærer adgang til en værdifastsættelse af deres aktier og dermed en opgørelse og fastfrysning af nedslaget.

Ændres dette aspekt af lovforslaget ikke, vil det straffe de hovedaktionærer, der har holdt fast på deres aktier; mens de, der siden 1993 har solgt deres virksomheder, ikke berøres (de fik deres nedslag). Lektien vil være, at man ikke kan stole på de regler, der er.

#### Ad 2) Virksomheder der er generationsskiftet siden 1993

Det mest problematiske aspekt af det fremsendte lovudkast er imidlertid den foreslåede konfiskation af de nedslag, som siden 1993 er blevet opgjort og 'infrosset' i forbindelse med generationsskifter med succession. Her er tale om en ændring med åbenlys tilbagevirkende kraft.

Ved generationsskifter opgøres værdien af aktierne, hvilket følgelig muliggør en opgørelse af nedslagsets værdi (hvis der er tale om nedslagsberettigede aktier). Men da der ikke betales avanceskat ved generationsskifte med succession, har det ikke været muligt at udløse det opbyggede nedslag i forbindelse med generationsskifter af nedslagsberettigede aktier. Nedslagsets størrelse er derfor blevet opgjort med henblik på udnyttelse, når/hvis aktierne senere afhændes (af den nye ejer).

Efter det foreslåede bortfalder disse nedslag imidlertid, hvis ikke aktierne (af den nye ejer) er blevet afhændet senest den 31. december 2019 – om mindre end en måned.

Dette finder DI uacceptabelt og ikke på nogen måde i overensstemmelse med den politiske intention om at beskatte fremtidige gevinster fuldt ud.

Her er tale om (nedslag på) gevinster, som er historiske, og som allerede er opgjort og fastfrosset. De kan ikke stige og er ikke steget, siden generationsskiftet blev gennemført. Når nedslagene ikke allerede er udløst, skyldes det, at de pågældende generationsskifter skete med succession, hvorved forpligtelsen til at betale avanceskatten blev overtaget af næste generation.

Som et yderligt problematisk aspekt ved denne del af lovudkastet skal det bemærkes, at nedslaget i forbindelse med generationsskiftet i sin tid har indgået i beregningen af den såkaldte passivpost og dermed påvirket størrelsen af den skyldige bo- eller gaveafgift: Desto større nedslag, desto lavere passivpost og desto højere bo- eller gaveafgift. Arvingerne har groft sagt måtte betalt afgift af nedslagsets værdi i forbindelse med generationsskiftet; men nu konfiskeres nedslaget.

### Opsamling

På baggrund af ovenstående opfordrer DI regeringen og aftaleparterne til at tilrette lovudkastet på følgende to punkter:

1. Lovforslaget bør ikke få konsekvens for allerede opgjorte og 'fastfrosede' nedslag i aktier, der siden 1993 er generationsskiftet med skattemæssig succession. Når/hvis disse aktier realiseres, bør nedslaget derfor blive udløst efter de hidtidige regler.
2. Aktionærer, der fortsat besidder aktier fra før 1993, der er omfattet af nedslaget, gives en frist på mindst to år til enten at afhænde disse aktier (hvilket vil udløse nedslaget) eller generationsskifte dem med succession (hvorved værdien af nedslaget vil blive opgjort og fastfrosset). Desuden bør det overvejes, om sådanne aktionærer med fordel kan gives adgang til en skattemæssig værdifastsættelse af deres aktier, således at værdien af nedslaget kan opgøres (og fastfryses) – uden at aktierne behøver at blive afhændet eller generationsskiftet.

### **Nedsættelse af bundskatten**

DI kvitterer for den foreslåede, generelle nedsættelse af bundskatten for under ét at kompensere skatteyderne for de stigende kommuneskatter. DI stiller sig umiddelbart undrende over for behovet for parallelt at nedsætte bundskatten for personer bosat på

Ertholmene, hvor der ikke betales kommuneskat (og derfor ikke er noget at kompensere for).

DI kan forstå, at en korresponderende nedsættelse af bundskatten på Ertholmene har været fast praksis, hver gang bundskatten i resten af landet er sænket for at kompensere for, at kommunerne under ét har hævet skatten mere end aftalt. DI skal opfordre til, at disse lempelser tilbagerulles, og at merprovenuet herfra anvendes som medfinansiering af en nedsættelse af det skrå skatteloft. En nedsættelse af det skrå skatteloft vil gøre den øverste marginalsat mere ensartet i hele landet og bidrage til, at virksomheder beliggende langt fra hovedstaden (hvor kommuneskatten generelt er relativt høj) får lettere ved at fastholde og tiltrække højtlønnede arbejdskraft.

Med venlig hilsen

Jacob Bræstrup  
Skattepolitisk chef



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
[TH@skm.dk](mailto:TH@skm.dk)

## Udkast til lovforslag om ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskatten - del 2 af DI's høringssvar

Skatteministeriet har den 4. december 2019 (j.nr. 2019-4008) udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til et udkast til lovforslag om ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskatten.

I den anledning bemærkes indledningsvist, at DI efter drøftelse med Skatteministeriet har valgt at opdele sit høringssvar i to dele om dels forslaget om ophævelse af hovedaktionærnedslaget og nedsættelse af bundskatten (del 1 af høringssvaret af 11. december 2019) dels forslaget om beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi (del 2, der udgøres af nærværende høringssvar).

### Beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi

DI anerkender det politiske ønske om at justere på beskatningsgrundlaget for leasede firmabiler, således at dette i højere grad afspejler bilens reelle værdi. DI kan dog ikke støtte det konkrete forslag, som vil få en række u hensigtsmæssige konsekvenser.

Først og fremmest frygter DI, at ændringen vil betyde, at medarbejderen på tidspunktet for indgåelsen af aftalen om fri bil ikke med sikkerhed vil vide, hvad det endelige beskatningsgrundlag bliver. Dernæst vil ændringen nødvendigvis – som også anført i lovudkastet – medføre øget administration hos arbejdsgiveren som følge af genberegningen. Endelig ændrer forslaget ikke på, at medarbejdere med identiske firmabiler fortsat vil blive behandlet skattemæssigt forskelligt.

For at adressere alle disse udfordringer foreslår DI, at lovgivningen i stedet justeres, således at beskatningsgrundlaget for alle firmabiler – uanset om de er leasede eller ej – fremover tager udgangspunkt i bilens listepri s. Så vidt DI er orienteret, er dette i dag situationen i Danmarks nabolande. Foruden at tjene samme formål som nærværende forslag – på en relativt ubureaukratisk måde – vil dette sikre, at alle medarbejdere med identiske firmabiler beskattes af et identisk beløb. Dermed vil den skematiske model for beskatning af firmabil i højere grad svare til f.eks. den skematiske model for beskatning af

arbejdsgiverbetalt telefon. Her tages heller ikke udgangspunkt i den faktisk betalte pris (for telefon og abonnement).

En justering, som den her foreslåede, vil fordre, at skatteforvaltningen fører kontrol med listepriiserne, herunder at der ikke opfindes fiktive lister, der ikke er almindelig adgang til.

At anvende listepriiser som udgangspunkt for beskatningsværdien vil umiddelbart medføre et betydeligt merprovenu for staten, idet langt de fleste biler indregistreres til en værdi, der er lavere end listepriisen (uanset om det sker til private, leasingselskaber eller virksomheder). Dette merprovenu bør anvendes til at sænke procentsatsen. Ideelt set bør dette ske som led i en samlet set provenuneutral omlægning af firmabilbeskatningen, således at denne i højere grad understøtter valget af mere miljøvenlige firmabiler, herunder – men ikke udelukkende – nul- og lavemissionsbiler (elbiler og plug-in-hybridbiler).

En sådan – grønnere firmabilbeskatning – kan oplagt opnås ved dels at hæve miljøtillægget (fra de nuværende 1½ x grøn ejerafgift) og dels at nedsætte 'værdiprocenten' (fra de nuværende 25/20 pct.). Et mål kunne være et miljøtillæg på omkring 8 x grøn ejerafgift og en flad 'værdiprocent' på *maksimalt* 20 pct. (af bilens listepriis). Samtidig bør værdien af arbejdsgiverbetalt el-ladestander udgå af beskatningsgrundlaget (privatværdien heraf betragtes som inkluderet i miljøtillægget).

En sådan 'grøn' omlægning af firmabilbeskatningen vil tjene samme formål som det særlige nedslag i beskatningsgrundlaget for lavemissionsbiler, som indgik i finanslovsaftalen for 2020, og som indgår i et selvstændigt lovudkast. DI skal derfor foreslå, at det hertil afsatte råderum anvendes til at medfinansiere den her beskrevne omlægning (jf. DI og Bilbranchens høringssvar herom).

Til forskel fra det aftalte, særlige nedslag i beskatningsgrundlaget vil den foreslåede grønne omlægning af firmabilbeskatningen ikke alene påvirke valget mellem forskellige teknologier (lav- og nulmissionsbiler på bekostning af konventionelle benzin- og dieselbiler). Omlægningen vil også påvirke valget inden for samme teknologi – konkret ved at tilskynde virksomheder og medarbejdere til at vælge firmabiler, der kører langt på literen.

En DI-analyse fra 2018 "[Er firmabilbeskatningen helt sort?](#)" har således påvist, at de nuværende beskatningsregler – stik mod det politiske ønske om mere miljøvenlige biler – faktisk tilskynder til et *fravalg* af miljøvenlige firmabiler. Det skyldes, at beskatningen i for høj grad baserer sig på bilens værdi (sammenholdt med det reelle værditab) og i for lille grad på driftsudgifterne, herunder primært til drivmidler. Ovenstående foreslåede justering retter op herpå – uden at gøre ordningen mere bureaukratisk og tung at administrere.

Med venlig hilsen

Jacob Bræstrup

Skattepolitisk chef



## Thea Halse

---

**Fra:** Ebbe Melchior <MelchiorInvest@outlook.dk>  
**Sendt:** 9. december 2019 12:09  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Thea Halse  
**Emne:** Lovforslag i Høring j.nr. 2019-4008

Skatteministeret har sent lovforslag i høring, som bl. a. skal fjerne hovedaktionærnedslaget for personer som var hovedaktionærer den 18. maj 1993.

Nedslaget blev i 1993 givet som kompensation for ændrede regler om beskatning på aktier. Minoritetsaktionærerne blev tildelt indgangsværdi og hovedaktionærerne ejertidsnedslat. Det er korrekt som anført i begrundelsen for fjernelsen af nedslaget, at man også optjener nedslag af en fremtidig avance, men det var lovgiver jo bekendt med allerede ved indførelsen af reglen i 1993. Hvis man nu blot fjerner nedslaget fjerner man jo kompensationen som helhed og man stiller dermed disse hovedaktionærer ringere end minoritetsaktionærerne som fik lov af benytte en indgangsværdi. Det bliver lovgivning med tilbagevirkende kraft når man blot fjerner det uden 19. maj 1993 kompensation.

Man har i lovforslaget endvidere glemt de personer, som har overtaget et ejertidsnedslag i forbindelse med et generationsskift. I de situationer, hvor aktier er overdraget med skattemæssig succession fra en ældre generation til en yngre generation overtager den yngre generation, som reglerne er i dag, ejertidsnedslaget opgjort i kroner på overdragelsestidspunktet. Disse personer optjener således ikke selv yderligere ejertidsnedslag på fremtidige avancer, men har fået fastfrosset deres nedslag. Nedslaget har haft betydning for den pris de har betalt for aktierne.

### Eksempel:

Et selskab har en værdi på 11.000.000 kr. og faren har erhvervet selskabet i 1973 eller tidligere og har en anskaffelsessum på 1.000.000 kr. - Selskabet er blevet generationsskiftet til sønnen til en værdi på 11 mio. kr. Det er overdraget med succession, hvorfor der i berigtigelsen af købesummen indgår en passivpost. Her vil passivposten udgøre 22% af den skattepligtige fortjeneste som faren ville have realiseret ved et skattepligtigt salg. Farens avance på 10 mio. kr. kan reduceres til 7,5 mio. kr., som følge af ejertidsnedslaget som her udgør 25% eller 2,5 mio. kr. Passivposten kan beregnes til 1.650.000 kr. Det betyder at sønnen skal betale 11.000.000 kr. - 1.650.000 kr. eller 9.350.000 kr. for aktierne uden at der foreligger en gave. Han bliver altså kompenseret med 1.650.000 kr. for at overtage farens skatteforpligtigelse, som kan opgøres til 3.150.000 kr. - en forpligtelse som sønnen altså overtager.

Sønnens ejertidsnedslag kan aldrig blive højere end de 2,5 mio. kr. som det er opgjort til ved overdragelsen. Hvis man nu fjerner dette ejertidsnedslag, så vil det betyde, at sønnen reelt har betalt en overpris for aktierne. Var farens avance opgjort uden ejertidsnedslag ville passivposten have udgjort 2,2 mio. kr., da sønnen ejertidsnedslag overtager en skatteforpligtigelse på 4,2 mio. kr. I eksemplet har sønnen reelt betalt 550.000 kr. for meget for aktierne.

Man har efter min opfattelse, i lovforslaget, glemt denne kreds af personer, som har overtaget et ejertidsnedslag ved skattemæssig succession.

Med venlig hilsen

Ebbe Melchior  
Cand. jur. & Master i Skat

## Thea Halse

---

**Fra:** 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>  
**Sendt:** 9. december 2019 12:54  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi; Thea Halse  
**Emne:** Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven - j.nr. 2019 – 4008 (ERST Sagsnr: 2019 - 16843)

Kære Skatteministeriet

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), tidligere TER, har modtaget lovforslaget i høring.

OBR har følgende vurdering af forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Skatteministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

### **Administrative konsekvenser**

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR minder om, at vurderingen af de administrative konsekvenser skal fremgå af den samlede konsekvensvurdering af lovforslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget. Konsekvenserne anføres i afsnittet *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet* i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

### **Principper for agil erhvervsrettet regulering**

Skatteministeriet har vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget. OBR har ingen bemærkninger hertil.

OBR skal minde om, at Skatteministeriets vurdering af principperne skal fremgå af de almindelige bemærkninger ved den offentlige høring og ved lovforslagets fremsættelse. OBR opfordrer derfor Skatteministeriet til at indsætte vurderingen i lovbemærkningerne forud for fremsættelsen. For yderligere information se Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering, der kan findes på Erhvervsstyrelsens hjemmeside.

OBR minder desuden om, at udkast til erhvervsrettet regulering, jf. Vejledning om Erhvervsøkonomiske Konsekvensvurderinger og Vejledning om Principper for agil erhvervsrettet regulering, bør sendes i høring hos OBR så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring. OBR skal således dels vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet og dels screene for ministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Erhvervsrettet regulering sendes i præhøring hos OBR via [letbyrder@erst.dk](mailto:letbyrder@erst.dk).

Med venlig hilsen

Sara Marie Høgh  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte: 35 29 11 66  
E-post: [SarLar@erst.dk](mailto:SarLar@erst.dk)

Med venlig hilsen

**Anne-Sofie Secher**

Stud.jur.

**ERHVERVSSTYRELSEN  
JURA**

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291289  
E-mail: [AnnSec@erst.dk](mailto:AnnSec@erst.dk)  
[www.erhvervsstyrelsen.dk](http://www.erhvervsstyrelsen.dk)

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på [erhvervsstyrelsen.dk](http://erhvervsstyrelsen.dk).

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](http://Virk).



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

10-12-2019

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

Sendt pr. e-mail til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) og [TH@skm.dk](mailto:TH@skm.dk)

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S19-7143

Ref: DBL/

**Høring – Forslag til Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteoven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskat)**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Grundlæggende bakker FDM op om, at beskatningsgrundlaget for leasede firmabiler så vidt muligt afspejler den reelle værdi af bilen. Dog frygter vi de u hensigtsmæssige konsekvenser af nærværende lovforslag.

Det er uholdbart, at den ansatte ikke på forhånd kan være sikker på, hvad beskatningen af en konkret firmabil vil være over den samlede periode. Den slags usikkerhed i privatøkonomien er det de færreste, der uden problem kan håndtere. FDM ser kun én realistisk følge af lovforslaget: For at sikre, at kunderne ikke skal blive mødt med en forhøjet beskatning undervejs, vil leasingelskaberne helgardere, når bilens værdi ved leasingperiodens opstart skal fastsættes. Da der kun er én part til at betale dette, betyder det, at forbrugeren, den ansatte, vil blive beskattet af et beløb, der er højere end nødvendigt. Det kan ingen være tjent med.

FDM foreslår derfor, at beskatningsgrundlaget for firmabiler tager udgangspunkt i bilens listepri s.

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

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK-1402 København K  
[lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk); [th@skm.dk](mailto:th@skm.dk)



**FINANS  
DANMARK**

## Hørings svar - Forslag til Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget mv.)

### Hørings svar

12. december 2019  
Dok: FIDA-483742746-687163-v1  
Kontakt Kasper Svendsen

Finans Danmark takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget mv.)

Efter de hidtil gældende regler aktiveres ejertidsnedslaget enten ved salg af aktierne/anparterne (herefter aktierne) eller ved likvidation af det selskab der bærer ejertidsnedslaget.

En del af disse selskaber vil sandsynligvis være selskaber, der er karakteriseret som selskaber der overvejende beskæftiger sig med passive investeringer og dermed omfattet af den såkaldte pengetanksregel, men de nye regler vil ramme både erhvervsdrivende selskaber samt selskaber omfattet af den såkaldte pengetanksregel.

Såfremt ejeren af aktierne i lyset af de nye lovregler ønsker at likvidere sit selskab fremgår det ikke entydigt af lovtæksten om aktionæren alene ved en generalforsamlingsbeslutning om en likvidation af et selskab med aktier omfattet af hovedaktionærnedslaget skatteretligt kan anvende hovedaktionærnedslaget i de situationer hvor eksempelvis generalforsamlingsbeslutningen er truffet inden lovens ikrafttræden, men hvor selve likvidationen endnu ikke afsluttet inden 1 februar 2020.

Under de nugældende regler har ejere af aktier, der er omfattet af hovedaktionærnedslaget, kunnet overdrage aktierne til nærtstående ved anvendelse af reglerne om succession i såfremt aktierne ikke har været omfattet af den såkaldte pengetanksregel. I disse tilfælde har hovedaktionærnedslaget

fulgt aktierne – men således at værdien af nedslaget var blevet omberegnet fra en procentsats til et fast beløb således at der fremadrettet ikke blev givet nedslag for fremtidig værditilvækst.

En fjernelse af hovedaktionærnedslaget medfører en stærk betænkelig beskatning med tilbagevirkende kraft, hvis der ikke gives mulighed for at aktionæren enten kan fiksere en avance optjent til beskatning under de nugældende regler (omregnet til et fast beløb) eller at aktionæren kan aktivere hovedaktionærnedslaget ved salg eller likvidation af selskabet indenfor en rimelig frist.

Finans Danmark opfordrer derfor til, at de nye regler alene rammer fremtidige værdistigninger.

## Hørings svar

12. december 2019

Dok. nr.:

FIDA-483742746-687163-v1

---

Med venlig hilsen

Kasper Svendsen

Direkte: 30161007

Mail: [ksv@fida.dk](mailto:ksv@fida.dk)





Valby, den 11. dec. 2019

Til

Skatteministeriet

### **Høring over forslag til ændret beskatning af fri bil og forslag til lavere beskatning af el- og pluginhybridbiler**

Skatteministeriet har den 4. december udsendt udkast til lovforslag om bl.a. ændring af ligningsloven (beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi) og lovudkast om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven om bl.a. lavere beskatning af el- og pluginhybridbiler høring.

#### **Opsummering**

Grundlæggende set har Finans og Leasing følgende bemærkninger til ændring af beskatningsgrundlaget for leaset fri bil:

1. Der er betydelige retssikkerhedsmæssige udfordringer særligt for de ca. 70.000 firmabilister ved først at kende det endelige beskatningsgrundlag efter 4 mdr.
2. Miljømæssigt går forslaget direkte imod den grønne omstilling, ved at give de firmabilister, der kører langt, et lavere beskatningsgrundlag end dem, der kører kort.
3. Forslaget giver massive administrative byrder for såvel virksomheder, de ansatte firmabilister som Motorstyrelsen/SKAT og leasingselskaberne som næppe står mål med det skønnede mindre provenu.
4. Virksomheder kan i dag indkøbe biler til samme lave priser som leasingselskaber. Det er derfor forkert, at virksomheders egne køb af firmabiler (ca. 30.000 ud af 100.000) er ikke omfattet af krav om genberegning. Der bør gælde samme regler om fastsættelse af beskatningsgrundlaget for en firmabilist, uanset om virksomheden leaser biler eller køber den fra ny.
5. 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 af registreringsafgiften og dermed også et lavere beskatningsgrundlag for firmabilisten end ellers.

#### **Konkrete forslag**

Finans og Leasing foreslår på den baggrund primært, at den foreslåede ændring af firmabilbeskatningen udskydes til 2020 og ses i sammenhæng med Kommissionen om omlægning

til grønne personbilers øvrige arbejde/forslag. Særligt henset til, at det skønnede provenu i 2020 alene er 10 mio. kr.

Alternativt foreslås det, at forslaget ændres, således at firmabilbeskatningen foretages skematisk fx ud fra bilimportørernes standardanmeldte priser formentlig med et procentnedslag for at ramme det tilsigtede provenu.

Det vil have den fordel, at det vil gælde for alle firmabilister uanset om bilen er leaset eller købt af virksomheden selv, og at beskatningsgrundlaget kan opgøres allerede fra start af. Og det vil være langt lettere at administrere for alle parter.

Finans og Leasing har følgende mere uddybende bemærkninger til de to lovudkast, som af praktiske grunde kommenteres i samme høringssvar.

### **Lovudkast om bl.a. lavere beskatning for el- og pluginhybridbiler**

Der foreslås bl.a. et nedslag på 40.000 kr. i beskatningsgrundlaget for el- og pluginhybridbiler.

F&L finder det positivt, at pluginhybridbiler ligestilles med elbiler i denne sammenhæng, da pluginhybridbilen i dag og i den nærmeste fremtid (formentlig 3-5 år) efter vores opfattelse er det reelle alternativ til konventionelle biler for firmabilister, som typisk kører langt (ifølge vores beregninger gennemsnitligt 35.000 km årligt).

Vi forstår imidlertid ikke, hvor der gives nedslag for el- og pluginhybridbiler, der allerede er indregistreret.

Endvidere vil vi pege på, at denne skattebegunstigelse meget hurtigt vil blive "ædt op" af den ændring af beskatningsgrundlaget som følge af genberegning af registreringsafgiften, der følger af det andet lovudkast, som kommenteres nedenfor.

Det skyldes, at markedet for el- og pluginhybridbiler er meget "umodent" og i konstant og hastig bevægelse. Det betyder at der p.t. er meget stor efterspørgsel efter brugte pluginhybridbiler med deraf følgende høje priser. Når dette kombineres med, at producenter sætter priserne ned for nye pluginhybrider, kan det medføre et langt højere beskatningsgrundlag ved genberegning efter 4 mdr., idet der her skal tages højde for priserne på brugt-markedet. Fx har vi lige set en reduktion i nypriserne på ca. 10% for Volvo's pluginhybridbiler.

F&L havde i øvrigt gerne set, at man havde gjort noget ved leasingtagers udgifter til ladestander på privat bopæl. Omkostningerne hertil varierer kraftigt afhængig af de fysiske forhold, hvilket kan være med til at sinke udbredelsen af elbiler.

### **Lovudkast om ændring af beskatningsgrundlaget for leaset fri bil**

Det foreslås, at det for leasede biler skal gælde, at beskatningsgrundlaget skal ændres, hvis den genberegning af registreringsafgiften, som skal foretages senest efter 4 mdr. fører til et højere afgiftsgrundlag. Det rejser følgende fem overordnede problematikker:

#### *1. Lønmodtagerens/firmabilistens retssikkerhed bliver undermineret*

Som forslaget er udformet, er der lagt op til, at man først kender den endelige firmabilskat efter 4 mdr. Det giver store administrative udfordringer for firmaerne, der leaser bilerne, deres ansatte som typisk vil opleve ikke ubetydelig stigninger i beskatningen, SKATs systemer og kontroller og leasinggiverne.

Udfordringerne for firmabilisterne er følgende:

- Den endelig beskatningspris kan først oplyses efter 4 mdr. (genberegningstidspunktet)
- Da genberegningen er en vurderet markedspris, vil der være kunne være forskel i disse, afhængig af beregningskriterier for markedsprisen fra leasingsselskab til leasingsselskab, og derved vil der opstå forvirring omkring, hvad den korrekte pris er.

Det bemærkes i den forbindelse, at den daværende skatteminister under behandlingen af L 4 i efteråret 2017 udtalte, at genberegningen måtte være let at foretage, og at Motorstyrelsen ville udarbejde et semi-automatisk vurderingssystem til brug for genberegning og Motorstyrelsens kontrol heraf. Det er i denne sammenhæng bemærkelsesværdigt, at Motorstyrelsen efterfølgende har måttet give op over for denne udfordring og meddelt branchen, at et sådant system ikke kan etableres. Det understreger hvor vanskelig en opgave det er, og dermed også, at der naturligt vil forekomme forskellige, individuelle vurderinger selskaberne imellem.

Det fremgår i øvrigt på side 11, 2. afsnit "*De administrative konsekvenser af forslaget vil dog kunne undgås, hvis bilens oprindelige nyvognspris er fastsat korrekt*". Vi anerkender ikke dette udsagn, som giver indtryk af, at leasingsselskaber selv er herrer over at undgå at genberegningen fører til et ændret resultat. Det vil i givet fald kræve, at leasingsselskabet på købstidspunktet er i stand til at forudsige markedsværdien 4 måneder efter, hvilket i sagens natur er umuligt. Vi anmoder om at sætningen tages ud.

- Ved nye bilmodeller, hvor der ikke er en markedspris, vil en beskatningspris skulle fastsættes ud fra alternative bilmærker og modeller, som ikke nødvendigvis afspejler den reelle markedspris, og hvor det siger sig selv at der er meget store usikkerheder og dermed naturlig varians imellem forskellige leasingsselskabers individuelle vurderinger.
- Hvis leasingsselskabet senere får korrigeret sin genberegning af SKAT rejser det spørgsmål om, hvorvidt leasingtagerens firmabilbeskatningen skal reguleres tilbage i tid som følge heraf.

Det fremgik af betænkningen til L 4 i efteråret 2017, at Skatteudvalget - med rette - var meget optaget af, om genberegningen ville give sig udslag i stigningerne i leasingydelsen for forbrugerne. Præcis det samme hensyn gør sig gældende i forhold til firmabilisterne/lønmodtagerne, som i den relation også er at ligestille med forbrugere. Der må derfor kræves overskuelig fra aftaletidspunktet om størrelsen af den personlige beskatning, idet det ellers er i strid med almindelige retssikkerhedsprincipper om at kende den skattemæssige behandling, før man går ind i en aftale.

Det er i den forbindelse afgørende vigtigt at være opmærksom på, at det netop ikke er muligt for leasingsselskaberne eller for den sags skyld virksomhederne, at "blande sig" i lønmodtagerens personlige skatteforhold. En stigning i beskatningen kan alene afhjælpes ved lønkomensation fra arbejdsgivers side.

Firmabilbeskatningen (værdien af fri bil) fastlægges ud fra nyvognsprisen ved 1. indregistrering jf. ligningslovens § 16, stk. 4. Der er tale om en skematisk beskatning netop for at undgå administrativt bøv. Det vil være et brud med dette princip, at lade genberegningen af værdien efter 4 mdr. slå igennem i beskatningsværdien. Det vil i øvrigt skabe en skævvridning i forhold til de firmabiler, der bliver købt i fri handel, og hvor der ikke er krav om genberegning af registreringsafgiften. Se nærmere herom nedenfor.

## 2. U hensigtsmæssige miljømæssige incitamenter

Teknikken bag genberegning af registreringsafgiften for leasede biler medfører, at den firmabilist, som kører langt de første 4 mdr., efter lovudkastet vil opnå en lavere beskatning efter måned 4 (og i den resterende tid) i forhold til den firmabilist, der kører færre kilometer.

Med de nuværende regler er der ikke forskelle, da beskatningen er uafhængig af antal kørte kilometer. Ændringen er derfor meget u hensigtsmæssig henset til at skabe incitament til miljømæssig forsvarlig adfærd. Det virker også som et klart uretfærdigt resultat for den firmabilist, som ikke kører langt.

Nye leasingbiler er typisk "grønnere" end biler, der er købt af virksomhederne selv. Se herom følgende data:

- Virksomheder ejer i dag 78.943 personbiler og 2,7% af dem er pluginhybrider eller el-biler og kører i gennemsnit 20,29 km/l. (Ekskluderes bilforhandlere og kommuner er der 59.418 og 2,6% af dem er Plug-in eller el-biler og kører i gennemsnit 20,10 km/l).
- Af leasede personbiler er der i dag 111.548, hvoraf de 61.439 er registrerede fra nye. Ud af de 61.439 er 4,6% af dem er Plug-in eller el-biler og kører i gennemsnit 22,07 km/l.

Dvs. andelen af miljøvenlige biler (el- og pluginhybrider) er 80% højere og kører 10% længere på literen for leasede biler end virksomhedernes egne køb.

Samlet set går lovudkastet altså i den helt gale retning hvad angår ønsket om en grøn omstilling på personbilsområdet.

### *3. Store administrative byrder for virksomhederne, firmabilisterne, SKAT og leasingselskaberne*

Den foreslåede ordning med genfastsættelse af beskatningen af leasede firmabiler efter 4 måneder vil give massive administrative byrde for firmaerne, der leaser firmabiler til deres ansatte, Motorstyrelsen/SKAT og leasingselskaberne og dertil store tekniske udfordringer i tilretning af IT-systemerne både i det offentlige og private.

Dette skal holdes i mod, at man involverer ca. 70.000 firmabilister i et samlet anslået provenu på 100 mio. kr. Dvs. ca. 1.400 kr. om året for alt det besvær. Det taler i sig selv imod forslaget, idet omkostningerne/besværet er uproportionalt i forhold til hvor mange personer, det involverer, sammenholdt med risikoen for at statskassen nettoprovenu bliver langt mindre (se afsnit 5).

F&L mener ikke, det er korrekt beskrevet på side 11, 2. afsnit, at forslaget vurderes at have "... *bekedne administrative og ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.*" Forslaget vil de facto medføre en øget beskatning af firmabilisten eller en føre til en downsizing af den bil, der stilles til rådighed. Uanset hvad vil det naturligvis blive betragtet som en de facto lønnedgang med et deraf følgende lønpres mod arbejdsgiver. Hertil kommer efter vores vurdering en stor ressourceindsats hos virksomhederne for at forstå og forklare deres ansatte om de nye udviklede regler. Samt ikke mindst rent praktisk indhente dokumentation for genberegnet beskatningsgrundlag og kommunikere det videre til arbejdstageren og lønbureau, håndtere spørgsmål herom m.v.

### *4. Virksomheders køb bør være omfattet af genberegning*

Det fremgår noget forvirrende/uklart på side 19, 1. afsnit "*Den genberegnete nyvognspris skal anvendes, uanset om bilen er købt eller leaset af arbejdsgiveren.*"

Dette kunne umiddelbart forstås, som om at der med lovforslaget skabes en ligestilling mellem leasing og køb, men dette er ikke tilfældet, da virksomheders køb af biler ikke er omfattet af genberegning, som er den afgørende krumtap i forslaget.

Det, der med sætningen tænkes på, er alene, hvis en virksomhed køber en brugt bil af et leasingsselskab, som leasingsselskabet har fået genberegnet. Det bør i det mindste præciseres.

Det fremgår endvidere på side 19, 2. afsnit, at "*forslaget har til formål at gøre beskatningsgrundlaget for biler, der stilles til rådighed som fri bil for en ansat, og som har fået genberegnet den afgiftspligtige værdi [læs leasede firmabiler i modsætning til firmabiler, der er købt af virksomheden selv] i bedre overensstemmelse med øvrige biler på markedet og dermed mere retvisende*".

Vi er imidlertid bekendt med en række tilfælde, hvor virksomheder allerede i dag selv har købt deres flåde af biler ved direkte køb hos producenten dvs. uden om dansk importør og forhandler og stillet dem til rådighed for deres ansatte som firmabiler til en værdi, der er på linje med leasingsselskabers indkøbspriser. Altså vel og mærke før leasingsselskabet har foretaget genberegning!

Denne "trafik" vil kun blive større som følge af lovforslaget, idet virksomhederne vil se en interesse i at kunne tilbyde deres ansatte en lavere firmabilbeskatning, end hvis bilerne leases. Netop fordi virksomheders køb jo ikke er omfattet af kravet om genberegning af registreringsafgiften, som nærværende bestemmelse er knyttet op på. Det vil have den følge, at;

- A) registreringsafgiften vil falde og
- B) der vil forekomme meget uens beskatningsgrundlag for præcis samme bil forskellige firmabilister imellem, afhængig af om arbejdsgiver selv har købt bilen fra ny eller har leaset den.

Det er ikke holdbart for statskassen. Og det er ikke lighed for loven mellem firmabilister i leasede biler contra biler der er købt af virksomheden selv.

Der er i alt ca. 100.000 firmabiler hvoraf de 70.000 er leasede. Dvs. 30.000 er ikke omfattet af genberegning. Det er altså ikke noget isoleret problem til helt ekstraordinære tilfælde.

Det vil være naivt, at forestille sig, at denne "mulighed" i lovgivningen ikke vil bestemt blive udnyttet i videre omfang, idet incitamentet for virksomheder til selv at anskaffe sig deres flåde af firmabiler vil blive forstærket som følge af det øgede administrative besvær med leasingmodellen og den højere beskatning af de ansatte. Selvsagt udover den fordel, som virksomhederne allerede i dag har af at undgå genberegning af registreringsafgiften.

Det gælder særligt i den aktuelle situation med et meget lavt renteniveau og stort overskud af likviditet hos mange virksomheder.

##### *5. Staten vil højst sandsynligt ikke få det anslåede provenu ind*

Vores erfaring er, at selv mindre beløb helt ned til på 100 kr. netto om måneden har stor betydning for firmabilisters valg. Det er derfor vores vurdering, at firmabilisterne vil vælge at gå "en klasse" ned med ringere sikkerhedsudstyr og sikkerhed til følge grundet bilernes mindre størrelse. Det vil give større risici for trafikuheld med personlige og samfundsmæssige skadevirkninger til følge. Endvidere vil staten miste provenu på registreringsafgiften, som følge af ovennævnte vandrings mod virksomheders egne køb af firmabilerne. Der er derfor samlet set stor risiko for, at staten samlet set vil tabe på tiltaget eller i det mindste ikke opnå det anslåede provenu.

##### ***På den baggrund finder F&L at man bør overveje følgende ændringer:***

Hvis ikke det er muligt inden for en kort tidshorisont at finde frem til en bedre ordning, se straks nedenfor, bør man vente med at gennemføre forslaget til Kommissionen om grønne biler er færdig. Særligt i lyset af at provenuet for 2020 alene er anslået til ti mio. kr. netto, samt at en adfærdsændring som nævnt ovenfor samlet set bevirker, at dette provenu er højst usikkert.



Hvis man desuagtet vælger at gennemføre forslaget bør løsningen ændres til en skematisk form for firmabilbeskatning, således at prisen fastsættes allerede fra start fx ud fra de standardanmeldte priser, som importørerne anmelder til DMR evt. med et procentnedslag for at ramme de tilsigtede provenu på 100 mio. kr. Denne pris bør så gælde for alle firmabiler, både leasede og andre, som købes af virksomhederne selv. Dermed vil usikkerheden for firmabilisterne forsvinde, og der vil være fuld indsigt i bilernes priser og beskatningsgrundlaget for den enkelte fra starten af. Endvidere vil der være lige vilkår, uanset om bilen er købt eller leaset. Det vil samtidig effektivt lukke af for en søgning mod korttidsleje/-leasing med løbetider på 3 mdr. til firmabilister, hvor man ellers vil kunne undgå genberegning og dermed også undgå et højere beskatningsgrundlag for firmabilisten ved at skifte firmabil hver 3. måned. Dette bør i øvrigt kombineres med at forpligte virksomhederne til også at genberegne deres registreringsafgift, således at staten ikke mister indtægter den vej rundt. Denne løsning vil også have langt færre administrative byrder for alle parter.

Den næstbedste - men absolut ikke ønskværdige - løsning i vores optik vil være at ligestille virksomheders (ikke privates) køb og leasing i forhold til, at registreringsafgiften skal genberegnes. Det vil stille alle firmabilister lige hvad angår beskatningen af fri bil uanset om den er leaset eller købt af arbejdsgiver, men vil som ovenfor gennemgået have den betydelige ulempe at det endelige beskatningsgrundlag først kendes efter 4 måneder.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør Finans og Leasing

Mobil 40382987

## Thea Halse

---

**Fra:** Aase Asmussen <asm@fanet.dk>  
**Sendt:** 13. december 2019 11:09  
**Til:** Thea Halse; JP-Lovgivning og Økonomi  
**Emne:** Høring - forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (SKM: 403677) - 2019 - 4008

FA takker for høringen og har følgende bemærkninger til lovforslagene:

FA finder, at beskatningen af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi ikke er tidssvarende på det danske arbejdsmarked, hvor bilen er et nødvendigt og uundværligt arbejdsredskab for mange medarbejdere..

FA mener derfor, at yderligere beskatning af arbejdsredskaber som firmabil er en uhensigtsmæssig udvikling, idet den rammer skævt både branchemæssigt og geografisk.

Afslutningsvis bemærker FA, at medarbejdernes adgang til firmabil ikke bare sikrer en større fleksibilitet til gavn for medarbejdere, arbejdsgivere og virksomheder, men ligeledes en øget produktivitet til gavn for hele samfundet, når hverken arbejdspladsens eller arbejdets fysiske placering er en hindring.

I forhold til de resterende dele af høringen henviser FA til Finans Danmarks eventuelle bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Med venlig hilsen**

Merete Preisler  
Underdirektør, advokat (H)  
[mep@fanet.dk](mailto:mep@fanet.dk)

Telefon: +45 3391 4700  
Direkte: +45 3338 1613

**Finanssektorens Arbejdsgiverforening**

Amaliegade 7  
1256 København K



## Thea Halse

---

**Fra:** Marianne Thomsen <mt@focus-advokater.dk> på vegne af Michael Clemmensen <mc@focus-advokater.dk>  
**Sendt:** 11. december 2019 14:12  
**Til:** Thea Halse  
**Emne:** SV: Høring - forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (SKM: 403677)

Kære Thea Halse

På vegne Foreningen af Mindre Leasingselskaber skal jeg herved afgive hørings svar til ovennævnte lovforslags § 3.

Det hilses velkommen og anerkendes, at der ved lovforslagets § 3 gennemføres en ændring i konsekvens af ændringerne i registreringsafgiftslovens § 9a.

Beskatning efter LL § 16, stk. 4, vil i forhold til leasingbiler således ske efter den 4 måneder genberegnete afgiftspligtige værdi. Det er for så vidt ok.

Imidlertid finder Foreningen af Mindre Leasingselskaber anledning til at påpege, at det grundlæggende problem med hensyn til korrekt beskatningsgrundlag fortsat ikke er løst for så vidt angår nye og brugte biler, der ikke samtidig omfattes af registreringsafgiftslovens § 9a (leasede biler).

Skatteministeriet og skatteministeren opfordres til – igen – at foretage ændringer og justeringer i registreringsafgiftslovens §§ 8 og 9, således at det sikres, at afgiftsgrundlaget og dermed også beskatningsgrundlaget er ens for den pågældende bil, uanset hvem der anmelder "den almindelige pris". Prisen og dermed den afgiftspligtige værdi bør sikres som svarende til den pågældende bils almindelige markedspris.

Foreningen af Mindre Leasingselskaber håber, at SKAT vil tage initiativ til at rette op på den konkurrenceforvridende situation, der p.t. foreligger som en konsekvens af muligheden for fastsættelsen 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 § 9a.

Med venlig hilsen



**Michael Clemmensen**

Partner, advokat

Dir. +45 63 14 20 21  
mc@focus-advokater.dk  
[focus-advokater.dk](http://focus-advokater.dk)

**FOCUS ADVOKATER P/S** · CVR-nr. 34045666  
ODENSE · KOLDING · SVENDBORG · KØBENHAVN · HAMBORG

**Vi ønsker alle en GLÆDELIG JUL og et GODT NYTÅR**

Kontoret er julelukket  
23.12.2019 kl. 12 til og med 1.1.2020



Følg vores: [Nyheder](#) | [LinkedIn](#) | [Facebook](#)

[Link til forretningsbetingelser](#)

Denne mail, og alle filer vedlagt som bilag, kan indeholde fortroligt materiale, der kun er beregnet for adressaten og må ikke udleveres eller kopieres til uvedkommende. Har du ved en fejltagelse modtaget denne mail, bedes du venligst omgående meddele os dette pr. telefon: 63 14 20 20. På forhånd tak.

Focus Advokater P/S behandler dine personoplysninger. Læs mere om betingelserne herfor, herunder hvilke rettigheder du har, i vores [privatlivspolitik](#)

**Fra:** Thea Halse

**Dato:** 4. december 2019 kl. 18.03.14 GMT

**Til:** "[samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk)", "[ac@ac.dk](mailto:ac@ac.dk)", Arbejderbevægelsens Erhvervsråd , "[info@businessdanmark.dk](mailto:info@businessdanmark.dk)", "[bmf@fida.dk](mailto:bmf@fida.dk)", "[info@cepos.dk](mailto:info@cepos.dk)", "[cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk)", "[eva@eva.dk](mailto:eva@eva.dk)", "[da@da.dk](mailto:da@da.dk)", "[info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk)", Dansk Erhverv , "[metal@danskmetal.dk](mailto:metal@danskmetal.dk)", "[dts@dts.dk](mailto:dts@dts.dk)", "[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)", "[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)", "[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)", "[di@di.dk](mailto:di@di.dk)", "[dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)", "[mail@finansdanmark.dk](mailto:mail@finansdanmark.dk)", "[post@finansforbundet.dk](mailto:post@finansforbundet.dk)", "[fa@fanet.dk](mailto:fa@fanet.dk)", "[Finanstilsynet@ftnet.dk](mailto:Finanstilsynet@ftnet.dk)", "[foa@foa.dk](mailto:foa@foa.dk)", "[fds@skat.dk](mailto:fds@skat.dk)", "[fdr@fdr.dk](mailto:fdr@fdr.dk)", "[fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk)", "[fifu@f-f.dk](mailto:fifu@f-f.dk)", "[fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk)", "[mbl@fsr.dk](mailto:mbl@fsr.dk)", "[01jbs@hk.dk](mailto:01jbs@hk.dk)", "[44MSJ@hk.dk](mailto:44MSJ@hk.dk)", "[hoering@horesta.dk](mailto:hoering@horesta.dk)", "[ida@ida.dk](mailto:ida@ida.dk)", "[itb@itb.dk](mailto:itb@itb.dk)", "[info@justitia-int.org](mailto:info@justitia-int.org)", "[kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)", "[kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org)", "[ka@ka.dk](mailto:ka@ka.dk)", "[info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)", "[sanst@sanst.dk](mailto:sanst@sanst.dk)", "[lederne@lederne.dk](mailto:lederne@lederne.dk)", "[info@ld.dk](mailto:info@ld.dk)", "[kontakt@rff.dk](mailto:kontakt@rff.dk)", "[skat@seges.dk](mailto:skat@seges.dk)", "[SMV@SMVdanmark.dk](mailto:SMV@SMVdanmark.dk)", "[jesper.Kiholm@skat.dk](mailto:jesper.Kiholm@skat.dk)", "[pote@atp.dk](mailto:pote@atp.dk)", Retssikkerhed , "[bmf@fida.dk](mailto:bmf@fida.dk)", "[politik@shareholders.dk](mailto:politik@shareholders.dk)", "Søren Jakobsen (Dansk Energi)", "[info@d-i-f.dk](mailto:info@d-i-f.dk)", "[info@fondsmaeglerforeningen.dk](mailto:info@fondsmaeglerforeningen.dk)", "[klarlovgivning@digst.dk](mailto:klarlovgivning@digst.dk)", "[dvca@dvca.dk](mailto:dvca@dvca.dk)", "[letbyrder@erst.dk](mailto:letbyrder@erst.dk)", "[post@finansogleasing.dk](mailto:post@finansogleasing.dk)", "[Sekretariatet@lopi.dk](mailto:Sekretariatet@lopi.dk)", "[autig@autig.dk](mailto:autig@autig.dk)", Bent Ove Larsen, "[dmu@dmsport.dk](mailto:dmu@dmsport.dk)", "[daf@daf.dk](mailto:daf@daf.dk)", "[info@dbr.dk](mailto:info@dbr.dk)", "[info@dbfu.dk](mailto:info@dbfu.dk)", "[dbi@bilimp.dk](mailto:dbi@bilimp.dk)", "[bil@di.dk](mailto:bil@di.dk)", "[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)", "[mail@fida.dk](mailto:mail@fida.dk)", "[fh@fho.dk](mailto:fh@fho.dk)", "[copenhagen@nasdaqomx.com](mailto:copenhagen@nasdaqomx.com)", "[info@abdk.dk](mailto:info@abdk.dk)", "[hoering@di.dk](mailto:hoering@di.dk)"

**Emne:** Høring - forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (SKM: 403677)

Til organisationerne m.v.

Se venligst vedhæftede høringsbrev, høringsliste, udkast til lovforslag og resumé.

Skatteministeriet skal bede om at modtage evt. bemærkninger til lovforslaget senest onsdag den 11. december 2019.

Med venlig hilsen

**Thea Halse**

Person og Pension

Mobil72371742

MailTH@skm.dk

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

11. december 2019

## **Lovforslag om ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi mm**

Skatteministeriet har den 4. december 2019 fremsendt ovennævnte udkast til lovforslag til FSR – danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

FSR – danske revisorer har gennemgået forslaget og har foreløbigt nedenstående bemærkninger til forslaget:

### **Ophævelse af hovedaktionærnedslaget**

FSR bemærker indledningsvist, at reglen om hovedaktionærnedslag (overgangsreglen i aktieavancebeskatningslovens § 47) blev indført som led i 1993-skattereformen, fordi reformen medførte en væsentligt skærpet beskatning af avancer på hovedaktionæraktier.

Lovforslaget synes på denne baggrund at stride mod den politiske aftale, der i 1993 skabte vejen for skattereformen. Det er uhensigtsmæssigt, at regler der gives som lempelser (kompensationer) mod gennemførte stramninger efterfølgende ophæves, uden at disse stramninger tilsvarende afskaffes. Derved bliver skattesystemer mindre forudsigeligt.

Det fremgår af lovforslaget, at ophævelsen af hovedaktionærnedslaget skal have virkning for aktier, der afstås 1. februar 2020 eller senere. Der synes ved den foreslåede overgangsregel at være bortset fra den nære sammenhæng mellem hovedaktionærnedslaget og reglerne om passivposter og gaveafgift. I forbindelse med overdragelser af aktierne med succession er der som bekendt beregnet en passivpost, fordi køber har overtaget sælgers skatteforpligtelse, der udløses ved købers senere realisation af aktierne. Passivposten er påvirket af hovedaktionærnedslaget. Uden en ordentlig overgangsregel får man reelt en beskatning med tilbagevirkende kraft.

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

Her rammer man ikke den hovedaktionær, der oprindeligt havde aktierne, men derimod senere erhververe af aktierne, der har fået en for lav kompensation i passivposten ved overdragelsen. Den senere erhverver af aktierne rammes således med tilbagevirkende kraft af ændringen, fordi denne allerede har "betalt" for hovedaktionærnedslaget.

Side 2

Der bør efter FSRs opfattelse indføres overgangsordninger og ændringer af ikrafttrædelsesbestemmelserne i lovforslaget:

**For det første**, så vil ophævelsen af hovedaktionærnedslaget - i det omfang, at fremtidige overdragelser af hovedaktionæraktier sker med skattemæssig succession - ikke medføre øget skatteprovenu, men mindre provenu, da overdragelsen i kraft af successionen er skattefri for overdrageren, mens passivposten efter kildeskattelovens § 33 D bliver større, hvilket igen medfører en lavere gaveafgift.

Forholdet mellem hovedaktionærnedslag, passivpost og gaveafgift kan illustreres med følgende eksempel, hvor:

- aktiernes handelsværdi er DKK 10 mio.
- aktierne er anskaffet for DKK 100.000
- hovedaktionæren er berettiget til maksimalt nedslag på 25 %
- aktierne overdrages med skattemæssig succession
- aktierne overdrages udelukkende som gave

	<i>Gældende regler</i>	<i>Foreslåede regler</i>
Værdi af hovedaktionæraktier	10.000.000	10.000.000
Aktiernes anskaffelsessum	100.000	100.000
Fortjeneste før nedslag	<u>9.900.000</u>	<u>9.900.000</u>
Nedslag	- 2.475.000	-
Skattepligtig fortjeneste	<u>7.425.000</u>	<u>9.900.000</u>
Mulig passivpost, 22 %	1.633.500	2.178.000
Gave = aktiernes værdi	10.000.000	10.000.000
Passivpost	- 1.633.500	- 2.178.000
Gaveafgiftsgrundlag	<u>8.366.500</u>	<u>7.822.000</u>
Gaveafgift, 15 %	<b>1.254.975</b>	<b>1.173.300</b>

Som det fremgår, så vil lovforslaget i det beskrevne eksempel medføre lavere provenu end tilfældet er med de gældende regler (DKK 81.675 mindre i gaveafgift).

**For det andet** bemærker FSR, at hovedaktionærnedslaget i forbindelse med successionsoverdragelser fastlåses, så aktiernes værdi på successionstidspunktet danner grundlag for nedslaget ved fremtidige skattepligtige afståelser i stedet for aktiernes værdi på afståelsestidspunktet (ABL § 47, stk. 4). Det betyder, at nedslaget for disse aktionærer (successions-erhververe) beløbsmæssigt er gjort op. Det er derfor en sandhed med modifikationer, når det i lovforslaget fremhæves, at *”Den pågældende kreds af aktionærer beskattes derfor lempeligere af fortjeneste på aktierne, som optjenes den dag i dag, end andre aktionærer”*. For successions-erhververe beskattes den fortjeneste, som optjenes den dag i dag, på samme måde som for alle andre aktionærer.

Dette forhold relaterer sig således også til eksemplet, der er anført i lovforslaget i afsnittet *”Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser”*, til § 1, nr. 5. Det fremgår i eksemplet, at en hovedaktionær ejer to selskaber:

- Selskab A, der er ejet siden 1970'erne, hvor aktionæren har adgang til maksimalt nedslag (25 %)
- Selskab B, hvor aktionæren ikke har adgang til hovedaktionærnedslag

Side 4

I eksemplet anføres, at hovedaktionæren ved at indskyde aktierne i selskab B i selskab A (en form for aktieombytning) får mulighed for at underkaste den fremtidige værditilvækst i begge selskab et hovedaktionærnedslag, forudsat at aktierne i selskab B indskydes "til stor overkurs", og forudsat at aktionæren "modtager som vederlag kun en enkelt ny aktie i selskab A".

FSR skal anmode Skatteministeriet om at bekræfte, at der i det beskrevne eksempel vil være tale om en skattepligtig aktieombytning, da betingelsen om ombytningsforholdet ved skattefrie aktieombytninger i det konkrete eksempel forudsætningsvist ikke vil være opfyldt.

Det anføres samme sted, at "metoden" også kan anvendes ved kontant kapitalforhøjelse til overkurs. FSR skal anmode Skatteministeriet om at bekræfte, at det vil være muligt at ændre på hovedaktionærnedslagsreglen i § 47 - frem for at ophæve den - for at modvirke at den beskrevne metode finder anvendelse. F.eks. ved at ændre på den måde, hvorpå hovedaktionærnedslaget opgøres.

**For det tredje** medfører ophævelsen af hovedaktionærnedslaget, at de aktionærer, der har erhvervet hovedaktionæraktier med succession vil have fået en for lille passivpost, hvis hovedaktionærnedslaget fjernes, og der dermed er blevet betalt for meget gaveafgift ved successionsoverdragelsen.

Vi er opmærksomme på, at hovedaktionærnedslaget er en overgangsregel, og at det derfor som udgangspunkt ikke virker naturligt at indsætte særlige overgangsregler ved afskaffelsen. Der er dog situationer - som med successionserhververe, der har fået en for lille passivpost - hvor der alligevel bør indsættes regler for at imødekomme en ellers urimelig behandling af visse skatteydere.

FSR anbefaler, at der tages højde for, at disse personer jo typisk er blevet "straffet" for ejertidsnedslaget gennem en lavere passivpost ved gaveafgiftsberegningen.

Denne særlige problemstilling kunne håndteres på forskellige måder her opstillet i prioriteret rækkefølge:

1. Der indsættes en bestemmelse i § 1, nr. 7 efter "§ 47 ophæves": "For personer, der opgør deres fortjeneste efter § 47, stk. 3, 2. pkt., kan den

opgjorte værdi af ejertidsnedslaget dog fortsat medtages ved opgørelse af avancen ved senere salg. ”

Side 5

2. Alternativt kan man i eksempelvis ABL § 26 indsætte en overgangsordning, hvor ejertidsnedslaget overføres som et tillæg til den skattemæssige anskaffelsessum for dem, der har erhvervet aktierne ved succession inden 4. december 2019.
3. Eller at der ved opgørelse af passivpost efter kildeskattelovens § 33D kan - for passivposter ift. gaver ydet efter 4. december 2019 - beregnes uden hensyn til ejertidsnedslag efter aktieavancebeskatningslovens §47.

Baggrunden herfor er, at gaveafgiften beregnes efter forholdene på gavetidspunktet. Det vil dog være uforståeligt for de gavegivere, der giver en gave i januar 2020, hvor man ved at ejertidsnedslaget ophæves, alligevel skal beregne en gaveafgift, som om der var et ejertidsnedslag.

Det kan evt. overvejes yderligere at anføre følgende:

Ad 1) Denne bestemmelse kunne eventuelt kombineres med en tilføjelse efter ”senere salg”: Dette gælder alene for gaver, hvor gaveafgiftsmeddelelse er indsendt før 4. december 2019. (for at undgå spekulation i successionsoverdragelser inden 1. februar 2020 begrundet i en bevarelse af den nominelle værdi af ejertidsnedslaget.)

**For det fjerde** vil en ikrafttræden 1. februar 2020 ramme hovedaktionærer, der allerede på tidspunktet for lovforslagets ikrafttræden har igangsat en likvidation af hovedaktionærskabet. Processen med likvidationer af selskaber er for nuværende meget lang, således er der eksempler på, at processen varer op mod syv måneder.

Det forlyder, at der er en sagsbehandlingstid hos Skattestyrelsen på minimum 4-5 på at afgive skattekvittancer, som skal bruges til en opløsning. FSR finder det meget uhensigtsmæssigt, at hovedaktionærer, der allerede inden offentliggørelsen af 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.



### **Lovforslagets § 5 – teksten ved henvisning til ABL § 38**

Side 6

I lovforslagets § 5, stk. 2, 2. pkt. er anført: "§ 1, nr. 4, har virkning ved indtræden af skattepligt efter aktieavancebeskatningslovens § 38 den 1.februar 2020 eller senere."

For at undgå misforståelser foreslår FSR, at der indføres *omfattet af*, således at bestemmelsen så hedder: "§ 1, nr. 4, har virkning for skattepligt omfattet af aktieavancebeskatningslovens § 38, der indtræder den 1.februar 2020 eller senere."

### **Lovforslagets indhold beskatningen af fri bil**

FSR bemærker, at den foreslåede ændring vedr. beskatningen af fri bil efter forslaget skal finde anvendelse for biler, der stilles til rådighed for medarbejdere fra og med 1. februar 2020.

Dermed risikerer forslaget at få virkning for medarbejdere, hvor der allerede inden lovforslagets fremsættelse er indgået endelig bindende aftale om anskaffelsen af en bil, hvor bilen af leverandøren først leveres efter 1. februar 2020.

Der ses i dag typisk at være lang leveringstid på nye biler.

FSR finder det uhensigtsmæssigt, at den foreslåede ændring derved kan komme til at få virkning for medarbejdere og virksomheder, hvor der allerede inden forslagets fremsættelse er disponeret i tillid til de gældende regler.

På denne baggrund skal vi foreslå, at de foreslåede regler ikke skal have virkning for biler, der stilles til rådighed efter 1. februar 2020, hvis der inden lovforslagets fremsættelse er indgået endelig bindende aftale om levering af en bil.

Samtidigt skal vi anmode Skatteministeriet om at bekræfte, at det er leasingselskabet, der skal opgøre/genberegne værdien, og herefter give arbejdsgiveren meddelelse, hvis genberegningen fører til et højere beskatningsgrundlag. Arbejdsgiveren vil efter FSRs opfattelse ikke have de nødvendige oplysninger til på eget initiativ at forestå en genberegning.

Hvis der er spørgsmål til vores bemærkninger, står vi naturligvis til rådighed for en uddybende afklaring.

Med venlig hilsen

Klaus Okholm  
Formand for skatteudvalget

Mette Bøgh Larsen  
Skattechef



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

**Landbrug & Fødevarer FmbA**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000

F +45 3339 4141

E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)

W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)

CVR DK25 52 95 29

Høringssvaret er sendt elektronisk til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) og [TH@skm.dk](mailto:TH@skm.dk)

**Høring af forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskat), j.nr. 2019-4008**

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven, som er sendt i høring den 5. december 2019.

Landbrug & Fødevarer bemærker indledningsvist den korte høringsfrist på kun 6 dage. Generelt værdsætter Landbrug & Fødevarer længere høringsfrister i tråd med Justitsministeriets vejledning om god lovkvalitet.

Vores bemærkninger vedrører ophævelse af hovedaktionærnedslaget og fremgår nedenfor. Vi vedlægger desuden tekniske bemærkninger fra vores rådgivningscenter, SEGES, herunder bemærkninger i forbindelse med aktier erhvervet ved succession.

**Ophævelse af hovedaktionærnedslaget**

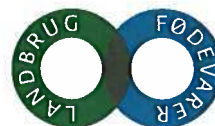
Landbrug & Fødevarer fremhæver, at hovedaktionærnedslaget blev indført i 1993 som en kompensation for en væsentlig forhøjelse af aktieavancebeskatningen på hovedaktionæraktier. Det er både uhensigtsmæssigt og kritisabelt at ophæve en kompensationsregel med så kort et varsel uden at forholdet, der skaber grundlag for compensationen, tilbageføres.

Af lovforslagets side 4 fremgår det, at baggrunden for ophævelse af hovedaktionærnedslaget er, at der er tale om en overgangsordning, som i modsætning til andre overgangsordninger ikke udløber, og hvor de pågældende aktionærer har haft god tid til at indrette sig på den forhøjede beskatning af hovedaktionæraktier fra 1993.

Landbrug & Fødevarer er enig i, at de berørte hovedaktionærer har indrettet sig efter de gældende regler om beskatning af aktieavancer og udbytte. Landbrug & Fødevarer vil gerne fremhæve, at dette også gælder i forhold til hovedaktionærnedslaget, som nu har eksisteret i over 25 år efter aktieavancebeskatningsloven § 47 og dødsboskatteloven § 36, stk. 3.

Mange hovedaktionærer har netop disponeret efter nedslaget, herunder i forbindelse med udsigten til en forhøjet bo- og gaveafgift. Landbrug & Fødevarer mener derfor, det er meget uhensigtsmæssigt, at ophævelsen vedtages med en virkningsdato uden overgangsordning eller lignende.

Da loven vil knytte retsvirkninger til forhold, der er afsluttet på virkningstidspunktet, dvs. forhold fra før den 1. februar 2020, har det karakter af lovgivning med tilbagevirkende kraft. Landbrug & Fødevarer finder det ud fra almindelig retssikkerhedsmæssige betragtninger yderst kritisabelt, at



skatteborgerne ikke har haft tid til at indrette sig efter de skatteregler, der i mange tilfælde har stor betydning for deres økonomi og adfærd i øvrigt.

For at tilgodese de aktionærer, der er berettiget til et hovedaktionærnedslag på nuværende tidspunkt, foreslår Landbrug & Fødevarer, at der indføres en "indefrysingsmodel" i tråd med de principper, der i dag anvendes for hovedaktionærnedslaget. En model hvor der f.eks. udarbejdes en værdiansættelse på baggrund af det seneste afsluttede indkomstår, som foreligger på lovens virkningstidspunkt den 1. februar 2020. Således at både hovedaktionærer og staten har en dato, de kan støtte ret på. Aktionærer, der har indkomstår som følger kalenderåret, vil altså kunne anvende værdien opgjort den 31. december 2019. Herved fratager man ikke hovedaktionæren sit retskrav på nedslaget, som vedkommende har disponeret ud fra, og herved sikres en kontrol med værdiansættelsen, således at staten ikke giver nedslag i fremtidige værdistigninger. En sådan overgangsordning være langt mere tålelig og rimelig for aktionærerne.

Bemærk at den nævnte model ikke vil være møntet på de situationer, hvor aktierne er erhvervet med succession. Hvad disse angår henvises til bemærkningerne fra SEGES, som er oversendt med nærværende høringssvar.

Ønskes ovenstående uddybet er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

**Maria Eun Eikjær**  
Chefkonsulent

Erhvervspolitik, Afd. for Vækst- og strukturpolitik

D +45 3339 4678  
M +45 2939 2503  
E MAEE@lf.dk

Skatteministeriet

Sendt d.d. til  
[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) og  
[TH@skm.dk](mailto:TH@skm.dk)

10. december 2019

**Høring over forslag til Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskat) - j.nr. 2019 – 4008**

SEGES, takker for at have modtaget lovforslaget i høring.

Dette høringssvar angår alene ophævelse af hovedaktionærnedslaget, der foreslås ophævet pr. 1. februar 2020, dels ved ophævelse af selve reglen om hovedaktionærnedslaget i aktieavancebeskatningslovens § 47, dels ved ophævelse af dødsboskattelovens § 36, stk. 3.

**Ophævelse af hovedaktionærnedslaget har tilbagevirkende kraft**

Ophævelsen har virkning for afståelser der sker den 1. februar 2020, uden nogen form for overgang, nedtrapning eller fastfrysning af nedslaget.

Dermed gennemføres reelt beskatning med tilbagevirkende kraft, idet beskatningen af en avance som kunne opgøres umiddelbart inden ophævelse af reglen i aktieavancebeskatningslovens § 47, ved ophævelsen beskattes væsentlig hårdere.

For at reglen ikke skal have tilbagevirkende kraft, må ophævelsen begrænses til at ske i forhold til avance der konstateres fremadrettet. Vi skal derfor foreslå, at ophævelsen gennemføres således, at der fastlåses et nedslag pr. 1. februar 2020 beregnet ud fra værdien 1. januar 2020 (eller næste skæringsdag ved forskudt indkomstår). Dermed gives der ikke nedslag i fremtidige værdistigninger, men der gives nedslag i værdistigninger indtil nu. Kun derved undgås lovforslaget at have tilbagevirkende kraft.

**Tilbagevirkende kraft i forhold til aktier erhvervet med succession.**

Aktieavancebeskatningslovens § 47, stk. 3, indeholder den regel, at overdrages aktier som der knytter sig et hovedaktionærnedslag til, med succession, så overtager erhververen nedslaget fra overdrageren, dog således at værdien fastlåses til værdien på tidspunktet for afståelse eller udlodning med succession.

En sådan overdragelse med succession i et hovedaktionærnedslag kan være sket for mange år siden, og kan gennemføres frem til ophævelse af aktieavancebeskatningslovens § 47 den 1. februar 2020.

Reglen, som den gælder ved overdragelse med succession, er kort beskrevet i bemærkningerne (side 16, midt). Hvor det fremgår at reglen "indebærer, at hovedaktionærnedslaget ved en senere afståelse ikke kan være større end det nedslag, der kunne beregnes ved den tidligere overdragelse med succession." Der anføres ikke nærmere om betydningen af ophævelsen for allerede gennemførte overdragelser med succession.

Det fremgår til gengæld helt klart i bemærkningerne til lovforslagets § 2 om ophævelse af dødsboskattelovens § 36, stk. 3, der indholdsmæssigt svarer til aktieavancebeskatningslovens § 47, stk. 3. Således fremgår i bemærkningerne (side 17, 3. sidste afsnit) at "den foreslåede ophævelse indebærer, at den person, der har erhvervet aktier med succession efter dødsboskattelovens § 36, ved afståelse af aktierne den 1. januar 2020 eller senere ikke er berettiget til hovedaktionærnedslag ved opgørelse af aktieavancen." (Vi går vi ud fra at der rettelig burde stå den 1. februar 2020 og ikke 1. januar 2020).

Dermed vil forslaget ændre på de retlige konsekvenser af overdragelser og udlodninger med succession, som er sket mens aktieavancebeskatningslovens § 47 og dødsboskattelovens § 36 har været gældende. De retlige virkninger af succession som fremgik af loven da man overtog aktierne med succession, bliver med forslaget ændret med kort varsel. På det tidspunkt hvor overdragelse eller udlodning er sket med succession er der givet en passivpost beregnet ud fra de retlige konsekvenser, som var gældende da man overtog aktierne. Lovforslaget har således en klar tilbagevirkende kraft, som det ikke har været muligt at indrette sig på, og lovforslaget strider dermed mod grundlæggende principper, der bør være gældende i et retssamfund.

*Et eksempel kan belyse dette:*

A dør i 2006. Fra boet udloddes til hans barn alle aktierne i A Holding A/S med succession. Aktierne er optaget i boopgørelsen til 11 mio. kr. Aktierne er oprindelig anskaffet i 1971 for 1 mio. kr.

Udlodningsværdi	11.000 tkr.
- anskaffelsessum	<u>-1.000 tkr.</u>
Avance før nedslag	10.000 tkr.
Nedslag 25 %	<u>-2.500 tkr.</u>
Avance efter nedslag	7.500 tkr.
Passivpost 20 %	1.500 tkr.

Der er således succederet i en skattepligtig avance på 7,5 mio. kr., hvilket passivposten er beregnet ud fra.

Konsekvens ved salg 30. januar 2020 henholdsvis 1. februar 2020 ved salg til 16 mio. kr. I forhold til udlodningsværdien er aktierne således steget med 5 mio. kr.

Tkr.	Salg 30/1 2020	Salg 1/2 2020
Afståelsessum	16.000	16.000
Anskaffelsessum der er succederet i	1.000	1.000
Avance før/ uden nedslag	15.000	15.000
Overtaget nedslag	-2.500	-
Avance til beskatning	12.500	15.000
Avance udover det, der blev succederet i	5.000	7.500

Den avance som der blev succederet i, i 2006 bliver således 1. februar 2020 reelt øget til 10 mio. kr. uden at der gives kompensation herfor.

Baggrunden for at ophæve aktieavancebeskatningslovens § 47 er, at der gives nedslag på den avance, som også kommer fremadrettet. Dette er netop ikke tilfældet ved succession, hvor aktieavancebeskatningslovens § 47, stk. 3, henholdsvis dødsboskattelovens § 36, stk. 3, foreskriver, at nedslaget beregnes ud fra værdien af aktierne på tidspunktet for overdragelse eller udlodning med succession. Der er således 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.

Med disse virkninger af lovforslaget skal vi derfor opfordre 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.

Venlig hilsen



Jane Karlskov Bille  
Senior Tax Manager, ph.d.  
Jura & Skat

D +45 8740 5209

M +45 2323 2145

E [jkb@seges.dk](mailto:jkb@seges.dk)





## Thea Halse

---

**Fra:** Jesper Kiholm Andersen  
**Sendt:** 12. december 2019 11:17  
**Til:** JP-Lovgivning og Økonomi  
**Cc:** Thea Halse  
**Emne:** Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven

Til Skatteministeriet

**Høringssvar til forslag til lov om ændring af aktieavancebeskatningsloven, dødsboskatteloven, ligningsloven og personskatteloven (Ophævelse af hovedaktionærnedslaget, beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi og nedsættelse af bundskat), jr. Nr. 2019-4008**

Skatterevisorforeningen 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  
Funktionsleder  
Skatterevisor / Master i skat

Skatterevisorforeningen

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg  
Skattestyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Telefon: 72389468  
Mail: [jesper.kiholm@sktst.dk](mailto:jesper.kiholm@sktst.dk)  
Mobiltelefon: 20487375

