



Skatteministeriet

20. januar 2021
J.nr. 2020 - 7586

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO₂-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.)

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Autobranchen Danmark (ABD)</i></p>	<p>ABD hilser det velkommen, at der skabes forudsigelighed om bilafgifterne.</p> <p>ABD bemærker, at de havde foretrukket en teknisk registreringsafgift udelukkende baseret på bilens klima- og sikkerhedsegenskaber, men kvitterer for, at bilens klimaegenskaber fylder mere i den nye registreringsafgift end i den forhenværende registreringsafgift.</p> <p>ABD bemærker, at den valgte implementering af den nye registreringsafgift er uheldig og yderst kritisabel, da den sætter en i forvejen</p>	<p>Den foreslåede omlægning indebærer, at registreringsafgiften målrettes køretøjernes CO₂-udledning. Samtidig afskaffes eksisterende tillæg og fradrag, hvilket bidrager til en forenkling af systemet.</p> <p>En omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler. Det vil indebære stor usikkerhed i skønnet over de adfærds- og provenumæssige konsekvenser ved en sådan omlægning.</p> <p>Desuden vil en ren teknisk baseret afgift kræve meget omfattende systemtilretninger og udviklingstid.</p> <p>Det vil heller ikke være muligt at opretholde den nuværende progression i afgiften, hvorfor der vil være fordelingsmæssige konsekvenser ved en teknisk baseret afgift.</p> <p>Endelig vil en omlægning til en teknisk baseret afgift ikke i sig selv være et instrument til at fremme elbiler.</p> <p>De nye regler, der vedrører registreringsafgiften, får virkning fra lovforslagets fremsættelse den 18.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>presset branche under yderligere pres, samtidig med at den i vidt omfang har stoppet salg af grønne biler hos bilforhandlere.</p> <p>ABD er principielt imod, at justeringer og omlægninger af bilafgifterne får virkning, før skatteforvaltningens IT-systemer kan understøtte ændringerne, og at bilforhandlerne og leasingselskaber tvinges til at agere bank for skatteforvaltningen, indtil ændringerne kan systemunderstøttes. Det medfører betragtelig mere administration i forbindelse med hver bilhandel, som forhandleren ikke modtager nogen form for kompensation for.</p> <p>ABD finder det ikke rimeligt, at politiske aftaler igen pålægger bilforhandlere og leasingselskaber denne ekstra byrde og yderligere økonomiske risici.</p>	<p>december 2020, når loven træder i kraft, forventeligt den 1. juni 2021.</p> <p>Af aftalen fremgår det, at forhandlere frem til 1. juni 2021 skal indbetale registreringsafgift pba. gældende regler til Skatteforvaltningen, og at der herefter vil ske evt. tilbagebetaling/efteropkrævning.</p> <p>Den valgte løsning skyldes, at gennemførelse af nye regler kræver en vis tid til lovbehandling og tilvejebringelse af systemunderstøttelse, og at der uden den tilbagevirkende kraft ville være risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå frem til lovens ikrafttræden, og at der ville foregå hamstring af køretøjer, der efter de nye regler vil stige i pris.</p> <p>Regeringen anerkender, at der som følge af aftale om en grøn omstilling af vejtransporten kan opstå et likviditetsproblem hos virksomhederne, da der frem til den 1. juni 2021 skal indbetales registreringsafgift på baggrund af gældende regler, hvorefter der, når de nye regler er trådt i kraft, evt. vil ske tilbagebetaling eller efteropkrævning af afgift.</p> <p>Der er derfor undersøgt forskellige muligheder for at afhjælpe de problemstillinger, som Autobranchen Danmark oplister, herunder hvad der er muligt lovgivningsmæssigt og systemmæssigt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ABD bemærker endvidere, at likviditeten, efter knap et års coronakrise og knap tre måneders manglende sikkerhed for bilafgifterne til at påtage sig denne regning, ikke er til stede mange steder i autobranschen, og at det derfor ofte vil ende med at bilforhandlere må optage lån for at imødegå denne regning, der i almindelige bilforretninger udgør flere millioner kroner. Det bemærkes, at de bilforhandlere, der sælger flest grønne biler straffes hårdest ved denne model, da de største differencer findes på de grønne biler.</p> <p>ABD kvitterer for, at Skatteministeriet den 14. januar meddelte, at man vil udskyde betaling af registreringsafgift for marts, der skal indbetales i april, til november. Det bemærkes, at det er afgørende, at dette tiltag gennemføres, da branchen ellers vil stå over for et akut likviditetsproblem. ABD</p>	<p>Det er bl.a. undersøgt, om det er muligt at sondre mellem indbetaling af registreringsafgift, så afgiften for grønne biler udskydes. Det er dog ikke muligt systemmæssigt at identificere de grønne køretøjer, før det nye regelsæt bliver implementeret i Motorregisteret den 1. juni 2021.</p> <p>Det er derfor i samarbejde med aftalekredsen aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift for marts 2021, som skulle være indbetalt 15. april, udskydes til den 15. november 2021.</p> <p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen og vil dermed afhjælpe den likviditetsmæssige udfordring i branchen, indtil de nye bilafgifter træder i kraft den 1. juni 2021.</p> <p>Det bemærkes desuden, at de små og mellemstore virksomheder med tillæg til aftale om genåbning af generelle kompensationsordninger fra den 16. december også vil få mulighed for at låne til betaling af A-skat og AM-bidrag. Begge forslag vil således have en positiv likviditetsmæssig betydning.</p>

Organisation

Bemærkninger

mener dog ikke, at hele problematikken er løst med udskydelsen, da problemet kun er løst for en måned i overgangsperioden.

ABD bemærker endvidere, at branchens salgslokaler i den nuværende situation er lukket, og at indregistreringen af biler for årets første 10 dage er faldet med 59 procent i forhold til 2020. Det bemærkes, at hvis situationen for branchen ikke forbedres markant i den kommende måned, vil udskydelsen af registreringsafgift ikke have den nødvendige effekt på branchens likviditet. Derfor vil ABD opfordre til, at situationen følges tæt, og at aftalen af 14. januar om nødvendigt justeres.

ABD bemærker, at situationens alvor understreges af, at FDM i primo januar har udsendt et nyhedsbrev til deres medlemmer, hvor de anbefaler, at kunder ikke køber biler uden forbehold for prisændringer som konsekvens af lovforslaget. Den 14. januar valgte FDM endda helt at fraråde forbrugere at købe bil før L 129 var vedtaget.

I forlængelse heraf tilføjer ABD, at de er overraskede over, at overgangsbestemmelsen for allerede indgåede købsaftaler ikke administreres således, at virksomhederne kun indbetaler efter den gamle afgiftssats, når de ansøger om at benytte overgangsordningen og at de kan forstå på deres medlemmer, at

Kommentarer

Det er ikke muligt at administrere efter de gamle afgiftssatser, da lovforslaget alene er fremsat og ikke er trådt i kraft endnu. Der er derfor ikke hjemmel til administrativt at benytte de gamle afgiftssatser. Det er ikke muligt systemmæssigt

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>de bliver påkrævet at indbetale efter 2021-afgiftssatserne samt WLTP i forbindelse med indregistreringen efter denne ordning. ABD så gerne, at indbetalingen skete til 2019-afgiftssatserne med det samme.</p> <p>ABD bemærker, at autobranschen i de senere år har oplevet en række stramninger af reglerne på motorområdet. Som eksempler nævnes væsentlig forøget sikkerhedsstillelse til Motorstyrelsen, højere gebyrer, kortere frister og større administrative byrder. Det nævnes også, at funktionaliteten af Motorstyrelsens IT-systemer ofte har været en hindring for branchen.</p> <p>ABD bemærker, at en anden negativ økonomisk følgevirkning af implementeringen af nye bilafgifter er, at indbytningsbilernes værdi ofte falder og ganske kraftigt. Det bemærkes, at når der bliver indført nye afgiftsregler med så kort varsel, er der allerede indgået mange bilhandler forinden til levering flere måneder ud i fremtiden. Det bemærkes, at der i en del af tilfældene indgår en indbytningsbil i handlen, som ved handlens indgåelse fastsættes til en pris, hvor der som oftest tages udgangspunkt i markedsprisen for den pågældende model. Mange brugte fossilbiler vil således tabe markedsværdi, og forhandlere, der har indgået aftale om indbytningsbilerne før fremsættelsen af lovforslaget, vil derfor tabe</p>	<p>at understøtte ændringerne før den 1. juni 2021.</p> <p>Et bredt flertal af folketingets partier har bl.a. med aftale om styrket regelefterlevelse på Motorområdet fra foråret 2019 aftalt en række aktiviteter mhp. at mindske snyd i branchen.</p> <p>Markedsprisen for brugte biler er hovedsageligt bestemt af anskaffelsesprisen for nye biler. Der kan derfor ved omlægning af bilafgifterne være brugte biler, som enten stiger eller falder i pris.</p> <p>Ved omlægning af bilafgifterne vil der være en periode med usikkerhed på markedet. Med aftalen er bilafgifterne fastlagt frem til 2030, så de seneste års stop-and-go-politik undgås.</p>

Organisation

Bemærkninger

penge på de pågældende indbytningsbiler, hvor markedsværdien falder. Det bemærkes, at det ikke er muligt rent køberetligt at udtræde af handlen for disse forhandlere. Autobranschen Danmark ønsker at gøre opmærksom på disse i nogle tilfælde store tab en så hurtig implementering har for mange bilforhandlere.

ABD er bekymret for, om overgangsordningen frem til 1. juni 2021 vil kunne få konsekvenser for de virksomheder, der er selvanmeldere af registreringsafgift, da disse virksomheder i forvejen stiller en høj sikkerhedsstillelse til Motorstyrelsen mod selv at kunne anmelde køretøjer til indregistrering. Det bemærkes, at det er vigtigt, at Skatteforvaltningen præciserer, at selvanmeldere af registreringsafgift vil få opgjort deres sikkerhedsstillelse til Motorstyrelsen på baggrund af den efterregulering, som Motorstyrelsen vil foretage på et ukendt tidspunkt efter 1. juni 2021.

ABD er generelt tilfreds med, at pluginhybridbiler får gode vilkår med forslaget, men mener dog, at hybridbiler uden ladestik ikke bliver tilgodeset nok. ABD ser gerne, at de kraftige afgiftsstigninger på sådanne biler reduceres, og at de får et fradrag i registreringsafgiften, så de fortsat er konkurrencedygtige, da det ellers vil blive utroligt svært at sælge disse biler med de voldsomme afgiftsstigninger,

Kommentarer

Sikkerhedsstillelsen revurderes årligt og er senest sket ved årsskiftet 2020/2021. Derfor vil overgangsperioden i første halvår ikke have nogen betydning i den henseende, da langt de fleste omberegninger af afgift vil være gennemført, når sikkerhedsstillelsen skal revurderes ved udgangen af 2021.

Differentieringen i beskatningen af CO₂-udledningen på tværs af konventionelle biler reduceres med omlægningen og skal ses i lyset af hidtil uforholdsmæssig lav beskatning af de mest brændstoffeffektive biler, først og fremmest som følge af høje km/l fradrag.

Hybridbiler uden ladestik udleder typisk betydelig mere CO₂ pr. km

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der er lagt op til, samtidig med at nogle af de tilsvarende benzin- og dieslbiler falder i afgift.</p> <p>ABD bemærker, at de i de senere år har kritiseret den såkaldte stop-and-go-politik om bilafgifterne ved alle lejligheder, da den har haft store konsekvenser for salget af både grønne og fossile biler. Selvom ABD er glade for, at forslaget forhindrer en fortsættelse af stop-and-go-politikken nu og her, vil det planlagte pitstop i 2025 kunne udløse en lignende situation. Derfor har ABD under forhandlingerne om fremtidens bilafgifter efterlyst en aftale, der fastlægger bilafgifterne fast frem til 2030 uden genforhandling. ABD bemærker, at hvis pitstoppet ikke fjernes, vil ABD foreslå, at en eventuel regulering af de grønne bilers indfasning i registreringsafgiften tidligst kan få virkning, når ændringerne kan systemunderstøttes, da man dermed ikke vil komme i den yderst kritisable situation, som overgangsordningen til har medført.</p> <p>ABD kvitterer for, at der med forslaget også sikres forudsigelighed om beskatning af fri bil og lade-standere i en længere årrække frem, da der i de senere år har hersket usikkerhed fra år til år om,</p>	<p>ift. lavemissionsbiler. Med forslaget målrettes den lempelige beskatning nul- og lavemissionsbiler. Dog udleder hybridbiler typisk under 125 g CO₂ pr. km, hvormed de skal betale CO₂-tillæg efter den laveste sats.</p> <p>Med aftalen om Grøn omstilling af vejtransport af den 4. december 2020 er der fremlagt en klar aftale for udviklingen på bilområdet frem mod 2030. Det aftale pit-stop i 2025 giver partierne mulighed for at gøre status og drøfte tidssvarende initiativer, der kan indfri ambitionen om 1 million grønne biler i 2030. Pit-stoppet skal bl.a. ses i lyset af usikkerheden forbundet med den teknologiske udvikling.</p>

Organisation

Bemærkninger

hvordan en eventuel grøn beskatning af fri bil ville blive gennemført.

ABD er tilfredse med, at miljøtillægget i beskatningen af fri bil fremover vil give et incitament til at vælge en grøn bil. ABD havde dog gerne set, at 2020-fradraget i beskatningsgrundlaget på 40.000 kr. for grønne biler blev videreført, da det ville have givet et endnu større incitament til at vælge en grøn bil som firmabil. ABD kvitterer også for, at lade-standere opsat på ansattes bopæl ikke længere vil blive beskattet under de nævnte forudsætninger i lovforslaget.

ABD bemærker, at brugte biler værdiansættes ud fra en sammenligning med modeller annonceret til salg på markedet for at finde bilens værdi og det beløb, der skal indbetales i registreringsafgift. ABD ser en udfordring heri i overgangsperioden, da mange af de annoncerede køretøjer vil være annoncerede med udgangspunkt i den gamle afgiftssats, mens nogle brugte biler vil være annonceret til salg efter den nye afgiftssats. I overgangsperioden vil det derfor være svært at fastsætte handelsprisen for en brugt bil, hvis man ikke

Kommentarer

Det midlertidige fradrag i beskatningsgrundlaget for grønne firmabiler i 2020 var en foreløbig løsning på den udfordring, som fremkomsten af grønne biler har givet beskatningsreglerne. Den foreslåede omlægning er en langtidsholdbar løsning, der på passende vis vægter bilens værdi og brændstofforbrug i beskatningsgrundlaget.

Dertil kommer, at lovforslaget indeholder en omlægning af bilafgifterne, herunder registreringsafgiften, til fordel for lavemissionsbiler. Denne fordel slår også igennem ved beskatningen af fri bil, idet registreringsafgiften indgår i anskaffelsesprisen og dermed i beskatningsgrundlaget for fri bil.

Handelspriserne på brugte biler afspejler prisen på tilsvarende nye biler, og det må derfor forventes, at det vil være de nye afgiftsregler, som også afspejles i handelspriserne på brugte biler, uanset at der for de brugte biler oprindeligt er betalt registreringsafgift efter de gamle regler.

Organisation

Bemærkninger

forholder sig til, hvilken afgiftssats bilen er annonceret efter.

ABD vil derfor opfordre til, at det i lovforslaget præciseres, hvordan overgangsperioden skal administreres ift. værdifastsættelsen af brugte biler, og foreslår at man laver retningslinjer om, at der så vidt muligt skal tages udgangspunkt i biler, der er sat til salg efter samme afgiftssats, som det køretøj, der skal værdifastsættes, eller at annoncerne renses for registreringsafgift.

ABD foreslår, at et udgangspunkt for at lave denne sondring kunne være at lave en skæringsdato, der flugter med fremsættelsestidspunktet for lovforslaget.

ABD bemærker vedrørende opgørelse af en bils CO₂-udledning, at de tidligere har haft erfaringer med, at når et køretøjs brændstofforbrug ikke kendes, beregner Motorstyrelsen ved indregistreringen af bilen et brændstofforbrug/CO₂-udledning ud fra en given formel. Det bemærkes, at ABD tidligere har erfaret, at denne formel benyttet hos Motorstyrelsen, til fastsættelsen er blevet ændret og underkendt af styrelsen selv en årrække senere med store konsekvenser for ejeren og bilforhandleren. Det bemærkes, at sagen pt. verserer ved domstolene. ABD henstiller til, at man ved myndighederne har en fast formel, som bliver gjort of-

Kommentarer

Selv om det må forventes, at det vil være de nye afgiftsregler, som afspejles i handelspriserne på brugte biler, uanset at der for de brugte biler oprindeligt er betalt registreringsafgift efter de gamle regler, vil dette ikke være muligt at efterprøve i praksis. Motorstyrelsen vil dog se på behovet for retningslinjer.

Hvis oplysninger om en bils brændstofforbrug (CO₂-udledning) ikke kendes, skyldes det typisk, at bilen er fra 1996 eller tidligere, hvor CO₂-udledning/brændstofforbruget ikke blev målt.

Til brug for fastsættelsen af CO₂-udledning/brændstofforbrug for biler, hvor dette ikke er målt, er der i brændstofforbrugsafgiftsloven fastsat en beregning til fastsættelse af en proxy for brændstofforbruget.

Organisation

Bemærkninger

fentlig tilgængelig for virksomhederne, så lignende sager kan undgås.

Yderligere spørger ABD, om man ved udarbejdelsen af lovforslaget har forholdt sig til, i hvilken grad en ombygning af et køretøj efter indregistreringen af køretøjet skal have betydningen for CO₂-tillægget.

ABD bemærker, at de af Motorstyrelsen har fået oplyst, at brændstofnormen er en del af overgangsbestemmelsen, så biler der er indgået en bindende købsaftale på senest d. 17/12, men først bliver indregistreret efter årsskiftet, stadig kan afgiftsberigtiges efter NEDC2 og ikke WLTP, som ellers træder fuldt i kraft efter d. 31/12 2020. ABD bifalder denne tilgang, men så dog gerne, at man positivt indskrev i lovforslagets bemærkninger eller selve bestemmelsen, at hvis der ønskes at gøres brug af overgangsordningen og kriterierne herfor opfyldes, vil registreringsafgiften skulle beregnes ud fra de regler, der var gældende den 17. december 2020, herunder også ift. målenormer, så der ikke kan opstå senere tvivl herom.

ABD henstiller til, at man fra myndighedernes side gør CO₂-udledningen opgjort efter WLTP frit tilgængelig for virksomheder, der

Kommentarer

Reglerne medfører, at der inden for visse rammer skal foretages en konkret vurdering af, om køretøjet har mistet sin afgiftsmæssige identitet med fornyet afgiftsbetaling til følge. Der er omfattende praksis på området, som Skatteforvaltningen følger.

Det fremgår af lovforslagets overgangsordning, at køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020, kan afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020, forudsat at de øvrige betingelser i bestemmelsen er opfyldt. Det specificeres herefter, at disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de satser, der var gældende den 17. december 2020. Det vurderes på den baggrund, at der ikke kan være tvivl om, at brændstofnormen er en del af overgangsbestemmelsen.

Oplysninger om udledningen af CO₂ pr. km opgjort efter WLTP målenormen fremgår af de WLTP-målte bilers CoC-dokumenter, og disse dokumenter vil evt. i kopi

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>indregistrerer biler, så de ved import af biler hurtigt og nemt kan finde valide oplysninger på et køretøjs CO₂-udledning. Det bemærkes, at dette gælder både de køretøjer, hvor disse oplysninger ikke foreligger, men også i de tilfælde, hvor man har disse oplysninger, men er i tvivl om, hvorvidt beregningen af CO₂-udledningen er udregnet efter NEDC eller WLTP. Det bemærkes, at det ikke fremgår af et køretøjs CoC-dokument, hvilken brændstofnorm udregningen er sket efter, og det derfor er svært for virksomheden med sikkerhed at vide, hvilken brændstofnorm tallet er opgivet efter, medmindre man eksempelvis kan sammenligne med tal efter WLTP oplyst af Skatteministeriet.</p> <p>ABD bemærker, at man har valgt at fastholde brugen af et køretøjs nypris i forbindelse med fastsættelsen af handelsprisen for et brugt køretøj efter REGAL § 10. ABD havde gerne set, at man havde fundet en mere retvisende model for fastsættelsen af et brugt køretøjs handelspris, da denne model er problematisk og ikke retvisende især ved fastsættelse af handelsprisen for brugte, importerede køretøjer. Det bemærkes, at der for en del af disse køretøjer ikke findes en dansk nypris, enten fordi køretøjet er ombygget, eller fordi der ikke findes sammenlignende modeller i Danmark for køretøjet. ABD foreslår, at der i stedet for ovenstående model sker en værdifastsættelse efter en skematisk opgørelse</p>	<p>skulle tilvejebringes i forbindelse med import af såvel nye som brugte biler, jf. også kommentaren til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Såfremt det ikke fremgår af CoC-dokumentet, hvilken målenorm der er anvendt, er udgangspunktet, at for CoC-dokumenter, som er udstedt før den 1. januar 2021, er målenormen NEDC, og for CoC-dokumenter udstedt d. 1. januar 2021 eller senere, er målenormen WLTP.</p> <p>Markedsprisen for brugte biler er hovedsageligt bestemt af anskaffelsesprisen for nye biler. Det betyder bl.a., at den bedste balance i markedet opnås ved at lade beskattningen af brugte indførte biler tage udgangspunkt i de aktuelle regler for beregning af registreringsafgiften. En skematisk regel vil afvige fra dette princip.</p>

Organisation

Bemærkninger

af et køretøjs værdi, der baserer sig på en værdiafskrivningsprofil, som man kender det fra niveaulisterne. Det bemærkes, at man på denne måde ville have en sikker metode, der ikke gav anledning til diskussioner og ankesager over fastsættelse af handelsprisen, som der er mange sager om med den nugældende model, hvor der tages udgangspunkt i en i mange tilfælde ikke kendt eller retvisende nypris.

ABD fortolker lovforslaget således, at der lægges op til en overgangsordning for købsaftaler for køretøjer indgået senest den 17. december 2020 mellem en forhandler og en slutbruger, og at overgangsordningen også er lavet for køretøjer, der skal genberegnes efter den 18. december, men indregistreret første gang før denne dato, så virksomheden frit kan vælge, hvilken afgiftssats køretøjet skal genberegnes efter. Denne løsning vil ABD gerne kvittere for. Dog vil ABD kraftigt henstille til, at der laves en lignende bestemmelse for leasingaftaler indgået senest den 17. december da køb og leasing af køretøjer bør sidestilles.

ABD opfordrer til, at en bestillingsseddel eller lignende dokumentation skal være tilstrækkeligt til brug for en eventuel overgangsordning for disse biler, da bestillinger af demo- og værkstedsbiler oftest foregår ved udfyldelse af en

Kommentarer

Det vil blive undersøgt nærmere, hvorvidt der er grundlag for at stille ændringsforslag herom.

Efter den foreslåede overgangsordning stilles der krav om, at der indsendes erklæring om benyttelse af overgangsordningen i forbindelse med anmeldelse til registrering, som ikke kan opfyldes for køretøjer, der er indregistreret i den mellemliggende periode.

Det afgørende er, om der aftaleretligt er indgået en bindende aftale, og ikke præcis hvordan det bliver dokumenteret.

Efter den sædvanlige aftaleretlige fortolkning betyder begrebet bindende købsaftaler bl.a., at ingen af

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>bestillingsliste og denne må således anses som det kontraktuelle grundlag for leasingaftalen.</p> <p>ABD bemærker, at en del medlemmer er nervøse for, om små efterfølgende ændringer i deres kontrakter kan have konsekvenser for deres mulighed for brug af overgangsordninger. ABD bemærker, at de kan læse i forslaget, at lovens § 3 b, stk. 11, fortsat er gældende for leasingaftaler og håber derfor, at det samme princip vil gøre sig gældende for købsaftaler og brug af overgangsordningen efter forslagets § 8, stk. 9. ABD bemærker, at en del af deres medlemmer arbejder i IT-systemer, hvor dateringen af købskontrakterne ændrer sig, hvis der foretages ændringer i dokumentet. For at undgå dokumentationsudfordringer over for Motorstyrelsen, henstiller ABD derfor til, at de tager en kopi af den originale slutseddel med korrekt datering, som indsendes sammen med slutsedlen med efterfølgende mindre ændringer. ABD håber på, at dette ikke vil blive en udfordring efterfølgende i forhold til brug af overgangsordningerne.</p>	<p>parterne ensidigt kan træde tilbage fra aftalen.</p> <p>Det bemærkes i den sammenhæng, at det af lovforslaget fremgår, at der stilles krav om en underskrevet aftale. Der er dog efter praksis ikke krav om en underskrift, netop fordi aftaler kan udgøres af forskellige former for aftalegrundlag. Der vil derfor blive stillet ændringsforslag herom.</p> <p>Ved brug af overgangsordningen vil der kunne foretages nogle typer ændringer mellem slutseddel og faktura. Der vil kunne foretages enkelte, mindre ændringer.</p> <p>Egentlige fejl i en købsaftale vil som udgangspunkt altid kunne rettes, uden at det har indflydelse på, om købsaftalen er bindende eller ej. Det kan dog afhænge af de øvrige vilkår, der fremgår af aftalen.</p> <p>Er det f.eks. muligt for den ene af parterne at træde tilbage fra aftalen i en bestemt situation, vil det komme an på en konkret vurdering, om aftalen kan anses for bindende.</p>

Organisation

Bemærkninger

Kommentarer

ABD bemærker, at bilafgiftsændringer og især en som den foreslåede, der radikalt ændrer på det hidtidige afgiftssystem baseret på brændstofforbrug, men nu overgår til at beskattes efter et køretøjs CO₂-udledning, er en kæmpe forandring, der skaber mange gener og udfordringer for deres medlemmer. Det bemærkes, at en del af disse udfordringer vil være utilsigtede, og som der derfor ikke er taget højde for ved lovforslagets udarbejdelse. ABD håber derfor på en forståelse og lydhørhed fra myndighedernes side i denne tid, hvor loven skal vedtages.

ABD håber også på en efterfølgende fleksibilitet og lydhørhed over for deres medlemmer fra Motorstyrelsen i den kommende tid, hvor reglerne endnu ikke er vedtaget, men også i tiden efter vedtagelsen. ABD håber på en mindre restriktiv tilgang fra myndighedernes side, så man i samspil kan finde mindelige løsninger på de løbende udfordringer ved implementeringsprocessen, der måtte komme.

ABD opfordrer kraftigt til, at man hurtigst muligt fra myndighedernes side får implementeret de systemteknisk nødvendige løsninger, der er nødvendige for at administrere efter forslaget, og dette meget gerne før lovens ikrafttrædelse. ABD håber også på, at Motorsty-

Skatteministeriet og Motorstyrelsen er opmærksomme på, at der er et stort behov for vejledning om de nye regler. Der er derfor lagt op til en omfattende informationskampagne, herunder udgivelse af nyhedsbrev fra Motorstyrelsen samt specifikke vejledninger og

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>relsen hurtigst muligt vil lave diverse vejledninger, webinarer og lignende om de nye regler og overgangen hertil.</p> <p>ABD nævner et konkret eksempel på et medlem, der har indregistreret en række hybridkøretøjer for op mod 20 måneder siden, og at der i forbindelse med afgiftsberigtigelsen skete en systemteknisk fejl hos Motorstyrelsen, der afstedkom fejl i beregningen af bilernes brændstofforbrug, og dermed hvad der skulle betales i afgift og efterfølgende ejerudgifter. Det bemærkes, at fejlen i Motorstyrelsens systemer har betydet, at ABDs medlemmer sammen med en række andre forhandlere venter på en korrekt efterregulering fra Motorstyrelsen.</p> <p>ABD bemærker, at køberne af bilerne også er stærkt påvirket af fejlen hos Motorstyrelsen, da de i begyndelsen blev opkrævet 10.000 kr. i vægtafgift, hvor de retmæssigt skulle betale 400 kr.</p> <p>ABD bemærker, at de undervejs er blevet lovet, at denne fejl ville være blevet rettet ultimo 2020, men at dette ikke er sket, og at fristen er blevet rykket op til flere gange. Med denne sag ønsker ABD at gøre opmærksom på en stærk bekymring for denne kæmpe efterregulering Motorstyrelsen. ABD er stærkt bekymrede for, om</p>	<p>spørgsmål-svar på Motorstyrelsens hjemmeside.</p> <p>Behovet for vejledning og korrekt systemunderstøttelse anerkendes.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>AutocamperGruppen (AG)</i></p>	<p>de kommer til at se lignende sager efter denne afgiftsommelægning.</p> <p>AG bemærker, at forslaget ikke lever op til intentionen i aftale om grøn omstilling af vejtransporten om, at afgifterne skulle forblive omtrent uændrede for autocampere.</p> <p>AG bemærker, at afgiftsændringerne kan få store konsekvenser for autocampermarkedet, der ellers har været præget af større handel med dyrere autocampere og større provenu til den danske stat siden afgiftsnedsettelsen i 2017.</p> <p>AG konstaterer, at lovforslaget har virkning fra fremsættelsen, og at der efter lovforslagets ikrafttrædelse skal ske tilbagebetaling eller efteropkrævning af registreringsafgift. Det bemærkes, at love altid bør fungere fra vedtagelsesdatoen og ikke være bagudrettet.</p>	<p>Omlægningen af registreringsafgiften for autocampere medfører et omtrent uændret niveau af registreringsafgiften ift. gældende regler. Dog vil de foreslåede forhøjelser af grøn ejer- og vægtafgift og udligningsafgiften gælde for alle typer køretøjer, herunder indregistrerede autocampere. Betaling af ejerafgiften er bundet op på køretøjets brændstoffektivitet. Det er hensigten, at også autocampere skal bidrage til den grønne omstilling.</p> <p>Forhøjelserne i ejer- og udligningsafgiften vurderes isoleret set ikke at have store konsekvenser for autocampermarkedet som helhed.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår at ændringerne i registreringsafgiften får virkning fra fremsættelsen af lovforslaget. Dette skyldes, at der ellers er en risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå frem til lovens ikrafttræden, eller at der risikeres hamstring af køretøjer, der efter de nye regler vil stige i pris.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AG oplister et eksempel fra lovforslaget vedrørende en dieseldreven autocamper. AG bemærker, at det er mærkværdigt, at der i det pågældende eksempel er indregnet et bundfradrag for alle autocampere, når det står anført i aftaleteksten, at der ikke gives bundfradrag for autocampere. AG spørger til, om der i stedet er tale om, at beregningen efter personbiler også indbefatter et bundfradrag for autocampere, eller om der er tale om et CO₂-tillæg. AG bemærker, at dette vil forårsage en prisstigning på 47.500 kr. i eksempel C, og samtidig vil det modarbejde nedsettelsen af registreringsafgiften for autocampere fra 60 pct. til 45 pct. i 2017.</p> <p>AG angiver en række eksempler på forskellige typer autocampere og bemærker, at bildelen på autocampere for det meste kun er chassiser, hvorpå der opbygges en campingdel. Fordelingen af bildelen og chassis kan dog variere. AG bemærker i den sammenhæng, at det ikke giver mening, når der i forslaget beregnes efter bildel, da disse ikke flytter sig meget i forhold til prisen på campingindretningen, der er uden afgift. AG bemærker, at der vil ske en skævvridning af afgiften på autocampere på grund af forskellen i mængden af bildel til forskellige autocampertyper, og at kassevognscampere vil blive hårdest ramt i forhold til au-</p>	<p>Det er korrekt, at det fremgår af aftaleteksten, at autocampere ikke får et bundfradrag i registreringsafgiften. Aftaleparterne var enige om, at autocampere skulle overgå til de nye regler, men at afgiftsændringerne skulle forblive omtrent uændret.</p> <p>Skatteministeriet har vurderet, at det er nødvendigt, at autocampere får et bundfradrag i registreringsafgiften ligesom personbiler, hvis afgiften skal være omtrent uændret. Der er derfor indarbejdet et bundfradrag i lovforslaget for at leve op til de forudsætninger, der fremgår af aftalen.</p> <p>Der er med lovforslaget ikke foretaget ændringer fsva. grundlaget for beregning af registreringsafgift i den forstand, at beboelsedelen fortsat ikke er en del af afgiftsgrundlaget, medmindre 45 pct.-reglen tages i brug.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tocampere, hvor bildelen kun udgør en begrænset del af det totale køretøj.</p> <p>AG bemærker, at den foreslåede omlægning af registreringsafgiften for autocampere til personbilafgifter ikke virker særlig velovervejet, da bildelen af en autocamper kun er et bilchassis. AG bemærker, at der derfor lige så godt kunne indføres en stykafgift for chassiser.</p> <p>AG bemærker, at bestanden af autocampere i Danmark begrænser sig til omkring 10.500 autocampere, hvor der til sammenligning findes 162.000 motorcykler, 2.600.000 personbiler og 380.000 varebiler, og at det derfor næppe er de danske autocampere, der bidrager med CO₂-udledning i mærkbart omfang.</p> <p>AG bemærker, at de undrer sig over, at omlægningen ikke indebærer en omlægning fra en værdibaseret afgift til en teknisk baseret afgift, som flere andre lande i EU benytter sig af.</p> <p>AG bemærker, at brugen af autocampere er en klimavenlig rejseform sammenlignet med andre rejsetyper.</p>	<p>I forlængelse af ovenstående bemærkes det yderligere, at indførelse af en stykafgift for chassiser ikke vurderes at være i tråd med intentionen om, at autocampere så vidt muligt overgår til reglerne for personbiler.</p> <p>Det er korrekt, at bestanden af autocampere i Danmark er begrænset og derfor bidrager begrænset til den samlede CO₂-udledning. Dog udleder autocampere mere CO₂ pr. kørt km end en personbil gør.</p> <p>For at holde niveauet af registreringsafgift omtrent uændret, fremgår det af aftalen, at autocampere kun skal betale CO₂-tillæg efter det lave trin.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler.</p> <p>Beskatningen af autocampere skal ses i sammenhæng med den øvrige beskatning af køretøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AG bemærker, at der sker en afgiftsmæssig skævvridning mellem campingvogne og lystbåde, der er afgiftsfri, og autocampere, der skal betale registreringsafgift.</p> <p>AG er af den opfattelse, at yderligere afgiftsstigninger vil være dårligt for autocamperturismen, som ellers er i stærk fremdrift pga. corona-pandemien, og at det også bør tages i betragtning, såfremt der vedtages fornuftige afgiftsstørrelser for danske autocampere, kommer også flere til, og dermed større direkte indtjening til staten.</p>	<p>Der betales registreringsafgift for biler, der af herboende ønskes anvendt på det danske vejnet. For campingbiler gælder en lempelig særregel, der betyder, at der som udgangspunkt ses bort fra værdien af campingindretningen, når registreringsafgiften beregnes.</p> <p>Efter lovforslaget overgår campingbiler til det nye regelsæt på en sådan måde, at registreringsafgiften vil være omtrent uændret.</p>
<p><i>AutoCamperRådet (ACR)</i></p>	<p>Det er ACRs opfattelse, at en uændret vedtagelse af lovforslaget vil medføre en ekstra beskatning af autocampere, da autocampere udelukkende kan anskaffes med diesel som drivmiddel.</p> <p>ACR bemærker, at den gældende sats for minimumsafgift på 45 pct. for autocampere oprindeligt er fastsat som en tredjedel af den da gældende høje sats for personbiler på 180 pct. ud fra en betragtning om, at bildelen af autocamperen udgjorde ca. en tredjedel af værdien af køretøjet, mens beboelsesdelen udgjorde ca. to tredjedele af værdien. Det bemærkes, at indret-</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutocamperGruppen, hvor det fremgår, at omlægningen af registreringsafgiften for autocampere medfører et omtrent uændret niveau af registreringsafgiften ift. gældende regler.</p> <p>I 2017 blev satsen for minimumsafgiften nedsat fra 60 pct. til 45 pct., hvilket skal ses i lyset af generelle lempelser for personbiler, der blev indført dengang. De foreslåede regler for personbiler er gennemsnitligt set en stramning for konventionelle biler. En lempelse i form af en nedsættelse af satsen for minimumsafgift til 35 pct. for</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ningen i dag snarere udgør to tredjedele af den samlede værdi. ACR bemærker, at bildelen for autocampere som udgangspunkt udgør mellem 100.000 til 200.000 kr. Derfor opfordrer ACR til, at satsen nedsættes til 35 pct., så afgiften kommer til at afspejle afgiften på personbiler. Herved vil man også opnå, at autocampere ikke blot bliver registreret og opbevaret i Sverige og Tyskland.</p> <p>ACR bemærker, at autocampere ikke er at betragte som bil nummer 2 i en husstand, og at de kører langt færre kilometer end et almindeligt personmotorkøretøj. ACR opfordrer på den baggrund til, at ejeravgiften efter brændstofforbrugsafgiftsloven nedsættes. Som eksempel nævnes, at der kunne laves en tilsvarende ordning for den, der gælder for veterankøretøjer, hvor der kun betales afgift eller tillæg med en fjerdedel af den sædvanlige afgift eller tillæg. Det bemærkes, at en sådan nedsættelse kun bør gælde for køretøjer, der er indregistreret som personbil/beboelse med en køreklar vægt over 2585 kg.</p>	<p>autocampere vurderes derfor ikke at være i tråd med aftalens hensigt.</p> <p>Der vurderes ikke at være grundlag for nedsættelse af ejeravgiften for autocampere, samtidig med at der foreslås en generel forhøjelse af ejeravgiften, som skal gælde for andre køretøjer.</p> <p>Desuden bemærkes, at mange autocampere afmeldes uden for sæson (fx over vinteren), og dermed ikke skal betale ejeravgift i denne periode.</p>
<p><i>Bilbranchen og DI (DI)</i></p>	<p>DI bemærker, at forslaget vil føre til en mere enkel, langsigtet og teknisk baseret afgift end tilfældet er i dag, som DI under hele forløbet har anbefalet. Det bemærkes dog, at selvom resultatet er en mere teknisk og løbende afgift, vil afgiften med tiden blive indhentet af</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>de uhensigtsmæssige og administrativt tunge konsekvenser, en værdibaseret afgift har. Det skyldes, at den væsentligste del af bilparken på et tidspunkt vil udgøres af nul- og lavemissionsbiler.</p> <p>DI havde gerne set en løbende og rent teknisk eller en mere teknisk baseret afgift og det bemærkes, at en rent teknisk baseret bilbeskatning ville have sikret en mere direkte sammenhæng mellem afgiftens størrelse og bilernes klimamæssige påvirkning. Det bemærkes, at konsekvensen af at fastholde et relativt højt værdielement eksempelvis er, at ikke-opladelige biler med avanceret hybridteknologi ikke belønnes tilstrækkeligt for den afgiftsmæssige effekt af, at hybridteknologien fordyrer bilen og dermed den værdibase-rede del af afgiften.</p> <p>DI anbefaler, at valget af CO₂-udledning som afgiftsgrundlag tages i betragtning i forhold til planerne om indførelse af en generel CO₂-afgift, hvis en sådan skal inkludere biler.</p> <p>DI bemærker, at det er organisationens opfattelse, at de nye regler ikke kan have virkning for brugte</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en rent teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler.</p> <p>Yderligere henvises til kommentaren til ABD, hvor det fremgår, at hybridbiler uden ladestik hidtil har været uforholdsmæssigt lavt beskattet som følge af høje km/l fradrag, og at omlægningen har i sigte at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionsbiler fremfor almindelige hybridbiler, som typisk udleder betydeligt mere CO₂ pr km.</p> <p>Det blev med aftale om Grøn skattereform af 8. december 2020 aftalt, at en ekspertgruppe skal udarbejde forslag til udformning af en ensartet CO₂e-regulering under hensyntagen til lækage m.v. Ekspertgruppen skal delafrapportere senest ultimo 2021 og skal færdiggøre sit arbejde i efteråret 2022.</p> <p>Når det gælder fællesskabsretten og registreringsafgift af brugte indførte biler, har Den europæiske</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>biler, der er registreret første gang senest den 17. december 2020, da det vil være i strid med EU-retten, hvis brugte biler skal afgiftsberigtiges på en måde, der afviger fra tilsvarende brugte biler til salg i Danmark. Det bemærkes, at der efter forslaget ved afgiftsberigtigelse af brugte biler skal beregnes et CO₂-udslip på baggrund af WLTP-normen, og at det har som konsekvens, at importerede brugte biler ved afgiftsberigtigelse pr. 18. december 2020 bliver dyrere end tilsvarende brugte biler, der er registreret første gang i Danmark før den 18. december 2020, og som ved afgiftsberigtigelsen har anvendt NEDC-normen for brændstofforbruget. DI bemærker derudover, at der forekommer uklart, om det beregnede batterifradrag skal nedsættes med værdifaldsprocenten.</p> <p>DI anbefaler, at de foreslåede ændringer vedrørende varebiler udskydes et år, fordi det ikke er alle mærker, der er klar med varebiler i nul- og lavemissionsvarianter. Det bemærkes, at det er vigtigt at fastholde loftet over registreringsafgifter på varebiler over 3 tons af hensyn til omkostningerne for dansk erhvervsliv. DI vurderer, at den nye afgiftsmodel for varebilernes vedkommende indebærer en relativt høj beskatning af de mindre varebiler under 3 tons. DI finder</p>	<p>unions domstol ved flere lejligheder slået fast, at en sammenligning med afgiftsregimet for køretøjer, der er taget i brug før en ændring af en afgift, ikke er relevant. Domstolen fastslår bl.a., at Artikel 90 EF (i dag EUF-traktatens art. 110) ”har ikke til formål at forhindre en medlemsstat i at indføre nye afgifter eller i at ændre procentsatsen eller beregningsgrundlaget for eksisterende afgifter.”.</p> <p>Det følger således af retspraksis, at det er det aktuelt gældende afgiftsregime, der er bestemmende for, hvor stor en del af værdien af et allerede registreret køretøj, der er residual registreringsafgift.</p> <p>Det følger ligeledes af retspraksis, at alle beløbstørrelser, der indgår i beregningen af registreringsafgiften, kan nedsættes med samme procentvise fald, der gælder for tilsvarende køretøjer, der allerede er registreret, herunder også fradrag vedrørende batterikapacitet.</p> <p>Registreringsafgiften for varebiler følger i høj grad afgiftssystemet for personbiler. Dog er afgiften for varebiler lavere end for personbiler, hvilket skyldes hensyn til erhvervene. Den lavere afgift giver incitament til at indregistrere en bil som varebil i stedet for personbiler. Ved ændringer af afgifterne på personbiler er det således vigtigt at indtænke, hvordan ændringerne påvirker beskatningen mellem person- og varebiler, og ændringer, der gennemføres for personbiler,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>det positivt og essentielt for erhvervslivet, at der fortsat skal være en maksimal afgift for varebiler over 3 tons samt at denne afgift reduceres fra 56.800 kr. til 47.000 kr. DI vurderer, at afgiften for en række mindre varebiler vil stige væsentligt sammenlignet med i dag, og at den relativt høje beskatning af de mindre varebiler kan have den effekt, at nogle virksomheder vil vælge en større varebil end nødvendigt.</p> <p>DI bemærker, at der af lovteksten kan opstå tvivl om, hvorvidt den maksimale afgift for varebiler alene gælder for den værdibase-rede del af afgiften, og at CO₂-til-læget skal lægges til derefter, hvorefter bundfradraget fratrækkes. Det bemærkes, at eksemplet i lovforslaget vedrører en varebil under 3.000 kg. totalvægt, hvorfor tvivlen ikke afklares herigennem, og at der er behov for en afklaring af forståelsen af reglen.</p> <p>DI bemærker, at det for de varebiler, hvor registreringsafgiften under alle omstændigheder højest efter de nye regler kan udgøre 47.000 kr. ikke giver mening at foretage den genberegning af afgiftsgrundlaget, som blev indført i</p>	<p>bør således også gennemføres for varebiler. Derfor vurderes det ikke hensigtsmæssigt at udskyde de foreslåede ændringer for varebiler. Hertil kan det bemærkes, at med de foreslåede ændringer i registreringsafgiften for nulemissionsvarebiler, vil afgiften være på omtrent samme lave niveau frem til 2025.</p> <p>Lovforslaget udmønter hovedparten af de initiativer som indgår i aftalen om Grøn omstilling af vejtransporten.</p> <p>En udskydelse af registreringsafgiften for varebiler under 3 tons vil kræve yderligere finansiering ud over det aftalte.</p> <p>Hensigten med lovforslaget vil blive præciseret med et ændringsforslag.</p> <p>Genberegningen af afgiftsgrundlaget har til formål at sikre, at leasingbiler betaler samme registreringsafgift som andre sammenlignelige køretøjer. Med forslaget ændres der ikke på dette.</p>

Organisation

Bemærkninger

2017. DI opfordrer til, at der foretages en ændring, så genberegningsskravet bortfalder i disse situationer i tråd med konklusionen i Skatteministeriets evaluering af leasingstramningerne fra 2019.

DI bemærker, at lovforslaget indeholder en markant skærpelse i forhold til den politiske aftale for så vidt angår batterifradraget. Det bemærkes, at batterifradraget efter den politiske aftale tilfalder alle plug-in hybridbiler, mens det efter lovforslaget kun gælder nul- og lavemissionsbiler. DI spørger endvidere til, om der ved beregning af batterifradraget bliver regnet med hele tal eller decimaler i DMR og givet fald hvor mange decimaler.

DI bemærker, at indførelsen af registreringsafgift på nulmissionsbiler, der koster mere end 400.000 kr., vil have betydning for taxivognmænds økonomi, da der skal svares afgift, når vognmanden sælger køretøjet. Det bemærkes, at dette vil øge omkostningerne for vognmænd, der har valgt en nulmissionsbil, hvilket er u hensigtsmæssigt i relation til den grønne omstilling.

Kommentarer

Omlægningen af registreringsafgiften skal være med til at forsimple afgiftssystemet for biler og sikre stabile rammevilkår for bilmarkedets aktører de kommende mange år.

Desuden fremmes nul- og lavemissionsbiler med aftalen. Et element heri er videreførelse af batterifradraget. Batterifradraget er målrettet nul- og lavemissionsbiler for netop at fremme nul- og lavemissionsbiler, som er formålet med aftalen.

Ved beregning af batterifradraget i DMR beregnes batterikapacitet med én decimal.

Efter gældende regler betales der ikke registreringsafgift af køretøjer anvendt til taxikørsel. Derfor påvirker ændringer i registreringsafgiften alene vognmænd, hvis de efterfølgende sælger deres køretøj. Regler vedr. dette er uændret ved lovforslaget.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI bemærker vedrørende vægtafgiftsloven, at lovforslaget ikke ændrer på satserne for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der er omfattet af lov om vejafgifter, og som fra 2025 vil være omfattet af en kilometerafgift for lastbiler, og at disse køretøjer heller ikke er omfattet af udligningsafgiften. DI bemærker, at de ikke kan støtte en kilometerafgift for lastbiler, der øger beskatning på mobilitet og forringer konkurrenceevnen, og at hvis Folketinget beslutter, at lastbiler mellem 3,5-12 tons også skal omfattes af en kilometerafgift, bør disse tilsvarende heller ikke være omfattet af udligningsafgift.</p> <p>DI noterer, at udligningsafgiften forhøjes på én gang med ca. 21 pct. for så at holdes i ro frem til 2030 frem for en årlig regulering på 1,9 pct. og bemærker, at afgiftstigningen i stedet bør indføres med en årlig mindre stigning frem mod 2030.</p> <p>DI kvitterer for den foreslåede justering af beskatningen af fri bil, som lægger sig op ad, hvad DI tidligere har foreslået, selvom DI havde foretrukket, at ændringen kun gjaldt nye kontrakter. Når justeringerne også får effekt for eksisterende kontrakter, er det fornuftigt at indføre ændringerne gradvist.</p>	<p>Indførelsen af en kilometerbaseret vejafgifter i Danmark for lastbiler indgår som et initiativ i aftale om Grøn omstilling af vejtransporten. Vejafgiften er ikke omfattet af dette lovforslag, men regeringen vil udarbejde et konkret oplæg her til. Den konkrete model skal – udover det grønne hensyn – bl.a. overvejes i forhold til konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>En overgangsordning kan, som DI bemærker, bestå i, at der er to regelsæt, der gælder for hhv. nuværende og kommende personer med fri bil, eller som i lovforslaget kun ét regelsæt, der gælder for alle, og som til gengæld indføres langsomt.</p> <p>En ulempe ved den førstnævnte er, at det dobbelte regelsæt vi skulle gælde i en meget lang år-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI mener dog grundlæggende, at det endelige beskatningsgrundlag bliver for højt i forhold til den reelle privatøkonomiske værdi af fri bil for medarbejderen. DI noterer sig således, at regeringen forventer, at justeringen vil føre til et varigt merprovenu fra beskatningen af fri bil – hvilket lægger sig til det varige merprovenu, der følger af andre ændringer af fri bil-ordningen over de seneste 10 år.</p> <p>Særligt mener DI, at 22,5 pct. af anskaffelsværdien synes meget høj sammenholdt med det typiske værditab på selv helt nye biler. Efter tre år med fri bil vil en medarbejder således have betalt skat af over 2/3 af bilens anskaffelsespris – foruden skat af miljøtillægget.</p> <p>Beskatningsgrundlag for fri bil er således højere end i Danmarks nabolande. I DI's forslag til en justering af beskatningen af fri bil indgik således en flad 'værdiprocent' på 20 pct.</p> <p>Målet må være, at den skematiske fastsættelse af beskatningsgrundlaget i fri bil-ordningen så korrekt som muligt reflekterer den privat-</p>	<p>række fremover. Selv om der typisk er en meget stor udskiftning af bilerne, der anvendes som fri bil, vil der være enkelte, der anvendes over en længere årrække og derfor ville skulle være på det 'gamle' regelsæt.</p> <p>Udgangspunktet for beskatningen af fri bil er, at beskatningen skal svare til den privatøkonomiske værdi for medarbejderen. Dog afbalanceret med, at reglerne skal være relativt enkle og skematiske.</p> <p>Der har gennem de sidste mange år været en relativ beskeden, men dog stigende tendens i antallet af personer med fri bil. Det indikerer, at beskatningen af fri bil ikke er for høj.</p> <p>Samtidig har de gældende regler en indbygget tendens til over tid gradvist at lempe reglerne for beskatningen af fri bil. Det skyldes, at beløbsgrænsen på 300.000 kr. mellem beskatning med 25 pct. og beskatning på 20 pct. ikke reguleres.</p> <p>Dermed vil en stadig større del af bilens værdi med gældende regler blive beskattet med 20 pct. og en tilsvarende mindre del med 25 pct. i takt med den almindelige prisudvikling. De gældende regler medfører således en gradvis lempelse af bilbeskatningen over tid. Med forslaget afskaffes denne mekanisme. Det varige merprovenu skal ses i dette lys.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>økonomiske værdi for medarbejderen ved at kunne råde over bilen i sin fritid – hverken mere eller mindre.</p> <p>DI opfordrer regeringen til at analysere i hvor høj grad, dette er tilfældet, herunder om der er behov for yderligere justeringer.</p> <p>DI foreslår, at 'anskaffelsespris' som grundlag for beregningen af beskatningsgrundlaget udgår og erstattes med offentlige listepreiser fra forhandlerne. På den måde sikres, at to medarbejdere med identiske biler stillet til rådighed, bliver beskattet ens, uanset hvad deres arbejdsgiver har af faktiske udgifter til bilen.</p> <p>DI anfører, at den nuværende rådighedsbeskatning af fri bil giver branchen nogle administrative udfordringer, idet der er et udtalt krav om levering af firmabilen den første eller den anden i kalendermåneden, da der ønskes rådighed over køretøjet i videst muligt omfang, fordi medarbejderen beskattes for hele kalendermåneden. DI foreslår derfor en mere fleksibel beskatning af fri bil, så der sker beskatning ved påbegyndt rådighed i perioder af sammenhængende 30 dage i stedet for pr. påbegyndt kalendermåned. Derved vil firmabilkunder kunne fordele</p>	<p>Formålet med omlægningen af bilbeskatningen er ikke en samlet nedsættelse af niveauet, men en omtrent provenuneutral omlægning, der i højere grad tager højde for udgifterne til brændstof. En nedsættelse af værdisatsen til 20 pct. for alle biler vil medføre en samlet lempelse af beskatningen af firmabiler.</p> <p>Det er ikke et krav, at der indrettes en standardpris for alle køretøjer. Desuden er det importørerne selv, der fastsætter sådanne standardpriser. Der er derfor køretøjer, hvor der enten ikke findes en standardpris, eller hvor denne ikke kan lægges til grund for beskatningen. Af disse grunde er den foreslåede alternative model ikke anvendelig uden væsentlige ændringer af systemet med standardpriser.</p> <p>Lovforslaget udmønter aftalen om Grøn omstilling af vejtransporten for så vidt angår den aftalte justering af beskatningen af fri bil, hvormed miljøtillægget vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og anskaffelsesprisen vægtes mindre. Det indgår ikke i aftalen at ændre på den nuværende -relativt enkle - rådighedsbeskatning. DI's forslag trækker i retning af lempeligere og mere komplicerede beskatningsregler for fri bil.</p>

Organisation

Bemærkninger

leveringen af køretøjer til medarbejderne hen over en måned alt efter, hvornår medarbejderen påbegynder rådigheden.

DI kvitterer for den foreslåede videreførelse af en lavere elafgift for erhvervsmæssig opladning til transport, hvilket er væsentligt for den grønne omstilling og for økonomien i den kollektive transport.

DI bemærker, at det af lovforslagets bemærkninger forudsættes, at de nye afgiftsregler anvendes fra lovforslagets fremsættelse, og at de Danske Bilimportører har foretaget et skøn over størrelsen af de udlæg/tilbagebetaling, der vil blive tale om. For elbiler drejer det sig om ca. 500 mio. kr., for plug-in hybridbiler om over 1 mia. kr. og for konventionelle biler 300-400 mio. kr. DI kvitterer derfor for, at der lukkes op for at udsætte fristen for indbetaling af registreringsafgift i april til november. Uanset denne udsættelse bemærker DI, at de meget store afgiftsbeløb vil have konsekvenser for den sikkerhed, den enkelte bilforhandler skal stille over for Motorstyrelsen, som efter trappemodellen skal svare til det månedlige afgiftstilsvare og opfordrer derfor til, at der ses på modellens urimelige konsekvenser og manglende proportionalitet sammenholdt med statens reelle risiko. DI foreslår, at der i 2022 ikke sker en forhøjelse af sikkerhedsstillelsen, hvis trappemodellen fasthol-

Kommentarer

Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at sikkerhedsstillelsen revideres årligt, og at overgangsperioden i første halvår derfor ikke bør have nogen betydning, da langt de fleste omberegninger af afgift bør være gennemført, når sikkerhedsstillelsen skal revideres ved udgangen af 2021.

Organisation

Bemærkninger

des. Det anbefales endvidere at suspendere den nuværende ordning, så der fra og med den 1. januar 2021 og til udlagt registreringsafgift er tilbagebetalt, alene skal stilles sikkerhed for 500.000 kr.

DI bemærker, at der i lovforslaget lægges op til, at de nye regler kan anvendes fra og med den 18. december 2020, men at Motorstyrelsen i så tilfælde stiller krav om, at beløbene i fakturaen skal være beregnet efter de gældende regler, og at dette giver forhandlerne ganske store udfordringer både i relation til beregningen af moms og i forhold til at forklare kunden, hvorfor fakturaen ikke stemmer med den aftalte pris. DI bemærker, at anvisningen fra Motorstyrelsen også tvinger virksomhederne til at omfakturere de enkelte biler, når lovændringen træder i kraft, hvilket rent administrativt er meget ressourcekrævende. DI foreslår på den baggrund, at det tillades at udforme fakturaer på baggrund af de nye regler, som det har været muligt tidligere i lignende situationer.

DI bemærker, at den foreslåede overgangsordning giver anledning til stor usikkerhed hos bilforhandlerne og ønsker bekræftet, at ordningen betyder, at biler, hvor der er indgået bindende aftale med slutbruger og dokumentation her-

Kommentarer

Det er korrekt, at beregningen af registreringsafgiften skal ske efter de gældende regler indtil lovens ikrafttræden. Der skal i forhold til selve afgiftsberegningen og angivelsen således ses bort fra de nye regler. Efter lovens ikrafttræden vil der ske en omberegning af registreringsafgiften, og en evt. difference i forhold til det indbetalte beløb vil blive efteropkrævet eller tilbagebetalt.

Som forhandler er det dog muligt allerede nu at oplyse og opkræve det beløb fra kunden, som svarer til en afgiftsberegning efter de nye regler. Der gælder dog i så fald særlige krav til fakturaen. Disse krav vil blive beskrevet nærmere af Motorstyrelsen hurtigst muligt, herunder vedrørende, hvordan der kan faktureres på en måde, hvor både momslovens og registreringsafgiftslovens fakturakrav overholdes.

For så vidt angår overgangsordningen henvises der til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at brændstofnormen er en del af overgangsbestemmelsen.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>for er indsendt til skattemyndighederne, skal afgiftsberigtiges med den afgift, der skulle have været betalt, såfremt bilen var registreret på købstidspunktet, herunder på baggrund af NEDC-tal. Det bemærkes endvidere, at det bør præciseres, at begrebet ”slutbruger” også omfatter et leasingselskabs køb af biler, og at det bør præciseres i lovteksten eller bemærkningerne, at overgangsordningen tilsvarende gælder ved en bindende leasingaftale alternativt kundens accept på et leasingtilbud.</p> <p>DI ønsker svar på, om overgangsordningen også kan anvendes, hvis der ikke er fuldstændig overensstemmelse mellem slutseddel og faktura, da det ofte forekommer, at der er aftalt mulighed for at ændre specifikationer eller udstyr i tiden ind til levering. Det nævnes også, at bilimportører i mange tilfælde yder support til salget af en konkret bil fx i form af en kreditnota, og at denne support ofte påvirker afgiften. DI spørger, om ændringer i denne support, der ydes fra importøren til den pågældende bil, og som påvirker afgiften og totalprisen på slutsedlen, vil have som konsekvens, at bilen ikke kan afgiftsberigtiges på overgangsordningen.</p> <p>DI bemærker endvidere, at det bør præciseres, at en bindende aftale kan udgøres af forskellige former for aftalegrundlag, idet der i branchen anvendes ordrebekræftelser,</p>	<p>For så vidt angår forståelsen af begrebet slutbruger henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at der vil kunne foretages nogle typer ændringer mellem slutseddel og faktura.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det afgørende er, om</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ordrebestillinger, e-mails og andre variationer over aftaleindgåelsen.</p> <p>DI bemærker, at bilforhandlere kan regne med at blive kontaktet af Motorstyrelsen, hvis den tilsendte dokumentation ikke er tilstrækkelig dokumentation for en bindende aftale og spørger til, hvor lang tid der i givet fald vil gå, før Motorstyrelsen giver besked. Der spørges endvidere til, hvortil forhandleren skal rette et eventuelt afgiftskrav, hvis Motorstyrelsen ikke accepterer den fremsendte dokumentation.</p> <p>DI ser gerne, at muligheden for at anvende overgangsordningen for biler solgt til slutbruger senest den 17. december 2020 også omfatter bilforhandlere, der selv med bindende virkning har indgået aftale om køb til eget brug senest den 17. december 2020.</p>	<p>der aftaleretligt er indgået en bindende aftale, og ikke præcis hvordan det bliver dokumenteret.</p> <p>Motorstyrelsen valgt at stille eventuelle afvisninger af anvendelse af overgangsordningen i bero, indtil den offentlige høring af lovforslaget. I de sager, hvor det er klart, at kravene ikke er overholdt, sker sagsbehandlingen løbende. Også disse sager har dog i et vist omfang afventet den offentlige høring, da afgrænsningerne på baggrund af høringssvarene kunne blive ændret.</p> <p>For så vidt angår afgiftskrav er økonomien i aftalen et spørgsmål mellem forhandleren og kunden. Det fremgår også af lovforslaget.</p> <p>Forhandlere kan betragtes som slutbrugere og er derved omfattet af overgangsordningen, hvis de køber et køretøj af en anden forhandler og i øvrigt lever op til betingelserne i bestemmelsen.</p>
<p><i>Brintbranchen (BB)</i></p>	<p>BB takker for anledningen til at afgive høringssvar. BB finder, at der er tale om et omfattende og vigtigt forslag, der ændrer grundlæggende på en lang række forhold, når det gælder bilbeskatningen i Danmark.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>BB finder principielt, at skellet mellem biler drevet af fossile drivmidler og biler, der bidrager til klimaneutral transport, burde være endnu større, end det bliver tilfældet med forslaget. BB anerkender samtidig de historiske og praktiske forhold, der gør, at bilafgifterne er et vigtigt element i den samlede finansiering af det danske samfund, og at det derfor kan være nødvendigt at bygge de grønne initiativer op om den eksisterende afgiftsmodel, selvom den er langt fra optimal.</p> <p>BB bemærker, at beskatningen principielt burde handle om klimabelastning og evt. andre tekniske egenskaber, frem for at tage udgangspunkt i bilens importpris. BB anerkender samtidig, at forslaget tager vigtige skridt i denne retning og skal opfordre til, at der fremadrettet forsæt sikres en høj vægtning af klimabelastning i parametrene for beskatningen.</p> <p>BB finder, at lovforslaget under de givne omstændigheder er et godt og vigtigt skridt på vejen mod den grønne omstilling af transporten i Danmark. Særligt for personbiltransporten er lovforslaget et vigtigt skridt i den rigtige retning, der dog ikke kan stå alene.</p> <p>BB finder det positivt, at lovforslaget overordnet søger at</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>bygge på et princip om teknologineutralitet, selvom det kompliceres af det værdimæssige udgangspunkt for afgiftsberegningen. BB finder, at princippet er godt og rigtigt, og at flere elementer i lovforslaget underbygger ambitionen fornuftigt. BB fremhæver, at der sikres en rimelig ligebehandling mellem forskellige typer af ikke-forbrændingsmotordrevne køretøjer.</p> <p>BB anerkender, at afgiftsfritagelsen for brændselsceller fortsætter i 2021, og det skaber den nødvendige stabilitet for branchen.</p> <p>BB finder det vigtigt, at beskatningen, når den pålægges brændselsceller fra 1. januar 2022 foregår på helt lige vilkår med batteridrevne biler efter princippet om teknologineutralitet. BB anerkender og kvitterer for udvidelsen af batterifradraget til også at gælde brændselscelleteknologi. Dette skaber en reel ligestilling mellem teknologier, hvilket er positivt og i tråd med både de udtrykte politiske ønsker og anbefalingerne fra ”Kommissionen for grøn omstilling af personbiler”. BB bemærker, at batteridrevne biler kommer til at spille en meget betydelig rolle i omstillingen, men under hensyntagen til mobilitetsbehov samt både den økonomiske og klimamæssige bæredygtighed af den nødvendige infrastruktur er det oplagt at fleksible teknologier som brændsels-</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>celledrevne biler bidrager til omstillingen – også af den lette del af transporten.</p> <p>Brintbranchen finder det positivt, at klimaelementerne styrkes i forhold til personbeskatningen af fri bil, men batteri- og brændselscelledrevne biler bør efter Brintbranchens opfattelse have yderligere fordele i udregningen af den personlige beskatning.</p> <p>BB finder samlet set, at der er tale om et godt og fornuftigt lovforslag, der trækker i den rigtige retning i forhold til grøn omstilling af transportsektoren.</p> <p>BB gør opmærksom på, at registreringsafgiftssystemet ikke alene kan klare opgaven, og der skal derfor følges op på lovforslaget med beskatning af e-fuels, udbygning af infrastruktur til alternative drivmidler m.v., for at sikre en teknologineutral og balanceret tilgang, hvor alle biltyper sikres lige adgang til infrastruktur m.v.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Elbil Alliance.</p> <p>Kommissionen for grøn omstilling af personbiler forventes at offentliggøre andel delrapport i 2021, der primært kommer til at omhandle de infrastrukturelle forhold, der skal være med til at understøtte den grønne omstilling.</p>
<p><i>Camping Outdoor Danmark (COD)</i></p>	<p>COD bemærker, at der med omlægningen ønskes en forenkling af afgiftssystemet, som COD støtter op om.</p> <p>COD bemærker, at autocamperforhandlere er pålagt en tung administrativ byrde i forbindelse</p>	<p>Beregningen af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 4 er med omlægningen blevet forenklet, hvilket også gælder for</p>

Organisation

Bemærkninger

med beregning af registreringsafgiften. Det skyldes, at der efter gældende regler kræves dokumentation for, at afgiften ved beregning efter registreringsafgiftslovens § 4 er lavere end ved anvendelsen af § 5 a stk. 2, sidste pkt. COD foreslår en forenkling af reglerne, så autocampere, der allerede i dag er omfattet af 45 pct.-reglen ikke først skal beregne en afgift efter registreringsafgiftslovens § 4. COD foreslår, at registreringsafgiften for køretøjer, der er konstrueret og indrettet til beboelse, beregnes af køretøjets samlede værdi ekskl. registreringsafgift med 0 pct. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten. COD bemærker, at dette forslag vil være i overensstemmelse med aftalepartiernes intention, som har været ikke at berøre afgiften for autocampere.

COD bemærker, at bør præciseres i loven, at tillægget for CO₂-udledning alene omfatter køretøjer, hvor afgiften skal beregnes efter registreringsafgiftslovens § 4. Det bemærkes, at det er CODs opfattelse, at der ud fra det fremsendte lovforslag ikke skal foretages et tillæg for CO₂-udledning ved beregning af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, sidste pkt.

Kommentarer

autocampere. Yderligere forenkling, som foreslået af COD, vil ændre på beskattningen af autocampere.

Efter de tidligere regler har tillæg og fradrag for brændstoffeffektivitet (km/l) kun indgået i beregningen af registreringsafgiften for autocampere efter registreringsafgiftslovens § 4 og ikke efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2. Dette princip videreføres med lovforslaget, og der skal derfor kun medregnes tillæg for CO₂ efter registreringsafgiftslovens § 4 for autocampere. Beregnes afgiften for autocampere efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, skal der således ikke medregnes CO₂ tillæg, helt i overensstemmelse med de tidligere regler om tillæg/fradrag for brændstoffeffektivitet.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>COD opfordrer til en nedsættelse af den nugældende minimumssats på 45 pct., da denne er fastsat ud fra en betragtning om, at bildelen af en campingbil udgør cirka en tredjedel af værdien af køretøjet. COD bemærker, at beboelsesdelen i dag udgør mere end to tredjedele af den samlede værdi. Det foreslås derfor, at afgiftsniveauet for egentlige campingbiler kommer til at afspejle niveauet for registreringsafgiften for personmotorkøretøjer, så campingbiler ikke blot bliver registreret og opbevaret i Sverige og Tyskland, hvor afgiftsniveauet er lavere. COD foreslår, at satsen eksempelvis nedsættes til 35 pct., så afgiften kommer til at afspejle afgiften på personbiler.</p> <p>COD opfordrer til, at ejerafgiften efter brændstofforbrugsafgiftsloven nedsættes for autocampere på tilsvarende måde, som ejerafgiften er nedsat for veteranmotorkøretøjer, da egentlige autocampere, som er indrettet med fastmonteret køkken, bad og toilet kan sidestilles med campingvogne og ikke kan anses som bil nr. to i en husstand. COD foreslår på den baggrund, at der indføres en ordning for køretøjer, der er indregistreret som personbil/beboelse med en køreklar vægt over 2585 kg., der svarer til den, der gælder for veterankøretøjer.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoCamperRådet, hvor det fremgår, at en lempelse af minimumsafgiften ikke er i tråd med aftalens hensigt.</p> <p>Der henvises til kommentaren til AutoCamperRådet, hvor det fremgår, at der ikke vurderes at være grundlag for nedsættelse af ejerafgiften for autocampere samtidig med, at der foreslås en generel forhøjelse af ejerafgiften, som skal gælde for andre køretøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Danish Street Rod Association (DSRA)</i></p>	<p>DSRA er bekymret for, at lovforslaget vil have den virkning, at en del uoriginale veteranbiler ikke vil blive behandlet på lige fod med veteranbiler, som fremstår som ved første registrering.</p> <p>DSRA bemærker, at forslagens fastholdelse af, at biler, som har mistet deres afgiftsmæssige identitet, vil have som konsekvens, at mange af de biler, som ændringen var tiltænkt, ikke bliver omfattet. Det bemærkes, at Motorstyrelsens mange tidligere sager om mistet identitet vidner om, at der skal ganske få ændringer til, før identiteten mistes, og at fortolkningen i praksis er meget inkonsistent. DSRA frygter, at de mange sager omkring tab af identitet vil fortsætte. DSRA ønsker derfor, at reglen om afgiftsmæssigt identitetstab skal tages ud af lovforslaget, eller at der fastsættes langt mere klare og tolerante regler for, hvordan reglerne skal fortolkes.</p> <p>DSRA bemærker, at organisationen finder det meget uheldigt, at biler, der er mere end 35 år gamle, vil få en højere vægtafgift.</p>	<p>En del af lovforslaget går netop ud på at ophæve det særlige originalitetskrav til veteranbiler. Disse biler vil fremadrettet kun skulle afgiftsberigtige på ny, når fritagelse efter de almindelige identitetsregler ikke er opfyldt</p> <p>Hobbybetonede ændringer i et køretøjs fremtræden, som foregår som løbende vedligeholdelse, vil ikke som udgangspunkt være i en kategori, der udløser fornyet betaling af registreringsafgift, da originalitetskravet udgår.</p> <p>Vægtafgiften for biler, der er mere end 35 år gamle, er fastsat til 25 pct. af afgiften for yngre biler. Denne regel ændres ikke med lovforslaget.</p>
<p><i>Danmarks Frie Autocampere (DFAC)</i></p>	<p>DFAC bemærker, at afgiftsgrundlaget ikke bør være bilens evne til at udlede CO₂, men den faktisk udledte mængde udledte CO₂ ved det aktuelt kørte antal km. DFAC</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autocamperrådet, hvor det fremgår, at der ikke vurderes at være grundlag for nedsættelse af ejerafgiften for autocampere, samtidig</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>opfordrer til, at vægtafgiften/ejer-afgiften samt udligningsafgiften for autocampere reduceres, så den reelt lavere udledning af CO₂ for autocampere afspejles, da disse på grund af kørselsmønster og typiske brug kører meget færre km end en gennemsnitlig personbil.</p> <p>DFAC bemærker, at det kunne ske enten ved en reduktion af det nuværende udgangspunkt for forhøjelserne i brændstofforbrugsafgiftsloven eller ved at indsætte en bestemmelse om, at forhøjelserne ikke finder sted for køretøjer indregistreret som personbiler til beboelse – indtil en bedre model for måling af kørte km eller den reelle udledning eksisterer.</p> <p>DFAC bemærker, at en del autocampere har et helt personligt præg, er bygget på allerede indregistrerede varevogne og herefter omregistreret til anvendelse som autocamper. Men til sådanne ombygninger kan naturligvis ikke stilles de samme forventninger til emission som til tilsvarende nye biler. DFAC foreslås derfor, at de foreslåede forhøjelser i registreringsafgiftsloven kun gælder for biler, der ikke tidligere har været indregistreret.</p> <p>DFAC bemærker, at der endnu ikke er alternativer til grønnere M1 personbiler i den tungere vægtklasse, og at udvikling af el-auto-</p>	<p>med at der foreslås en generel forhøjelse af ejerafgiften, som skal gælde for andre køretøjer.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autocampergruppen, hvor det fremgår, at omlægningen af registreringsafgiften for autocampere medfører et omtrent uændret niveau af registreringsafgiften ift. gældende regler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>campere er i sin vorden, men hovedparten af danske bilister vil ikke kunne køre med dem, fordi de bliver for tunge til et B-kørekort. For varevogne er dette for nyligt lempet, så man kan køre el-biler op til 4.250 kg med et B-kørekort, hvis overvægten skyldes fremdriftsmetoden (batterier). Da der endnu ikke er alternative valg af billedel/motor, og da den fortsatte motorudvikling i nærmeste fremtid kun kan forventes at bidrage i beskedent omfang, kunne en løsning for disse mellemstore og store personbiler være at reducere CO₂-aftrykket ved at motivere til anvendelse af en større andel HVO – 2. generation biodiesel – i det omfang det er muligt.</p> <p>DFAC bemærker, at autocamperismen allerede er et af de mindst forurenende turistsegmenter, kun overgået af vandre- og cykelturisten. På grund af manglen på store P-pladser i byerne, ved stationer, hospitaler og andre offentlige steder, er mange autocampere vanskelige at bruge som en reel personbil i det daglige, hvilket tvinger mange ejere til at eje en mindre bil nr. 2, som bruges i det daglige. Vægtafgift/ejeravgift og udligningsafgift betales uanset om bilen holder stille i ejerens indkørsel, holder på en naturskøn overnatningsplads eller danner udgangspunkt for byturisme – men imens udleder bilen ingen CO₂.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autocampergruppen, hvor det fremgår, at beskatningen af autocampere skal ses i forhold til den øvrige beskatning af køretøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Det bemærkes, at nærturismen er langt mindre CO₂-belastende end flyturismen, og Danmarks yderområder har gavn af autocamper-turismen udenfor højsæsonen. Det bemærkes, at forudsætningen for denne nærturisme er, at man har råd til at have sin autocamper holdende i indkørslen, mens man går på arbejde og ikke bruger den. Med for høje halvårslige afgifter vil der være en øget tilbøjelighed til at afmelde bilen i de koldeste 3-4 måneder - med urimelige administrationsomkostninger og ressourcespild til følge - samtidig med at bilen ikke kan bruges i netop den sæson, hvor yderområderne i Danmark har mest brug for at få turistbesøg. Økonomisk set er statens omkostning ved at reducere ejer-/vægt- og udligningsafgifter for autocampere minimal. Det bemærkes, at de forhøjede afgifter kan undgås ved at indskyde en autocamper i en tysk klub og få en ret til brugen syd for Danmarks grænser, men også herved mistes turistomsætningen, for den må kun køre transit i Danmark.</p>	<p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p>
<p><i>Danmarks Skatteadvokater (DSA)</i></p>	<p>DSA bemærker vedrørende tillægget for CO₂-udledning, at det er foreslået, at CO₂-udledningen kan beregnes på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km., såfremt CO₂-udledningen for det pågældende køretøj ikke kan opgøres. DSA bemærker, at de er bekendt med, at Motorstyrelsen indkalder køretøjer til nyt toldsyn, hvis Motorstyrelsen</p>	<p>Der opfordres til, at DSA tager særskilt kontakt til Motorstyrelsen herom, da Motorstyrelsens praksis for indkaldelse til toldsyn ligger uden for aftalens rammer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>er af den opfattelse, at det beregnede brændstofforbrug, som har været anført i DMR for køretøjet i flere år, ikke er korrekt. Det bemærkes, at synshallerne ikke selv kan indtaste et brændstofforbrug, hvorfor det efter DSAs opfattelse næppe er muligt at svindle med oplysningerne om brændstofforbruget, hvilket Motorstyrelsen hentyder til i forbindelse med indkaldelse af køretøjerne til toldsyn flere år efter, at køretøjerne er blevet indregistreret i Danmark.</p> <p>DSA bemærker, at det retssikkerhedsmæssigt er betænkeligt, at en offentlig myndighed kan indkalde et køretøj til toldsyn i tilfælde, hvor der eventuelt har været fejl i myndighedernes it-system på et tidspunkt, hvis beregningen skulle vise sig at være forkert. Der bør endvidere efter DSAs opfattelse være klar hjemmel til, at det er beregningsmodellen, som var gældende på det tidspunkt, hvor køretøjet blev indregistreret første gang i Danmark, som er gældende for brændstofforbrugsberegningen. DSA bemærker, at det forhold, at Motorstyrelsen indkalder et køretøj, som er blevet indregistreret i Danmark i eksempelvis 2014, til toldsyn i 2021, ikke bør føre til, at beregningen af brændstofforbruget bliver beregnet efter den model, der er gældende i 2021, når alle køretøjer ikke skal have opgjort brændstofforbruget efter de nye beregningsmodeller. For at styrke retssikkerheden opfordrer DSA til, at der fastsættes en helt</p>	<p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>For så vidt angår forslaget om fastsættelsen af en klar lovhjemmel til, hvordan brændstofforbruget opgøres i de tilfælde, hvor oplysningerne ikke fremgår af dataerklæringen for et køretøj, vil det blive undersøgt nærmere, om der er muligt at gennemføre nærmere vejledning herom.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>klar lovhjemmel til, hvordan brændstofforbruget opgøres i de tilfælde, hvor oplysningerne ikke fremgår af dataerklæringen for et køretøj.</p> <p>DSA bemærker vedrørende de foreslåede regler om beregningsgrundlag for registreringsafgift for veterankøretøjer, at det kan være vanskeligt at fremskaffe oplysninger om køretøjernes nyvognspris, da flere af modellerne ikke har været hjemtaget til Danmark fra ny, og at det er uhensigtsmæssigt at bygge videre på en bestemmelse, som ikke kan efterleves i praksis. DSA opfordrer til, at der fastsættes bestemmelser om afgiftsberegning, der dels er gennemskuelige, dels er mulige at efterleve.</p> <p>DSA bemærker, at de tidligere har foreslået, at der indføres et værdifaldssystem til brug for beregning af registreringsafgiften, som eksempelvis kan tage afsæt i udmeldte vejledende priser i detalleddet. Det nævnes, at bl.a. Holland har et sådant system for afgift på køretøjer.</p> <p>DSA bemærker, at de nugældende regler om værdifastsættelse af køretøjer blev indført i 1991, da EF-domstolen fastslog, at den danske registreringsafgift var traktatstridig i forhold til afgiftsberigtigelse af brugte køretøjer, og at reglerne herefter blev ændret, så registreringsafgiften for brugte køretøjer</p>	<p>Reglerne har til formål at sikre, at der betales samme registreringsafgift som andre sammenlignelige køretøjer. Med forslaget ændres der ikke på dette.</p> <p>Det kan bekræftes, at de gældende regler for registreringsafgift af brugte indførte biler mv. i grundformen stammer fra 1991.</p> <p>Som det fremgår af kommentaren til høringssvaret fra Bilbranchen og DI, følger det af retspraksis, at</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>skulle beregnes ud fra en skøns- mæssig værdifastsættelse af sam- menlignelige indregistrerede køre- tøjer på det danske marked. Det bemærkes, at reglerne om godtgø- relse af registreringsafgift ved ek- sport og indregistrering af køretø- jer på forholdsmæssig registre- ringsafgift er blevet indført efter- følgende, dels for at overholde an- befalinger fra Kommissionen, dels for at overholde EU-Domstolens praksis om forholdsmæssig regi- streringsafgift, da den danske regi- streringsafgiftslov før indførelse af regler om forholdsmæssig registre- ringsafgift var traktatstridig. Det bemærkes, at reglerne for værdian- sættelse af køretøjer imidlertid ikke blev ændret i forbindelse med ind- førelse af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved eksport samt reglerne for adgang til at ind- registrere køretøjer på forholds- mæssig registreringsafgift. DSA bemærker, at sammenlignings- grundlaget til brug for værdiansæt- telse af køretøjer ikke vil afspejle den reelle markedsværdi for køre- tøjerne, når der alene skal henses til det danske marked, da det ikke er alle bilmodeller, der indregistre- res i Danmark på fuld afgift.</p> <p>DSA bemærker vedrørende den foreslåede overgangsperiode, at der i forbindelse med nedsættelse af registreringsafgiften fra 180 pct. til 150 pct. stadig verserer sager for domstolene, der har til formål at opnå afklaring af, hvordan der skulle ske tilbageregulering. DSA opfordrer til, at der fastsættes helt</p>	<p>det er det aktuelt gældende afgifts- regime, der er bestemmende for, hvor stor en del af værdien af et al- lerede registreret køretøj, der er re- sidual registreringsafgift.</p> <p>Motorstyrelsen vil dog se på, hvor- dan de efterspurgte retningslinjer kan udarbejdes.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>klare bestemmelser om, hvordan registreringsafgiften skal fastsættes på ny for brugte køretøjer, og at der fastsættes helt klare retningslinjer for, hvordan registreringsafgiften skal fastsættes på ny, så forhandlerne har en reel mulighed for at oplyse den endelige pris overfor forbrugeren inden købet af køretøjet.</p> <p>DSA anbefaler, at det klart kommer til at fremgå af overgangsbestemmelsen, at værdien af køretøjet uden afgiften er den samme både før og efter ændringen af registreringsafgiftsloven, og at det forhold, at der sker en ændring i en afgiftssats, ikke fører til, at værdien af et køretøj uden afgifter ændrer sig.</p> <p>DSA opfordrer til, at overgangsbestemmelsen vedrørende bindende købsaftaler ligeledes kommer til at gælde bindende aftaler, som er indgået mellem et leasingselskab og en slutbruger, da mange borgere i dag ikke køber køretøjer, men derimod leaser køretøjer.</p> <p>DSA ønsker bekræftet, at det er korrekt forstået, at der med lovforslaget ikke skal foretages et tillæg for CO₂ udledning for veteranmotorkøretøjer og autocampere, der afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, sidste pkt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>Veteranbiler omfattes ikke af reglerne om CO₂-tillæg.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Autogenbrug (DAG)</i></p>	<p>DAG udtrykker tilfredshed med forslaget og bemærker, at ændringen af registreringsafgiften til en beregning af værdi kombineret med en faktor for CO₂-udledning kan ses som et første skridt på vej væk fra den værdibaserede afgift, hvilket DAG hilser velkommen.</p>	
<p><i>Dansk Bilbrancheråd (DBR)</i></p>	<p>DBR finder det stærkt beklageligt, at man ikke har udnyttet den unikke mulighed til at foretage en fuldstændig omlægning af bilafgifterne til en teknisk baseret afgift.</p> <p>DBR anerkender og bifalder retningen i det fremsatte lovforslag, men finder det uambitiøst. DBR finder det uforståeligt, at man har beholdt det værdibaserede element og tilføjet endnu et element i form af et CO₂-tillæg. Det er DBRs opfattelse, at det formentlig ikke vil have den store effekt på de bestående udfordringer i forhold til det værdibaserede element, at man reducerer vægningen heraf i den samlede afgiftsbetaling.</p> <p>DBR er kritisk indstillet over, at den grønne omstilling delvist finansieres ved at straffe ejere af konventionelle biler og mener, at omstillingen bør finansieres bredt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler.</p> <p>Omlægningen af registreringsafgiften indebærer samlet set en forenkling af afgiftssystemet, da flere eksisterende tillæg og fradrag afskaffes, samtidig med at der indføres ét nyt tillæg.</p> <p>Aftalen er delvis finansieret inden for bilområdet og delvist af det grønne råderum.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DBR bemærker vedrørende den foreslåede overgangsperiode, at det er helt urimeligt, at det private erhvervsliv skal belastes med kreditrisikoen for, at slutkunden adskillige måneder efter en endelig købsaftale vil betale den efterfølgende regulering. DBR bemærker også, at det er helt urimeligt, at det private skal belastes likviditetsmæssigt og tvinges til at finansiere afgifter, fordi Motorstyrelsen i en helt urimelig lang overgangsperiode skal administrere efter ophævede regler. DBR opfordrer til, at kreditrisikoen skal påhvile staten, så det er kunden og ikke selvanmelderen, der hæfter for den efterfølgende regulering i juni 2021.</p> <p>DBR anerkender, at hensynet til den helt særlige prisfølsomhed på markedet gør, at der må være en vis samtidighed mellem det tidspunkt, hvor afgiftsændringer kommer til befolkningens kundskab og ikrafttrædelsestidspunkt, men er dog helt uforstående og stærkt kritiske over for, at det skal tage Motorstyrelsen mere end et halvt år at indrette sig på de nye afgifter.</p> <p>DBR bemærker, at det er stærkt uhensigtsmæssigt at efterlade markedet i et lovgivningsmæssigt vakuum, hvor branchen ikke kan oplyse markedet om de endelige priser på branchens produkter. Der henvises i den sammenhæng til, at FDM har frarådet deres medlemmer at købe bil, indtil der er ro om</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift udskydes midlertidigt.</p> <p>Den foreslåede omlægning af bilafgifterne er relativt stor og kræver omfattende systemtilpasninger og nyudviklede it-løsninger i DMR. Dette skyldes ikke mindst, at omlægningen både indebærer afskaffelse af nogle elementer og indførelse af nye elementer.</p> <p>De foreslåede ændringer kan først systemunderstøttes den 1. juni 2021, hvor lovforslaget træder i kraft.</p> <p>Skatteforvaltningen vil i den mellemtilgørende periode understøtte branchen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>afgifterne. Herudover bemærkes, at det er helt utilstedeligt, at branchen overlades til sig selv og må forlade sig på private aktører for beregning af korrekte afgifter.</p> <p>DBR bemærker, at det er misvisende at tale om en omlægning af bilafgifterne, da der i realiteten er tale om, at man har øget antallet af afgiftselementer fra ét til to. Vedrørende den nye CO₂-baserede afgift bemærker DBR, at det bør kodificeres, at synshaller ved toldsyn skal registrere enten CO₂-udledningstallet eller det omregnede CO₂-udledningstal baseret på bilens brændstofforbrug. Der opfordres til at sænke kravet om fremvisning af originalt COC-dokument til fremvisning af en kopi indhentet via private aktører. DBR bemærker, at det ikke er alle fabrikanter, der er lige behjælpelige ved anmodning om fremsendelse af COC-dokument.</p> <p>DBR opfordrer endvidere til, at det præciseres, hvorvidt importøren har pligt til at fremlægge disse oplysninger til toldsyn og bemærker, at det er uklart, om importøren har pligt til at fremlægge COC-dokument, og kun i det tilfælde, hvor CO₂-udledningstallet ikke</p>	<p>Derudover er der stor fokus på, at der skal være en hurtig og smidig sagsbehandling af de efterreguleringer, der skal ske på den anden side af lovforslagets vedtagelse.</p> <p>Derudover påtænker Motorstyrelsen at udarbejde en række prissemler, som kan bruges til vejledning.</p> <p>Ved import af brugte køretøjer skal oplysningerne fra CoC-dokumentet vedr. udledningen af CO₂ pr. km lægges til grund. En kopi af CoC-dokumentet indhentet via private aktører ligestilles i den forbindelse med det originale CoC-dokument.</p> <p>Tilsvarende gælder det, at en evt. omregnet udledning af CO₂ på baggrund af bilens brændstofforbrug også skal dokumenteres ved det originale COC-dokument eller kopi heraf indhentet via private aktører.</p> <p>Der vil blive stillet ændringsforslag, som præciserer, hvordan omregningen af brændstofforbruget skal foretages.</p> <p>Udgangspunktet er, at forhandleren har pligt til at indhente CoC-dokumentet for at få oplysninger om udledningen af CO₂ pr. km. Den alternative omregningsmetode efter vægt skal således kun finde anvendelse, hvis der enten ikke findes et CoC-dokument, eller hvis dokumentet ikke indeholder</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>fremgår af dokumentet, kan anvende den alternative omregningsmetode eller om man frit kan anvende omregningsmetoden.</p> <p>DBR beder om en bekræftelse af, at der ved beregning af et omregnet CO₂-tal kan tages udgangspunkt i bilens faktiske brændstofforbrug, hvis dette er kendt, så det ikke også i disse situationer er obligatorisk at beregne et tilnærmet brændstofforbrug baseret på bilens egenvægt.</p> <p>DBR bemærker med tilfredshed, at der sker enkelte isolerede forenklinger af afgiftssystemet. DBR bifalder de foreslåede afskaffelser af en række fradrag og tillæg.</p> <p>DBR opfordrer til, at lejligheden benyttes til at udbedre konkurrenceforvridende elementer i de tilbageværende fradrag. Som eksempel nævnes fradraget for særlig anvendelse ved afgiftsberigtigelse af brugte biler, som gives, hvis en bil langt overvejende har været anvendt til udlejning uden fører. DBR bemærker, at fradraget administreres på en måde, der stiller aktører på brugtbilmarkedet ringere end deres konkurrenter – fx leasingselskaber, da det er illusorisk, at sælger vil afgive de oplysninger, der er nødvendige for at kunne opfylde dokumentationskravet. DBR opfordrer på den baggrund</p>	<p>oplysninger om CO₂ eller et evt. forbrug af brændstof, som kan omregnes.</p> <p>Det faktiske brændstofforbrug skal også dokumenteres ved CoC-dokumentet, hvis det anvendes til omregning af udledning af CO₂ pr. km, jf. kommentaren ovenfor.</p> <p>Værdifastsættelsen af brugte biler og motorcykler skal så vidt muligt afspejle det konkrete køretøjs handelsværdi her i landet. Fradraget for særlig anvendelse af brugte biler, som overvejende har været anvendt til udlejning uden fører, er et af de elementer, der anvendes, og dette fordi et stort antal forskellige førere anses for at give et større slid på køretøjet. Af samme grund gives det nævnte fradrag ikke ved afgiftsberigtigelse af leasingbiler, da disse netop ikke er karakteriseret ved et større antal førere.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>til, at der sikres afgiftsmæssig ligestilling på dette punkt.</p>	<p>Er der tale om biler, der har kørt uden afgift her i landet, har Skatteforvaltningen de nødvendige oplysninger.</p>
<p><i>Dansk Bilforhandler Union (DBFU)</i></p>	<p>DBFU kan overordnet tilslutte sig hensigten med lovforslaget og er tilfredse med forenklingen af fradrag/tillæg. Det ses som et skridt i retningen af en mere teknisk baseret registreringsafgift.</p> <p>DBFU er kritisk overfor ændringen af den værdibaserede del af registreringsafgiften for varebiler omfattet fra de nugældende 30 pct. til 50 pct. og bemærker, at ændringen vil medføre en væsentlig prisstigning på varebiler med en totalvægt på indtil 3 ton. DBFU bemærker, at det i mange tilfælde vil være billigere af anskaffe varebiler med tilladt totalvægt på over 3 ton, og derfor vil man kunne forvente en stigning i salget af dem samtidig med et fald i salget af varebiler med tilladt totalvægt under 3 ton. Det vil have en negativ effekt på den samlede CO₂-udledning.</p> <p>DBFU finder ikke pitstoppet i 2025 hensigtsmæssigt, da det ikke skaber en lang periode med ro på bilafgifterne. Historisk set medfører sådan uro om bilafgifterne en opbremsning i bilsalget, der kan ramme bilbranchen økonomisk hårdt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen og DI, hvor det fremgår, at en ændring vil kræve yderligere finansiering.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at pitstoppet bl.a. skal ses i lyset af usikkerheden forbundet med den teknologiske udvikling.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DBFU er stærkt kritiske overfor håndteringen af overgangsperioden for registreringsafgiften frem til, at det Digitale Motorregister kan håndtere de nye bilafgifter. Det gælder særligt for registreringsafgiften på 65 pct. på plugin hybridbiler og elbiler. DBFU bemærker, at det lægger et urimeligt stort pres på bilforhandlernes likviditet. DBFU bemærker, at de tidligere har foreslået alternative løsninger, herunder et forslag om udsættelse af indbetaling af registreringsafgiften. Alternativt bemærkes, at man kan fortsætte opkrævningen baseret på 2020-reglerne, indtil det Digitale Motorregister er klar.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift udskydes midlertidigt. Konkret foreslås det, at betalingsfristen for afgiftsperioden marts 2021 udskydes til den 15. november 2021.</p> <p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.</p>
<p><i>Dansk Elbil Alliance</i></p>	<p>Dansk Elbil Alliance bemærker, at det særlige fradrag for medarbejdere med grøn firmabil på 40.000 kr. i 2020 har haft stor betydning for valget af grønne firmabiler og senere for gensalgs-markedet, og dermed været et væsentlig bidrag til den grønne omstilling af personbilerne.</p> <p>Dansk Elbil Alliance bemærker, at de foreslåede regler om beskatning af fri bil ikke er nær så attraktiv for medarbejderne. Lovforslaget gør det dermed vanskeligere for virksomhederne at træffe grønne valg for firmabilflåden, fordi medarbejderne bliver beskattet hårdere med dette lovforslag.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at den foreslåede omlægning er en langtidsholdbar løsning, der på passende vis vægter bilens værdi og brændstofforbrug i beskatningsgrundlaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>For at undgå større skattestigninger for medarbejdere med en elbil som firmabil, foreslår Dansk Elbil Alliance, at fradraget på 40.000 kr. pr. år videreføres 2-3 år på samme niveau, evt. så medarbejdere med pluginhybridbil får et fradrag på 20.000 kr. Fradragene kunne herefter udfases over en årrække, hvilket vurderes at koste 50-60 mio. kr. om året.</p>	
<p><i>Dansk Erhverv (DE)</i></p>	<p>Dansk Erhverv bemærker overordnet, at det er positivt, at lovforslaget må forventes at sætte mere gang i salget af grønnere biler, og at der bliver skabt ro om bilafgifterne i de næste mange år. Dansk Erhverv bemærker også, at det lykkedes i 11. time at sikre, at der kommer en udskydelse af registreringsafgiften for de grønne biler i marts måned, og at der uden denne ændring ville have været en stor risiko for, at salget af de grønne biler ville være gået i stå. Det bemærkes, at det er svært at forstå, hvorfor registreringsafgiften ikke er udskudt i den resterende del af overgangsperioden og der er derfor en stor risiko for, at salget af de grønne biler vil gå i stå efter marts.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranschen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift for afgiftsperioden marts 2021, der er den 15. april, udskydes til den 15. november 2021.</p> <p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører (DDB)</i></p>	<p>DDB bemærker, at de overordnet er meget tilfredse med de foreslåede ændringer af registreringsafgiftsloven og vurderer, at lovforslaget rummer reelle afgiftslempler for de grønne nul- og lave-missionsbiler, hvilket er en</p>	

Organisation

Bemærkninger

forudsætning den grønne omstilling af især bestanden af personbiler. DDB roser endvidere aftaleparterne for at have taget ansvar for at afværge de planlagte afgiftstigninger for grønne biler, der ellers ville være trådt i kraft pr. 1. januar 2021, selvom lovforslaget er kommet meget sent og efter en periode, hvor erhvervet har været efterladt i uvished om de fremtidige bilafgifter.

Det er DDBs vurdering, at den positive udvikling i salget af elbiler og plug-in hybridbiler kan fortsætte i de kommende år, og at dette flugter med aftaleparternes politiske ambitioner om at fremme opladelige biler i form af både elbiler og plug-in hybridbiler.

DDB bemærker, at den nye afgiftsmodel indebærer en forenkling af registreringsafgiften og en sanering af en række af de tekniske fradrag i den afgiftspligtige værdi af bilen. Det bemærkes, at disse fradrag dybest set var lappeløsninger, der skulle kompensere for de sikkerhedsmæssigt uheldige effekter af beskatningen af bilens værdi.

DDB bemærker, at den gradvise forhøjelse af den grønne ejerafgift isoleret set repræsenterer et skridt i retning af mere teknisk og løbende beskatning af biler, men at dette dog ikke opvejer, at afgifterne fortsat overvejende betales på én gang ved købet, og er baseret på

Kommentarer

Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>bilens værdi. DDB ser gerne, at en endnu større del af afgifterne samlet set blev flyttet fra registreringsafgiften til de løbende ejerafgifter.</p> <p>DDB bemærker, at den nye afgiftsmodel fortsat altovervejende baseret på beskatning efter bilens værdi og at dette beskatningsprincip har nærmest uoverskuelige negative konsekvenser, både fordi det medfører beskatning af al ny teknologi i biler, herunder af sikkerhedsudstyr, og fordi det medfører enorme administrative byrder for erhvervslivet og skattemyndighederne. DDB bemærker, at dette viser sig ved, at en betydelig del af Motorstyrelsens kontrolaktiviteter alene kan henføres til det faktum, at registreringsafgiften er en værdibaseret engangsafgift.</p> <p>DDB bemærker, at de betydelige ulemper og administrative byrder desværre ikke mindskes med lovforslaget.</p> <p>DDB anerkender ikke de fordelingspolitiske argumenter for at fastholde værdi som beskatningsparameter, og har sammen med DI/Bilbranchen dokumenteret overfor skattemyndighederne, at tilnærmelsesvist de samme fordelingspolitiske effekter kan opnås gennem anvendelse af tekniske beskatningsparametre. DDB konstaterer på den baggrund, at den foreslåede nye model for bilafgifterne desværre ikke er en tilstrækkelig</p>	<p>store prisændringer for konkrete typer af biler.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>langtidsholdbar model, idet den viderefører de eksisterende ulemper ved værdi som beskatningsprincip.</p> <p>DDB bemærker, at der er begrænset differentiering i CO₂-tillægget for biler med udledninger op til 125 gram/CO₂ pr. km sammenlignet med differentieringen for biler med CO₂-udledning over 125 gram og over 160 gram pr. km. Det bemærkes, at det kan betyde, at især konventionelle biler med avanceret hybridteknologi uden opladningsmulighed ikke belønnes tilstrækkeligt for de miljømæssige gevinster ved denne teknologi, fordi hybridteknologien fordyrer bilen og dermed den værdi-baserede del af afgiften.</p> <p>DDB bemærker, at overgangen fra energiforbrug/energieffektivitet til CO₂-udledning ikke er teknologineutral, men fritager pr. definition elbiler for tekniske beskatningsparametre. DDB bemærker, at energieffektivitet er et relevant teknisk beskatningsparameter, hvis man ønsker at fremme de mest energieffektive elbiler.</p> <p>Det bemærkes overordnet, at valget af CO₂-udledning ikke harmonerer med planerne om indførelse af en generel CO₂-afgift, hvis en sådan afgift skal inkludere biler og at der i givet fald vil blive tale om dobbeltbeskatning, hvorved det</p>	<p>Differentiering af CO₂-tillægget skal både ses i sammenhæng med ønsket om en ensartet CO₂-afgift, provenu, fordelingsmæssige konsekvenser og systemmæssig understøttelse.</p> <p>Med den foreslåede omlægning differentieres CO₂-tillægget med tre trin, så de mest CO₂-udledende biler betaler mest pr. udledt g CO₂.</p> <p>Hybridbiler udleder dog typisk under 125 g CO₂ pr. km, hvormed de skal betale CO₂-tillæg efter den laveste sats.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at den foreslåede omlægning indebærer, at registreringsafgiften målrettes køretøjernes CO₂-udledning.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen og DI, hvor det fremgår, at det med aftale om Grøn skattereform af 8. december 2020 blev aftalt at en ekspertgruppe skal udarbejde forslag til udformning af en ensartet CO₂e-regulering.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>økonomiske rationale bag en generel CO₂-afgift, der inkluderer biler, undermineres.</p> <p>Det bemærkes, at inddragelse af varebiler i den nye model for bilafgifter og særligt de miljømæssige begrundelser herfor er meget tvivlsomme. Det bemærkes, at det er særligt tvivlsomt, om den nye foreslåede model af bilafgifterne vil have nogen som helst positiv indflydelse på omstillingen af bestanden af varebiler til nul- og lavemissionsbiler.</p> <p>Det bemærkes, at varebilernes bidrag til den erklærede målsætning i den politiske aftale om 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030 er højest tvivlsom og i hvert fald mere tvivlsom end det i forvejen usikre bidrag fra personbilerne.</p> <p>Det er DDBs vurdering, at den nye afgiftsmodel for varebilernes vedkommende indebærer en relativt høj beskatning af de mindre varebiler under 3 tons (sammenlignet med varebiler med en tilladt totalvægt over 3 tons).</p> <p>DDB finder det positivt og essentielt for erhvervslivet og især mange små- og mellemstore virksomheder i Danmark, at der fortsat skal være en maksimal afgift for varebiler over 3 tons. DDB vurderer dog, at afgiften for en række mindre varebiler efter den</p>	<p>Omlægning af bilafgifterne vil indebære konsekvensændringer for alle typer af køretøjer, herunder varebiler, hvis der ikke skal ske forskydninger mellem forskellige typer af køretøjer. Derudover indebærer aftalen en lempeligere beskatning af grønne varebiler end hidtil, der samtidig indføres langsomt i registreringsafgiften end ved gældende regler.</p> <p>Med aftalen understøttes en grøn omstilling af vejtransporten. Det er forventningen, at der med tiden vil komme flere grønne varebiler på markedet, hvormed der vil komme et CO₂-bidrag fra disse.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen og DI, hvor det fremgår, at en ændring af registreringsafgiften for varebiler under 3 tons vil kræve yderligere finansiering ud over det aftalte.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p>

Organisation

Bemærkninger

nye model vil stige væsentligt sammenlignet med i dag, uden at der endnu findes et tilstrækkeligt udbud af prisbillige alternativer i form af nul- og lavemissionsbiler i denne kategori. DDB bemærker samtidig, at den relativt høje beskatning af de mindre varebiler kan have den uheldige effekt, at måske især nogle mindre virksomheder vil vælge en større varebil end nødvendigt.

Set i lyset af de betydelige negative effekter af den værdibaserede registreringsafgift finder DDB det positivt, at der indføres et nyt trin med en lavere sats på 25 pct. af bilens afgiftspligtige værdi op til 65.000 kr., da det alt andet lige betyder en reduktion af den del af afgiften, der er baseret på bilens værdi – en lempelse, der har relativt større betydning jo billigere bilen er.

DDB bemærker, at en sådan lempelse af værdiafgiften er særlig vigtig med henblik på at fremme ny teknologi i form af alternative drivlinjer – herunder hybridteknologi. Det bemærkes dog, at lempelsen (kombineret med CO₂-tillægget) som ikke nødvendigvis er nok til at kompensere for en forhøjelse af prisen på biler med hybridteknologi uden opladningsmulighed. Det bemærkes, at disse biler typisk har en CO₂-udledning over 49 gram/km og derfor ikke opnår en lempelig indfasning af værdiafgif-

Kommentarer

Der henvises til kommentaren til ABD, hvor det fremgår, at hybridbiler uden ladestik hidtil har været uforholdsmæssigt lavt beskattet som følge af høje km/l fradrag, og at omlægningen har i sigte at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionsbiler fremfor almindelige hybridbiler, som typisk udleder betydeligt mere CO₂ pr km.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ten som lavemissionsbiler. Det bemærkes, at de til gengæld typisk vil have en udledning under 125 gram/km, men opnår heller ikke differentiering i CO₂-tillægget, idet der jf. lovforslaget skal anvendes samme sats pr. gram for udledninger under dette.</p> <p>DDB bemærker, at henvisningerne i den foreslåede lovtekst til forordningerne (EF) 443/2009 (M1) og (EU) 510/2011 (N op til 2610 kg). 443/2009 er irrelevante i denne sammenhæng, da de to forordninger alene regulerer de såkaldte CO₂-mål for de gennemsnitlige CO₂-udledninger for de enkelte fabrikanters samlede produktion af henholdsvis personbiler og varebiler. Det bemærkes, at de ikke er relevante for fastsættelsen af CO₂-udledningen for hvert enkelt køretøj. Det bemærkes desuden, at både forordning (EF) 443/2009 og forordning (EU) 510/2011 er blevet ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjer CO₂- emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011.</p> <p>DDB bemærker, at det med lovforslaget foreslås, at biler, for hvilke der ikke foreligger oplysninger om CO₂-udledningen målt efter WLTP men kun efter NEDC, skal CO₂-udledningen ganges med</p>	<p>Det kan bekræftes, at Europa Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 ophæver forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. Der vil blive udarbejdet ændringsforslag herom.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at den foreslåede omlæg-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en faktor 1,21 for at ligestille disse med biler, hvor CO₂-udledningen er målt efter WLTP.</p> <p>DDB bemærker, at de forstår lovforslaget sådan, at det foreslås, at faktoren på 1.21 omvendt skal anvendes til at udligne en sænkelse af afgiften for biler, hvor der alene foreligger måling af brændstofforbrug og CO₂-udledning efter NEDC og bemærker derudover, at valget af CO₂-udledning som beskatningsparameter ikke er teknologineutralt, idet det pr. definition udelukker beskatning af elbiler efter dette parameter.</p> <p>DDB bemærker, at elbiler også udelukkes fra at blive omfattet af de positive miljømæssige effekter af beskatningen efter brændstofforbrugsafgiftsloven, og at valget af CO₂-udledning som beskatningsparameter betyder, at der ses helt bort fra elbilers energiforbrug. Det bemærkes, at energiforbruget i andre elektriske apparater ellers tillægges betydning og bliver afspejlet i f.eks. energimærkningsreglerne. Det forekommer således besynderligt, at energiforbruget i elbiler slet ingen betydning tillægges.</p> <p>DDB bemærker, at valget af CO₂-udledning som beskatningsparameter desuden betyder, at elbiler alene beskattes efter deres værdi, hvilket over tid, og efterhånden som bilparken omstilles til elbiler,</p>	<p>ning indebærer, at registreringsafgiften målrettes køretøjernes CO₂-udledning.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Desuden henvises der til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>efterlader et afgiftssystem alene baseret på værdibeskatning.</p> <p>Det bemærkes vedrørende definitionen af lavemissionsbiler som biler med en CO₂-udledning på under 50 gram CO₂ pr. km, at denne er arbitrær, uanset at definitionen følger det såkaldte ”Clean Vehicles Directive”. Definitionen sætter et uhensigtsmæssigt skarpt (afgiftsmæssigt) skel mellem plug-in hybridbiler med en CO₂-udledning over og under denne grænse – og dermed for indfasningen af den nye registreringsafgift.</p> <p>Det bemærkes, at den skarpe grænse kan få uhensigtsmæssigt store konsekvenser for afgiften på plug-in hybridbiler afhængigt af fra eller tilvalg af bestemte udstyrsdetaljer – herunder udstyr, der kan have betydning for sikkerheden og at det indebærer en risiko for, at sikkerhedsudstyr på visse plug-in hybridbiler fravælges, hvis det kan bringe bilens CO₂-udledning under grænsen.</p> <p>DDB bemærker, at lovforslaget som fremsat indeholder en markant skærpelse i forhold til den politiske aftale, for så vidt angår batterifradraget. Det bemærkes, at efter den politiske aftale tilfaldt bat-</p>	<p>af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler.</p> <p>Definitionen for, hvilke biler der omfattes af indfasning og yderligere bundfradrag bliver med lovforslaget målrettet bilernes CO₂-udledning. Til dette er der behov for at sætte et skel for, hvornår en bil kan betegnes som nul- hhv. lavemissionsbil. Disse definitioner følger med lovforslaget de samme definitioner, som Bilkommissionen har benyttet og som følger EU’s ”Clean Vehicles Directive”.</p> <p>Det er korrekt, at de plug-in hybridbiler, der før var omfattet af lempelige afgifter, men som udleder mindst 50 g CO₂ pr. km og derfor ikke længere vil være omfattet af lempelige regler, vil stige i afgift. Den nye definition af lavemissionsbiler må dog alt andet lige tilskynde til mindre CO₂-belastende biler. Det vurderes ikke at have betydelige sikkerhedsmæssige konsekvenser at ændre definitionen på biler omfattet af lempelige regler fra plug-in hybridbiler til lavemissionsbiler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen – DI vedrørende batterifradrag til alle plug-in hybridbiler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>terifradraget alle plug-in hybridbiler uanset CO₂-emissionen, hvilket er logisk henset til, at fradraget oprindeligt er tænkt som en afgiftsmæssig kompensation for, at batteriet udgør et betydeligt fordyrende teknisk element i både elbiler og plug-in hybridbiler. Det bemærkes, at efter lovforslaget gælder batterifradraget nu kun nul- og lavemissionsbiler, hvilket betyder, at visse plug-in hybridbiler med CO₂-udledning over 49 gram/km vil miste deres batterifradrag før tid- dvs. allerede med virkning fra fremsættelsen den 18. december i stedet for pr. 1. januar 2022 efter de gældende regler. Det bemærkes derfor, at batterifradraget fortsat bør gives til både elbiler og plug-in hybridbiler uanset deres CO₂-emission i overensstemmelse med den politiske aftale og i tråd med den oprindelige hensigt med fradraget. Det bemærkes, at CO₂-udledningen ikke er et relevant parameter i denne forbindelse og slet ikke i form af en arbitrær skarp grænse.</p> <p>DDB bemærker, at det er uklart, om den maksimale beskatning på 47.000 kr. for varebiler, der afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, gælder før beregning af CO₂-tillægget eller efter, og at det bør præciseres, at for varebiler over 3 tons, som afgiftsberigtiges efter § 5, stk. 2, vil den samlede afgift inklusive CO₂-tillægget ikke kunne overstige 47.000 kr. Det bemærkes, at det antydes i både de almindelige bemærkninger</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen – DI, hvoraf det fremgår, at det er hensigten med lovforslaget vil blive præciseret med et ændringsforslag.</p>

Organisation

Bemærkninger

og i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, at afgiften for varebiler efter § 5, stk. 2 ikke kan overstige de 47.000 kr., men der findes ikke i L 129 som fremsat et beregningseksempel, der kan bekræfte dette.

DDB bemærker, at de læser lovforslaget således, at der med den foreslåede ordning ikke ændres ved de gældende regler i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7. Der angives således ikke nogen nye principper for beregningen af afgift for brugte køretøjer. Det bemærkes, at bør præciseres, at udgangspunktet for beregningen af afgiften på en brugt bil altid skal være bilens oprindelige nypris og dermed også den oprindelige afgift. Det betyder, at de nye regler aldrig kan få virkning for brugte biler, der er registreret første gang senest den 17. december 2020.

DDB bemærker, at det ville være i strid med EU-retten, hvis brugte importerede biler og andre brugte biler skal afgiftsberigtiges, så afgiften afviger fra allerede kørende brugte biler i Danmark – herunder andre brugte biler til salg i Danmark, og at man derfor ikke kan kræve, at brugte biler skal afgiftsberigtiges efter de nye regler, medmindre der er tale om brugte biler, der er registreret første gang den 18. december 2020 eller senere. Dette vil i praksis først ske efter

Kommentarer

Afgiften for brugte biler beregnes med udgangspunkt i bilens nypris. Denne nypris vil være afgiftsmæssigt sammensat som efter det aktuelle afgifteregime. Dette er helt parallelt med de gældende regler.

Der henvises til kommentaren til Bilbranchen – DI vedrørende fællesskabsretten og registreringsafgift af brugte indførte biler.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>nogen tid, når biler, der er afgiftsberigtiget efter de nye regler, udbydes til salg som brugte.</p> <p>DDB bemærker for så vidt angår biler, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO₂-udledningen målt efter WLTP, bør det overvejes, om de med fordel kan indplaceres på den gældende skala for den grønne ejerafgift (brændstofforbrugsafgift) for biler, der er registreret senest den 2. oktober 2017.</p> <p>DDB støtter skattefritagelsen af værdien af en arbejdsgiverbetalt ladestander og installation af ladestander, der stilles til privat rådighed ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller en plug-inhybridbil.</p> <p>DDB bemærker med henvisning til besvarelsen af spørgsmål 5 i SKM.2015.376.SR, at arbejdsgiverens udgifter til køb eller operationel leasing af en ladestander inkl. montering og tilslutning med separat elmåler på medarbejderens bopæl beskattes hos medarbejderen efter ligningslovens § 16, stk. 1, jf. stk. 3, mens det af lovforslagets bemærkninger s. 71 anføres, at det følger af afgørelsen, at værdien af en ladestander samt udgifterne til installationen heraf efter gældende ret skal medregnes i beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil jf. LL § 16, stk. 4.</p>	<p>Biler uden oplysninger om CO₂-udledningen må antages at være registreret første gang før den 1. juli 2021 og vil blive indplaceret på den gældende skala for den grønne ejerafgift (brændstofforbrugsafgift) for biler, der er registreret første gang den 3. oktober 2017 eller senere.</p> <p>Det fremgår af Skatterådets afgørelse offentliggjort i SKM.2015.376.SR, at Skatterådet ændrede besvarelsen af spørgsmål 5. Det fremgår således af afgørelsen, at Skatterådet fandt, at når en ladestander stilles til rådighed for arbejdstageren sammen med en fri bil, skal værdien af ladestanderen samt udgifterne til installationen heraf medregnes til beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil til rådighed efter ligningslovens § 16, stk. 4.</p> <p>Det anførte s. 71 i lovforslagets bemærkninger om</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DDB bemærker, at det er Motorstyrelsens opfattelse og gældende praksis, at en ladestander skal ses som sædvanligt ekstraudstyr til bilen og dermed skal indgå i bilens afgiftspligtige værdi og pålægges registreringsafgift, når denne leveres sammen med bilen, medmindre betingelsen i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, vedrørende forhandlermonteret udstyr er opfyldt. DDB finder det vigtigt, at der ikke pålægges registreringsafgift på en ladestander, der fx markedsføres og tilbydes af bilimportøren i form af pakkeløsninger, hvor alt er klaret for forbrugeren og anbefaler derfor, at Motorstyrelsens praksis enten ændres eller at registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, præciseres, så det gøres klart, at der aldrig kan kræves registreringsafgift af en ladestander.</p> <p>DDB bemærker, at de fuldt ud kan støtte, at den gældende særordning vedrørende opladning af elbiler fortsættes. DDB ser dog ingen grund til at begrænse den lavere afgift til opladning af el- og plug-in hybrid-biler til kun at gælde den erhvervsmæssige opladning via operatører omfattet af reglerne for procesenergi. Privatkunder bør (operatøruafhængigt) kunne gives de samme muligheder for opladning af bilen med lav elafgift.</p>	<p>SKM.2015.376.SR fastholdes derfor.</p> <p>Det vil blive undersøgt, hvorvidt der er behov for en præcisering af reglerne på området.</p> <p>Spørgsmålet om afgift på lade-strøm indgår i Kommissionen for grøn omstilling af personbilers arbejde i forbindelse med anden af-rapportering.</p>

Organisation

Bemærkninger

DDB bemærker, at de foreslåede overgangsbestemmelser, hvorved de hidtidige afgiftsregler skal anvendes, indtil de nye træder i kraft pr. 1. juni 2021, medfører alvorlige likviditetsproblemer for forhandlerne. Eftersom de nye afgifter har virkning allerede fra fremsættelsen den 18. december 2020, betyder det, at forhandlerne typisk vil komme til at lægge ud for en evt. difference i afgiften efter de nye og de gamle regler. Det bemærkes, at sådanne udlæg kan blive betydelige, især når det gælder de nul- og lavemissionsbiler, som lovforslaget netop skal understøtte salget af. Det skyldes, at disse biler pålægges en betydelig afgiftsstigning efter de gældende regler fra 1. januar 2021, mens de efter de nye regler typisk vil opnå en betydelig lavere afgift. Ifølge DDBs beregninger medfører overgangsbestemmelserne her betydelige likviditetsproblemer som følge af udlæg for registreringsafgift efter de gældende regler. DDB vurderer, at det for nulmissionsbiler (elbiler) samlet kan beløbe sig til et beløb på ca. 500 mio. kr. og for lavemissionsbiler (plug-in hybridbiler) vil det være over 1 mia. kr. Dertil kommer et betydeligt beløb for konventionelle biler på i størrelsesordenen 3-400 mio. kr. Bilbranchen og DI når til samme beregninger af likviditetsudfordringerne som følge af overgangen mellem de gældende afgifter og de nye.

Kommentarer

Der henvises til kommentaren til Autobranschen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift udskydes midlertidigt. Konkret foreslås det, at betalingsfristen for afgiftsperioden marts 2021, der er den 15. april, udskydes til den 15. november 2021.

Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DDB anbefaler, at overgangsbestemmelserne efter § 8 ændres, så skattemyndighederne lægger ud for registreringsafgiften – ikke forhandleren. Det kan evt. ske ved, at betalingen af registreringsafgiften efter de gældende regler udskydes, til skattemyndighedernes systemer og DMR understøtter afregningen efter de nye regler. Alternativt bør der kunne anvendes standardpris-anmeldelse efter nye regler (beregnet pris inkl. afgift efter nye regler) ved afregning af registreringsafgiften, indtil DMR kan afregne efter de nye regler.</p> <p>DDB er bekendt med, at der umiddelbart inden udløbet af høringsfristen for lovforslaget er fundet en løsning på likviditetsproblemet, så forhandlerne kan vente med at betale registreringsafgiften for marts måned til den 15. november 2021. Skatteministeriet vurderer, at dette vil øge forhandlerens likviditet med 1,5 mia. kr. DDB anerkender, at dette er et vigtigt skridt til at afhjælpe de skitserede likviditetsproblemer for forhandlerne, og selvom det ikke løser problemstillingen i fuldt omfang, kvitterer DDB positivt for, at skatteministeriet har fundet en farbar løsning.</p> <p>DDB bemærker, at det bør præciseres, at der for biler, der er købt af et leasingselskab senest den 17. december 2020, men registreret fra den 18. december 2020 og til og med den 1. juli 2021, skal gælde de</p>	<p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>samme overgangsregler som for andre biler, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale jf. forslaget § 8, stk. 9, og foreslår, at dette enten præciseres i lovteksten eller i bemærkningerne til lovforslaget.</p>	
<p><i>Dansk Mobilitet (DM)</i></p>	<p>DM bemærker, at det er positivt, at lovforslaget har til formål at sætte mere gang i salget af grønne biler og forhåbentligt skabe ro om bilafgifterne i de næste mange år.</p> <p>DM bemærker, at der alene er tale om en klimabaseret registreringsafgift. DM ville have foretrukket, at dette fokus blev kombineret med en tilgang, der også tilgodeser køretøjernes sikkerhedsegenskaber.</p> <p>DM bemærker, at den valgte implementering af lovforslaget er meget uhensigtsmæssig, da den stiller den danske autobranche i en økonomisk usikker situation, hvor de i praksis må lægge ud for deres kunder, og dermed agere ”bank” for Staten, indtil Motorstyrelsens IT-systemer er færdigudviklede.</p> <p>DM bemærker, at der indføres højere gebyrer, kortere frister og flere andre nye byrder, der alle er med</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift for afgiftsperioden marts 2021, der er den 15. april, udskydes til den 15. november 2021.</p> <p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at eksisterende tillæg og</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>til at besværliggøre og fordyre den danske autobranches dagligdag.</p> <p>Coronakrisens økonomiske konsekvenser kombineret med måneders usikkerhed for hvordan afgifterne skal afholdes, og eventuelt refunderes bør tages alvorligt fra politisk hold. Der bør komme klare udmeldinger samt løsninger på dette, inden lovforslaget foreligger endeligt og bliver vedtaget.</p> <p>DM foreslår en løsning, hvor man udskyder indbetaling af registreringsafgift for grønne biler til betalingen er systemunderstøttet, eller at afgiften betales for de beløb, der var kendte ved årsskiftet.</p> <p>DM bemærker, at udfordringerne med Motorstyrelsens IT-systemer reelt og i praksis har trådt på bremsen i forhold til den grønne omstilling.</p> <p>DM bemærker, at niveauet for registreringsafgift på el- og plug-in-biler er steget, og bundfradraget er fjernet fra 1. januar 2021, og at der først bliver rådet bod på dette senere, medfører en usikkerhed og en midlertidig fordyrelse af de grønne biler, der fjerner incitament til at anskaffe dette bilsegment. Konsekvensen er, at lovforslaget kortslutter den grønne omstilling med denne usikkerhed.</p>	<p>fradrag afskaffes, hvilket bidrager til en forenkling af systemet.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at ændringerne i registreringsafgiften får virkning fra fremsættelsen, da der ellers er en risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå.</p>

Organisation

Bemærkninger

Kommentarer

DM opfordrer til, at regeringen vægter hensynet til den samlede grønne omstilling fremfor et kort-sigtet fokus på ændring af regler og registreringsafgiften her og nu. Der bør tilvejebringes et overblik over, hvad ændringerne vil have af konsekvenser for Danmarks arbejde for et grønnere land, før ændringerne gennemføres.

DM forstår, at ændringsforslaget lægger op til en overgangsordning for købsaftaler for køretøjer indgået senest d. 17. december 2020 mellem en forhandler og en slutbruger, samt for køretøjer, der skal genberegnes efter d. 18. december, men indregistreret første gang før denne dato. DM finder, at det er en god og pragmatisk løsning.

DM bemærker, at leasingskøretøjer, der bestilles hjem, bør også være omfattet af overgangsordningen, så der kan genberegnes valgfrit efter de gamle afgiftssatser eller L 129, jf. § 8, stk. 10-11, for køretøjer indregistreret efter REGAL §§ 9 a og 3 a-3 c.

DM bemærker, at ændringsforslaget ændrer grundlæggende på det tidligere afgiftssystem, da det overgår til en beskatning baseret på et køretøjs CO₂-udledning. DM bemærker, at det er en stor forandring, der skaber udfordringer for borgere og erhvervsdrivende.

Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DM anerkender, at en del af udfordringerne vil være utilsigtede, og de håber derfor, at myndighederne er indstillet på at opretholde en løbende dialog med de berørte brancher, så erfaringer og input kan blive delt.</p> <p>DM opfordrer til, at man fra myndighedernes side har fuldt fokus på nødvendigheden af at færdigudvikle og implementere de nødvendige tekniske løsninger, så det er muligt at administrere nærværende ændringsforslag. DM fremhæver, at mange brancher står i en vanskelig situation. Det vil derfor være til stor hjælp, hvis der tilvejebringes praktiske vejledninger, afholdes webinarer m.v., så overgangen sker så gnidningsfrit som muligt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd om, at Skatteforvaltningen i overgangsperioden vil understøtte branchen, herunder med fokus på hurtig og smidig sagsbehandling.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark om, at Skatteministeriet og Motorstyrelsen er opmærksomme på, at der er et stort behov for vejledning, og at der derfor er lagt op til en omfattende informationskampagne.</p>
<p><i>Elbilforeningen forenede danske elbilister (FDEL)</i></p>	<p>FDEL er generelt glade for den indgåede aftale om bilafgifter, som skaber ro om afgifterne og sikrer, at elbilsalget ikke går i stå.</p> <p>FDEL bemærker, at det er beklageligt, at plug-in-hybrider forsat står til at få meget store afgiftsfordele, da plug-in-hybrider er fossile biler, og internationale undersøgelser viser, at de ikke er så grønne, som de ifølge WLTP-standarden skulle være. FDEL anbefaler derfor en hurtigere udfasning af afgiftsfordelen for plug-in-hybrider.</p>	<p>Hidtil har alle plug-in hybridbiler været omfattet af lempelige indfasningsregler og bundfradrag. Med lovforslaget ændres definitionen for, hvornår biler omfattes af lempeligere regler, så de målrettes de biler, der udleder under 50 g CO₂ pr. kørt km. Derved bliver de plug-in hybridbiler, der udleder mindst 50 g CO₂ pr. km, betegnet som konventionelle biler i afgiftsmæssig henseende, mens plug-in</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FDEL bemærker, at der i WLTP-standarden beregnes plug-in-hybridbilers CO₂-udslip ved en kompliceret metode, der bl.a. anvender en såkaldt utility factor, som angiver, hvor stor en del af de kørte kilometer, der foregår på el og at de værdier, der anvendes i beregningen, er baseret på nogle antagelser om kørselsmønsteret, som langt fra er realistiske og at resultatet er, at standardens udslipstal for plug-in-hybridbilerne bliver kunstigt lavt.</p> <p>FDEL henviser til internationale undersøgelser, som viser, at brændstofforbruget i praksis ligger 2-3 gange højere, end standarden angiver, og at plug-in-hybridbiler altså i realiteten langt fra er så grønne, som beregninger baseret på WLTP-standarden vil vise. Af denne grund mener Elbilforeningen principielt, at plug-in-hybridbiler ikke bør have afgiftsmæssige fordele. FDEL mener, at afgiftsfordelene for plug-in-hybridbiler skal ned, da de erfaringsmæssigt udleder langt mere CO₂ og langt mere lokal forurening end de officielle WLTP-tal angiver. FDEL så helst, at afgiftsbegunstigelserne for PHEV faldt helt væk, men for at undgå chokvirkninger i markedet anbefaler FDEL en langt hurtigere indfasning af afgifterne.</p>	<p>hybridbiler, der udleder under 50 g CO₂ pr. km, betegnes som lavemissionsbiler i afgiftsmæssig henseende.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>De afgiftsfordele, der gives til lavemissionsbiler, vil sikre en fremskyndelse af udbredelsen af grønne biler i fremtiden.</p> <p>Indfasningen og bundfradraget til nulmissionsbiler er med lovforslaget mere lempelig end tilsvarende for lavemissionsbiler for derigennem at øge tilskyndelsen til at købe nulmissionsbiler fremfor lavemissionsbiler. Her kan nævnes, at indfasningsprocenten for lavemissionsbiler udgør 45 pct. i 2021 og 65 pct. i 2025, mens den fastholdes på 40 pct. for nulmissionsbiler frem til og med 2025, og at bundfradragene til nulmissionsbiler er flere gange større end bundfradragene til lavemissionsbiler. Tilskyndelsen til køb af nulmissionsbiler forstærkes isoleret set yderligere af indførelsen af et CO₂-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>tillæg i registreringsafgiften, som pr. definition udgør 0 kr. for nulemissionsbiler.</p> <p>Det bemærkes, at udbredelsen af nulemissionsbiler forventes at overstige udbredelsen af lavemissionsbiler over de kommende få år, bl.a. som følge af den teknologiske udvikling. Derved vil nulemissionsbiler ikke kun udfase fossile biler, men også lavemissionsbiler, i takt med at den teknologiske udvikling bevirker, at nulemissionsbiler bliver et bedre alternativ for forbrugerne.</p>
<p><i>Finans og Leasing (FL)</i></p>	<p>Det er FLs opfattelse, at den valgte løsning på baggrund af El-drup-udvalgets anbefalinger til at fremme omstillingen til en mere grøn bilpark overordnet set virker fornuftig.</p> <p>FL bemærker, at det i lovforslaget er præciseret, at efterreguleringer af afgiftsbeløb, både tilbagebetaling og efterbetaling mellem en sælger, køber eller leasingtager m.v. skal ske i forhold til den, der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Såfremt der sker efterregulering af afgiftsbeløb, vil dette derfor medføre en ændring af leasingaftalen, der umiddelbart er i strid med gældende registreringsafgiftslov § 3 b, som bestemmer, at leasingselskabet som hovedregel ikke må ændre leasingafgiften, efter at der er indgået en bindende leasingaftale. Det bør derfor efter FLs opfattelse</p>	<p>Det har ikke været tilsigtet, at de pågældende efterreguleringer skulle være i strid med registreringsafgiftslovens § 3. Der vil blive udarbejdet ændringsforslag herom.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>præciseres i § 3 b, at en sådan efterregulering i denne forbindelse er tilladt. Det bemærkes til sammenligning, at det i forbindelse med indførelse af genberegning blev præciseret, at en sådan ændring kunne foretages.</p> <p>Det bemærkes, at det fremgår af overgangsordningen, at køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020 afgiftsberigtiges efter de gamle regler, uanset at køretøjet først indregistreres efter den 17. dec. 2020. FL beder om, at det bliver præciseret i lovteksten eller bemærkningerne, at det tilsvarende gælder ved en bindende leasingaftale alternativt kundens accept på et leasingtilbud.</p> <p>FL ønsker, at det præciseres, at det er de satser (uden regulering efter 1. januar), som var gældende den 17. december 2020, der skal anvendes, hvis overgangsordningen finder anvendelse. Det skyldes, at der i bemærkningerne henvises til de tidligere regler og ikke satser, som det fremgår af bestemmelsens ordlyd.</p> <p>FL bemærker, at der ikke er symmetri mellem overgangsordningen om bindende købsaftale og genberegning, idet det i lovforslaget anføres, at genberegning sker efter de gamle regler for køretøjer,</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de satser, der var gældende den 17. december 2020.</p> <p>Det anerkendes, at overgangsordningen og reglerne for genberegning bør være symmetriske. Der vil blive udarbejdet ændringsforslag herom.</p>

Organisation

Bemærkninger

der er indregistreret senest den 17. december, dvs. alle biler på overgangsordningen (med en bindende købsaftale fra senest den 17. dec.), mens køretøjer, der indregistreres efter den 17. december, skal ske efter de nye regler. Det bemærkes, at denne løsning hverken er logisk eller rimelig, da biler på overgangsordningen bør behandles på samme måde, når leasingselskaber skal anvende genberegningsreglerne. Stk. 10 bør derfor ændres til både at omfatte de biler, der er indregistreret senest den 17. december, men også de biler, der endnu ikke er indregistreret, men er på overgangsordningen jf. stk. 9, fordi der foreligger en bindende købs- eller leasingaftale.

FL bemærker desuden, at § 8, stk. 10, anfører, ”sker genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de regler, der fandt anvendelse for registrering af køretøjet her i landet”. Ligesom ved det ovenfor anførte om uklarheden i stk. 9, der omhandler ”de satser, som var gældende den 17. december”, bør det efter FLs opfattelse præciseres i stk. 10, at bestemmelsen også omhandler ”de satser, som var gældende den 17. december” (altså uden skalaknæk og indfasningsregler, der ellers ville blive indført pr. 1. januar 2021 efter de gamle/nuværende regler).

Kommentarer

Der henvises til kommentaren ovenfor.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Vedrørende forlængelser af fx en leasingaftale bemærker FL, at det bør præciseres, at hvis der sker et brugerskifte uden en samtidig forlængelse, påvirkes afgiftsberegningen ikke, idet brugerskiftet netop skal ske på uændrede vilkår jf. gældende § 3 b., stk. 8, nr. 1</p> <p>Det er efter FLs opfattelse en uskik, at private aktører i forbindelse med lovændring på motorområdet pålægges at lægge ud på vegne af staten, fordi DMR ikke kan nå at blive omstillet lige så hurtigt, som de lovændringer der gennemføres. Leasingselskaber og andre aktører bliver derudover pålagt store administrative byrder som følge af at DMR ”halter bag efter”. FL opfordrer derfor til, at der i videst muligt omfang findes praktiske løsninger, som afhjælper disse mellem-finansieringsproblemer, for de virksomheder som måtte ønske det. Omvendt bemærker FL at det alene bør være en valgmulighed for virksomhederne, om de vil gøre brug af sådanne ordninger, idet også det vil indebære administrative byrder.</p> <p>FL anfører, at genberegning af leasede firmabiler vil modvirke den grønne omstilling, idet de nye lempede registreringsafgifter på pluginhybrider og elbiler vil øge efterspørgslen efter brugte el-biler og pluginhybridbiler. Det vil føre til øget firmabilbeskatning som</p>	<p>Det følger af gældende regler, at der kan foretages et skifte af leasingtager, og det vurderes derfor, at der ikke er behov for præcisering.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift for afgiftsperioden marts 2021, der er den 15. april, udskydes til den 15. november 2021.</p> <p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.</p> <p>Lovforslaget ændrer ikke på beskatningen af fri bil i relation til genberegningsreglerne.</p>

Organisation

Bemærkninger

følge af den obligatoriske genberegning af registreringsafgiften for leasede biler, som siden 1. februar 2020 er blevet paralleliseret til firmabilbeskatningen.

FL foreslår, at firmabilbeskatningen ikke skal ske på baggrund af den genberegnete afgiftspligtige værdi, men ud fra indkøbsprisen. Det vil efter FLs opfattelse sikre ligestilling mellem om firmabilen tilvejebringes via leasing eller via firmaets eget indkøb og vil sikre, at firmabilisten fra starten kender sin beskatning og ikke skal være i usikkerhed om dette i 4 måneder.

FL bemærker, at den nye grønne ejerafgift, der baserer sig på bilens CO₂ udledning, først indføres fra 1. juli 2021 og alene vil gælde for biler, der registreres første gang fra

Kommentarer

Lovforslaget vedrører alene en justering af de generelle satser, der anvendes ved den skematiske beskatning af fri bil, jf. aftale om Grøn omstilling af vejtransporten.

Formålet med reglerne indført i 2020 om, at der ved beskatning af fri bil, der har fået genberegnet den registreringsafgiftspligtige værdi, skal tages udgangspunkt i den nye, genberegnete værdi ved opgørelsen af beskatningsgrundlaget er at sikre, at leasingstramningerne, som blev gennemført i 2017, også slår igennem i forhold til firmabiler, der beskattes som fri bil. Et eventuelt højere beskatningsgrundlag som følge af genberegning vil være i overensstemmelse med det grundlæggende princip om, at beskatningen af fri bil tilnærmelsesvis skal svare til det, det koster selv at holde en tilsvarende bil.

Der henvises i øvrigt til kommentaren til DI og Foreningen Mindre Leasingselskaber vedrørende anvendelse af listepriser.

For så vidt angår overgangsordningen henvises der til kommentaren til Autobranchen Danmark,

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>denne dato. Biler, som registreres efter de nye regler fra den 18. december 2020, skal anvende den nugældende ordning, hvilket betyder, at det afgiftsmæssige brændstofforbrug er grundlaget og bilens afgiftsmæssige brændstofforbrug fremover er brændstofforbruget (km/l) efter WLTP gange 1,21. Det bemærkes, at det for biler, som allerede er indregistreret før d. 18. december 2020, ikke fremgår tydeligt, om den nugældende overgangsordning forlænges (altså NEDC2 x 1,1) eller denne ændres, således at indregistrerede biler skal basere den grønne ejer afgift efter NEDC x 1,21 eller det skal baseres på et WLTP x 1,21. Det bemærkes, at den samme uklarhed gør sig gældende ved en brugt 3 år gammel importeret bil, hvor der ikke forefindes en WLTP sats. Der spørges til, om et NEDC-1 tal skal benyttes, eller om man også kan benytte km/l omberegningen som anvist i lovforslaget. Der spørges endvidere til, om et køretøjs totale CO₂-udslip, som i DMR bliver angivet med én decimal, afrundet til nærmeste hele gram CO₂, hvorved man betaler CO₂ tillæg baseret på et helt tal. Det bemærkes, at disse forhold bør præciseres i lovforslaget.</p> <p>Vedrørende varevogne bemærkes, at der foreligger uklarhed om max registreringsafgift på varebiler over 3 tons på 47.000 kr. skal forstås som en max registreringsafgift, eller om CO₂-afgiften skal tillægges dette beløb i beregning af den</p>	<p>hvor det fremgår, at brændstoffnormen er en del af overgangsbestemmelsen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen – DI, hvoraf det fremgår, at det er hensigten med lovforslaget vil blive præciseret med et ændringsforslag.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>samlede registreringsafgift og derved godt kan blive større end 47.000 kr. Derudover peger FL på, at for de varebiler på gule plader, hvor registreringsafgiften under alle omstændigheder højst efter 2020-reglerne kan udgøre 56.800 kr., (efter de nye jf. ovenstående max. 47.000 kr.), giver det ingen mening for nogen parter at foretage den genberegning af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. som blev indført ved L 4 i 2017. FL opfordrer derfor til, at der foretages en ændring, så genberegningsskravet bortfalder i disse situationer.</p>	<p>Desuden henvises der til kommentaren til Bilbranchen – DI vedr. genberegning af varebiler.</p>
<p><i>Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA)</i></p>	<p>FDA er tilfredse med, at man ønsker at afskaffe det såkaldte originalitetskrav i registreringsafgiftsloven I den forbindelse bemærkes, at dette krav har medført, at der i vejledning om syn af køretøjer er en udførlig vejledning til synsvirkomhederne om brugen af originalitetskravet ved toldsyn af veteranbiler, som skal tilpasses afskaffelsen af originalitetskravet.</p> <p>FDA bemærker, at de ved flere lejligheder har gjort Motorstyrelsen opmærksom på såvel systemfejl samt fejl, der er opstået i forbindelse med datakonvertering fra Centralregisteret for Motorkøretøjer og egentlige fejlregistreringer i DMR i forbindelse med indskrivning af køretøjsdata heri. Det bemærkes, at fejlene i DMR kombineret med salget af Statens Bilin-</p>	<p>Ophævelsen af det særlige identitetskrav til veteranbiler vil kræve justering af de administrative rutiner, som synsvirkomhederne hjælper skatteadministrationen med at udføre.</p> <p>Motorstyrelsen betragter det som en vigtig opgave at udbedre sådanne fejl i det omfang, det er muligt.</p>

Organisation

Bemærkninger

spektion i 2005 gør, at retsstillingen for ejere af veteranbiler i forbindelse med en sag om påstået afgiftsmæssigt identitetstab – selv efter fjernelsen af originalitetskravet – fortsat vil være dårlig. Dette gælder særligt, hvis ejeren af køretøjet ikke selv råder over dokumentation, da myndighederne i vidt omfang alene råder over fejlbehæftede og utilstrækkelige oplysninger fra DMR.

FDA bemærker, at da retsstillingen vedrørende afgiftsmæssigt identitetstab af køretøjer stort set udelukkende bygger på retspraksis, bør det sikres, at der på baggrund af retspraksis hurtigst muligt udarbejdes et vejledningsmateriale med klare retningslinjer om, hvad der er tilladt at ændre på køretøjer, og at det administrativt må tilsikres, at sager om afgiftsmæssigt identitetstab underlægges et forsigtighedsprincip, og at det indskræpes, at det er Motorstyrelsen, der har bevisbyrden for, at et køretøj har mistet sin afgiftsmæssige identitet og ikke ejeren af køretøjet.

FDA har svært ved at se, at der skulle være et finansieringsbehov ved at afskaffe originalitetskravet, og at det derfor forekommer unødvendigt at hæve loftet for den afgiftspligtige værdi af veterankøretøjer fra 40 pct. til 75 pct. FDA er opmærksom på, at denne stigning modvirkes af indførslen af

Kommentarer

En del af lovforslaget går netop ud på at ophæve det særlige originalitetskrav til veteranbiler. Disse biler vil fremadrettet kun skulle afgiftsberigtiges på ny, når fritagelse efter de almindelige identitetsregler ikke er opfyldt.

Motorstyrelsen har udarbejdet vejledningsmateriale om identitetstab, men det er desværre ikke muligt at lave udtømmende retningslinjer, da der er tale om en konkret vurdering af de samlede ændringer af køretøjet. Motorstyrelsen er dog opmærksom på at opdatere eller udarbejde nyt vejledningsmateriale efterhånden som praksis udvikler sig.

Den foreslåede ændring af grundlaget for beregningen af registreringsafgiften for veteranbiler vil gennemgående resultere i lavere registreringsafgift end efter gældende regler. Det skyldes, at værdien af, at afgiftens laveste sats ændres fra 85 pct. til 25 pct., har stor

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>det nye lave skalaknæk, hvorefter der skal betales 25 pct. i registreringsafgift af de første 65.000 kr. i afgiftspligtig værdi. FDA bemærker dog, at nettovirkningen af de foreslåede ændringer er, at der sker en forfordeling af nyere og dyrere veteranbiler i forhold til ældre og billigere veteranbiler, som fremover vil gøre det økonomisk mere byrdefuldt at bevare de nyere veteranbiler for eftertiden. FDA mener, at det er væsentligt, at der fortsat kan bevares et bredt og repræsentativt udvalg af veteranbiler for eftertiden og at dette modvirkes af en hævelse af den afgiftspligtige værdi, hvorfor det foreslås at fastholde det nuværende afgiftsloft på 40 pct.</p> <p>FDA bemærker, at en stigning i vægtafgiften på 36 pct. over 5 år vil medføre en urimelig stigning i driftsudgifterne ved at have en veteranbil, og at veteranbilerne allerede før de varslede stigninger betaler forholdsmæssigt for meget i vægtafgift i forhold til den gennemsnitlige almindelige brugsbil. Det bemærkes, at hvis stigningen fastholdes, vil mange af FDAs medlemmer med fordel kunne afmelde deres køretøjer i vinterhalvåret, hvor de fleste alligevel ikke må køre for deres forsikringselskab, og herefter indregistrere bilen på ny ved sæsonstart, idet prisen på nye nummerplader vil være mindre end den vægtafgift, der skal betales i vinterhalvåret. Det er derfor FDAs opfattelse, at vete-</p>	<p>betydning for biler og motorcykler, der berigtiges efter nyprisen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til, AutocamperGruppen hvoraf det fremgår, at de foreslåede forhøjelser af grøn ejer- og vægtafgift og udligningsafgiften gælder for alle typer køretøjer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ranbiler skal undtages for de foreslåede stigninger i vægt- og ejerafgifter. FDA foreslår i den sammenhæng, at den nugældende ordning kan erstattes af en ordning, hvor der betales et fast årligt beløb – fx 500 kr. pr. veteranbil uanset størrelse. Alternativt foreslår FDA at ændre på reglerne, så der fx betales 1/6 af den normale vægtafgift, da undersøgelser har vist, at veteranbiler typisk kører mellem 600 og 1.500 km. Året, hvor en almindelig brugsbil kører ca. 16.000 km om året i gennemsnit.</p> <p>FDA bemærker vedrørende den foreslåede formulering af beregning af registreringsafgift for veteranbiler, at formuleringen er uheldig, da den tydeliggør, at Motorstyrelsen ved afgiftsberegningen af en veteranbil først skal foretage et skøn af køretøjets afgiftspligtige værdi, inden der foretages en beregning af registreringsafgiften, og alene hvis en beregning efter de almindelige afgiftsregler overstiger loftet i § 10, stk. 4, vil afgiften blive nedsat. FDA frygter, at dette vil få Motorstyrelsen til at regne baglæns og foretage en afgiftsberegning på baggrund af 75 pct. af køretøjets nypris i stedet for at betragte grænsen på 75 pct. som et loft over afgiften. FDA foreslår, at stigningen i loftet fra 40 pct. til 75 pct. udgår af lovforslaget, da der ikke er noget finansieringsbehov ved afskaffelse af originalitetskravet.</p>	<p>Der er ikke i lovforslaget lagt op til ændringen af reglen om, at nyprisbegrænsningen alene gælder i de tilfælde, hvor de almindelige regler for registreringsafgift af brugte biler vil medføre en højere registreringsafgift.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FDA foreslår, at de særlige regler for import af veteranbiler fra udlandet, som tidligere er eksporteret fra Danmark, da en køber ikke nødvendigvis er vidende om dette, medmindre den udenlandske sælger oplyser, at køretøjet tidligere har været indregistreret i Danmark. Det foreslås i stedet, at Motorstyrelsen foretager et sædvanligt, individuelt skøn over den afgiftspligtige værdi.</p> <p>FDA noterer sig, at muligheden for afgiftsfri genopbygning af veteranbiler efter en færdselsskade ikke længere vil være mulig. FDA bemærker, at sådanne afgiftsfri genopbygninger af færdselsskader på veteranbiler sker i et meget beskedent omfang, og at det forventelige merprovenu for staten ved at fjerne denne mulighed må være beskedent, mens de potentielle skadevirkninger kan være meget omfattende. FDA bemærker, at en ændring af disse regler alene bør ske med et rimeligt varsel for allerede igangværende projekter.</p>	<p>Reglen om, at afgiften for en brugt bil, hvor registreringsafgiften tidligere er blevet godtgjort, bliver fastsat til godtgørelsen, er netop begrundet i, at reglerne ikke skal tilskynde ”afgiftskarusseller” med biler, der er næsten 35 år gamle.</p> <p>Veteranbiler vil skulle overholde det samme regler om færdselsskader, som andre biler. Eventuel fornyet afgift vil dog være meget lempelig, da bilen fortsat vil være en veteranbil.</p>
FDM	<p>FDM bemærker, at den politiske aftale og lovforslaget på flere områder er en god aftale for både bilerne og klimaet, og at det er positivt, at der sikres gode og langsigtede rammer for bilafgifterne.</p> <p>FDM er særligt tilfreds med, at afgiftsniveauet på konventionelle biler i det store hele ikke stiger i den</p>	

Organisation

Bemærkninger

nye afgiftsmodel, da mange danskere i de kommende år stadig vil have behov for konventionelle biler. FDM så dog gerne, at afgiftsniveauet blev sænket, da konventionelle biler betaler langt mere i afgift end eksternaliteterne tilsiger.

FDM bemærker, at det er ærgerligt, at den nye afgiftsmodel stadig grundlæggende bygger på en værdiafgift, og at afgiftsmodellen med tiden, og i takt med, at nye biler udleder stadig mindre CO₂, vil blive en ren værdibaseret afgift. Det bemærkes, at forbindelsen mellem eksternaliteten og afgiften derved vil mindskes, og at en værdibaseret afgift er en forsinkende faktor, når ny og typisk dyrere teknologi introduceres på et marked.

FDM bemærker, at det er beklageligt, at der ikke længere vil være en afgiftsmæssig begunstiggelse af bilers sikkerhed og sikkerhedsudstyr, hvilket ikke er i tråd med Færdsels-sikkerhedskommissionens anbefalinger.

FDM bemærker vedrørende den foreslåede overgangsperiode, at denne har skabt en så usikker situation på bilmarkedet, at det har været nødvendigt at råde bilkøbere til at vente med at købe en ny lav- eller nulemissionsbil. FDM er positive over for den foreslåede udskydelse af indbetaling af registreringsafgiften for marts måned til den 15. november, som vil fjerne

Kommentarer

Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af afgiftssystemet, der vil kunne indebære store prisændringer for konkrete typer af biler.

Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at eksisterende tillæg og fradrag afskaffes, hvilket bidrager til en forenkling af systemet.

Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift for afgiftsperioden marts 2021, der er den 15. april, udskydes til den 15. november 2021.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en del af usikkerheden, men bemærker, at det ikke er en varig løsning. FDM frygter derfor, at salget af lav- og nulemissionsbiler fra april måned igen vil blive svækket og håber derfor, at der findes en varig løsning.</p> <p>FDM bemærker, at det er glædeligt, at man med lovforslaget afskaffer originalitetskravet for veteranbiler, og at det hidtidige brændstoffillæg i samme ombæring bortfalder. FDM opfordrer dog til, at det undersøges, om veteranbiler kan undtages fra den generelle stigning i vægtafgift, da denne stigning er begrundet i et ønske om at motivere bilejerne til at skifte til et grønnere alternativ, hvilket ikke giver mening i forhold til veteranbiler.</p>	<p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til, AutocamperGruppen hvoraf det fremgår, at de foreslåede forhøjelser af grøn ejer- og vægtafgift og udligningsafgiften gælder for alle typer køretøjer.</p>
<p><i>Foreningen for mindre leasingselskaber (FML)</i></p>	<p>FML bemærker, at lovforslagets bestemmelser om ikrafttræden for og virkning tilbage til d. 18. december 2020 vil skabe alvorlige problemer for autobranschen og leasingselskaberne. Dette skyldes, at reglernes virkning fra og med d. 18. dec. 2021 indebærer, at bilkøbere, leasingtagere m.v. forbrugertilgængeligt har krav på at vide i forbindelse med indgåelse af kontrakt i perioden 18 dec. 2020 til 1 juni 2021, hvor meget de skal betale. Uden de nødvendige beregningsværktøjer, oplysninger osv. efterlades både branchen og forbrugere i en alt for lang periode i usikkerhed om bilens endelige pris, herunder endelig størrelse på leasingydelse,</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd, hvor det fremgår, at de foreslåede ændringer først kan systemunderstøttes den 1. juni 2021, hvor lovforslaget træder i kraft.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>samt endelig størrelse på afgifterne efter brændstofforbrugsafgiftsloven.</p> <p>FML bemærker, at det i forbindelse med handlen med og finansieringen af brugte biler, i særdeleshed brugte importerede biler, sjældent er sådan, at det er muligt at fremskaffe et gyldigt CoC dokument. Oplysningerne fremgår heller ikke med sikkerhed af DMR. Det bemærkes, at mange af disse køretøjer derfor vil risikere at blive omfattet af den tertiære regel om beregning af CO₂-udledning ud fra brændstofforbrugsafgiftsloven og at dette ikke er hensigtsmæssigt og ofte vil give forkerte resultater.</p> <p>FML bemærker, at lovforslaget ikke specifikt beskriver, at man må omregne 1/100 til CO₂, men at man skal benytte brændstofforbrugsafgiftsloven §3 stk. 2, og stk. 9, i de tilfælde hvor der ikke er et CO₂-udslip målt på køretøjet. Det bemærkes, at dette umiddelbart kan tolkes på 2 måder. Enten ved at køretøjet faktisk har en måling (men at CoC dokumentet ikke kan fremskaffes, eller at bilen er synet uden et CO₂-udslip), eller at køretøjet er så gammelt, at der heller ikke foreligger en faktisk måling ud fra NEDC målemetoden. Det bemærkes, at brændstofforbrugsafgiftslovens §3 stk. 2, og stk. 9, ikke er en brugbar løsning og der angives et eksempel herpå. Det bemærkes, at det vil være en bedre</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbranche Råd, hvoraf det fremgår, at udgangspunktet er, at forhandleren har pligt til at indhente CoC-dokumentet for at få oplysninger om udledningen af CO₂ pr. km, men at der findes en alternativ omregningsmetode efter vægt.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbranche Råd, hvoraf det fremgår, at udgangspunktet er, at forhandleren har pligt til at indhente CoC-dokumentet for at få oplysninger om udledningen af CO₂ pr. km, men at der findes en alternativ omregningsmetode efter vægt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>løsning, at der enten skabes hjemmel til at omregne de forbrugstal, som er oplyst i DMR, og så omregne dette tal til et CO₂ tal efter en beregning, der godkendes af Motorstyrelsen, eller sikre at CO₂ tallet altid fremgår af DMR. Det bemærkes dog, at sidstnævnte løsning vil efterlade et problem med den del af de brugte biler, der ikke oprindeligt har været registreret i DMR.</p> <p>FML bemærker, at den i forslaget angivne grænse på 50 g CO₂ er problematisk, da den åbner for spekulation og misbrug af reglerne og at det er langt mere hensigtsmæssigt at lave en graderet skala i intervallet 1-50 g. Derved undgås - som der allerede ses eksempler på - at visse biler konsekvent angives til 49 gram CO₂ pr. kilometer.</p> <p>FML foreslår, at det præciseres i reglerne, at beskatningsgrundlaget skal være lig med bilens markedspris, der fastlægges for såvel fabriksnye biler som for brugte biler for 12 mdr. ad gangen. Det kan i dag lade sig gøre at foretage en digital registrering og scanning af oplyste handelspriser på den pågældende biltype i DMR, og så sammenholde denne oplysning med brugernes beskatningsgrundlag. Derved undgås de markante forskelle, der ses i dag mellem bilernes reelle pris og så det samtidig oplyste (lavere) beskatningsgrundlag.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører, hvor det fremgår, at der med den foreslåede omlægning differentieres CO₂-tillægget med tre trin, så de mest CO₂-udledende biler betaler mest pr. udledt g CO₂.</p> <p>Det er ikke et krav, at der indrettes en standardpris for alle køretøjer, og det er importørerne selv, der fastsætter sådanne standardpriser. Der er derfor køretøjer, hvor der enten ikke findes en standardpris, eller hvor denne ikke kan lægges til grund for beskatningen. Af disse grunde er den foreslåede alternative model ikke anvendelig uden væsentlige ændringer af systemet med standardpriser.</p>

Organisation

FSR – Danske Revisorer (FSR)

Bemærkninger

FSR mener ikke, at det er hensigtsmæssigt, at lovforslaget først sendes i høring efter det er fremsat, da det kan forringe kvaliteten af arbejdet når eventuelle tilpasninger, som høringsfasen måtte give anledning til, først kan indarbejdes senere i lovprocessen.

Derudover er det efter FSRs opfattelse altid uhensigtsmæssigt, at ændringer af lovgivning og afgiftsberegninger har virkning med tilbagevirkende kraft fx fra lovforslagets fremsættelse. Det skyldes, at virksomhederne derved ikke har sikkerhed for, hvordan afgifter skal beregnes. Dette giver virksomhederne en forringet mulighed for at foretage økonomisk rationelle dispositioner og vil ofte medføre, at virksomheder skal skønne efter hvilken metode, afgifter skal beregnes. Det giver risiko for efterfølgende afgiftsopkrævninger.

FSR medgiver, at registreringsafgiften er yderst kompleks og støtter derfor op om en forenkling af reglerne. Derfor finder FSR det heller ikke hensigtsmæssigt, at der samtidig indføres et yderligere knæk og en yderligere procentsats ved beregningen af registreringsafgiften, da dette bidrager til lovens og afgiftsberegningens kompleksitet.

Kommentarer

Der henvises til kommentaren til Autobranschen Danmark, hvor det fremgår, at ændringerne i registreringsafgiften får virkning fra fremsættelsen, da der ellers er en risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå.

Der henvises til bemærkningen ovenfor.

Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd, hvor det fremgår, at omlægningen af registreringsafgiften samlet set indebærer en forenkling af afgiftssystemet, da flere eksisterende tillæg og fradrag afskaffes, samtidig med at der indføres ét nyt tillæg.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FSR bemærker, at lovforslaget betyder, at reglerne om afgiftsberigtigelse af veteranbiler forenkles og at originalitetskravet og tillægget for veteranbilers brændstofforbrug bortfalder. Dette støtter FSR op om. Set i lyset af, at veteranbiler ofte bliver anvendt i mindre omfang end veteranmotorcykler finder FSR det dog ikke hensigtsmæssigt, at Skatteministeriet med lovforslaget lægger op til, at veteranbiler skal beskattes med 75 pct. af nyprisen frem for de hidtidige 40 pct., som fortsat er gældende for motorcykler. FSR beder i den forbindelse Skatteministeriet uddybe sin begrundelse for denne forskel.</p>	<p>Registreringsafgiften for veteranbiler skal ses i sammenhæng med afskaffelse af originalitetskravet, hvormed alle køretøjer over 35 år betragtes som veteranbiler. Dette vil indebære en afgiftsmæssig lempelse for flere køretøjer, som delvist opvejes af, at registreringsafgiften hæves fra 40 pct. til 75 pct.</p>
<p>KPMG</p>	<p>KPMG bemærker, at der i DMR kun anvendes én måling for forbrug i km/l og Wh/km, elektrisk rækkevidde og CO₂-udledning samt det afgiftsmæssige forbrug. For køretøjer, hvor der findes en NEDC2-værdi, fremgår forbrug i km/l og Wh/km, elektrisk rækkevidde og CO₂-udledning efter WLTP således ikke. Det bemærkes, at dette gør sig gældende for hovedparten af alle nye køretøjer registreret i perioden fra 2017-2020. Det bemærkes, at der på bilers CoC-dokument fremgår forbrug i km/l og Wh/km, elektrisk rækkevidde og CO₂-udledning efter WLTP for alle køretøjer, hvor der foreligger en WLTP-måling. KPMG spørger til, hvordan Skatteministeriet vil sikre, at bilbranchen hurtigst muligt får let adgang</p>	<p>Oplysninger omkring bilers forbrug og CO₂-udledning for køretøjer, der allerede er registreret i Danmark, er i relation til beregningen af registreringsafgiften kun relevante for biler, der er afgiftsfrie, på forholdsmæssig afgift, eller som skal eksporteres. De oplysninger, der skal anvendes ved beregningen af registreringsafgiften efter de foreslåede regler, fremgår af den pågældende bils CoC-dokument.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>til relevante oplysninger omkring bilers forbrug og CO₂-udledning for køretøjer, der allerede er registreret i Danmark.</p> <p>KPMG spørger endvidere til, hvilke værdier en sælger skal benytte sig af ved beregning af registreringsafgift og ejerafgift, hvis forbrug og CO₂-udledning på et tidligere registreret køretøj oplyses efter NEDC2 i DMR, og en WLTP-værdi ikke er tilgængelig.</p> <p>KPMG bemærker, at det er foreslået, at for person- og varebiler, hvor der ikke er målt efter WLTP- eller NEDC-målemetoderne, at man skal anvende beregningsmetoden i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2-10, og for benzinbiler ganges forbruget med 29 og for dieslbiler med 32, for at konvertere det til CO₂. KPMG spørger til, hvordan Skatteministeriet har fundet frem til disse faktorer, og om Skatteministeriet er opmærksom på, at for en standardbenzinpersonbil med mindst euro-norm 6 og en egenvægt på 1.400 kg bliver CO₂-udledningen med denne beregningsmetode sat til 290 g.</p> <p>KPMG spørger også til, om Skatteministeriet er opmærksom på, at beregningsmetoden i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 5 og 6, indebærer, at biler, der drives af el i kombination med benzin eller diesel, skal have beregnet deres</p>	<p>NEDC2 findes kun for biler, der er målt efter WLTP-metoden, og oplysningerne vil derfor fremgå af bilens CoC-dokument, og det er disse oplysninger, der vil skulle anvendes.</p> <p>For benzinbiler ganges forbruget med 29 og for dieslbiler med 32. Det skyldes, at beregningen er sammensat af 2 beregninger. Forbrænding af en liter benzin giver ca. 2,4 kg CO₂ og forbrænding af en liter diesel ca. 2,65 kg. Samtidigt skal der korrigeres for, at grundlaget fremadrettet bygger på CO₂-udledninger, der målt efter den nyere WLTP målemetode, som i gennemsnit medfører 21 pct. større udledning.</p> <p>Der henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører, hvor det fremgår, at omlægningen har til hensigt at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionsbiler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>brændstofforbrug og herefter CO₂-udledning på samme måde som benzin- og dieslbiler og heraf i alle tilfælde ikke vil være omfattet af definitionen for lave-emissionsbiler.</p> <p>KPMG bemærker, at kassevogne typisk bruges til varetransport i erhvervslivet og derfor har været begunstiget med en lav registreringsafgift på 30 pct. og maks. 56.800 kr. for varebiler med en tilladt totalvægt på over 3 tons. Det bemærkes, at med forslaget fjernes den lave afgift på varebiler, der typisk bruges i erhvervslivet til gods-transport, og at dette sker på et tidspunkt, hvor antallet af registrerede varebiler er faldet. KPMG spørger til, hvad der ligger til grund for beslutningen om at hæve afgiften på kassevogne fra 30 pct. til 50 pct.</p> <p>KPMG bemærker endvidere, at det foreslås at ændre den såkaldte maksafgift fra 56.800 kr. til 47.000 kr., men at det ikke fremgår positivt, hvor i beregningen denne maksafgift skal gælde fremadrettet. Det bemærkes, at varebiler omfattet af maksafgift tidligere ikke har været påvirket af brændstofforbrugsfradrag/tillæg. KPMG spørger til, hvor maksafgiften slår igennem, når alle varebiler skal ses ens.</p> <p>KPMG bemærker, at det har stor afgiftsmæssig betydning, om et kø-</p>	<p>Som supplement anses hybridteknologi som værende en overgangsteknologi.</p> <p>Registreringsafgiften på varebiler vil med forslaget fortsat være lav, netop af hensyn til erhvervet. Afgiften på større varebiler såsom kassevogne foreslås at hæves fra 30 pct. til 50 pct. Dog foreslås det også at hæve skalaknækket fra 38.200 kr. til 75.000 kr. (2021-niveau). Derudover foreslås det at indføre et CO₂-tillæg og bundfradrag. Desuden nedsættes den maksimale afgift for store varebiler over 3 tons fra 56.800 kr. til 47.000 kr.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen – DI, hvoraf det fremgår, at hensigten med lovforslaget vil blive præciseret med et ændringsforslag.</p> <p>Der henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører, hvor det fremgår, at definitionen for,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>retøj klassificeres som et lavemissionskøretøj eller ej. Hvis grænsen sættes under 50 g CO₂ pr. km, så kan danske bilforhandlere og bilkøbere de facto blive fanget af en større afgiftsmæssig efterbetaling, hvis de fejlagtigt importerer et definitions-mæssigt lav-emissionskøretøj fra andre EU-lande med en udledning på netop 50 g CO₂ pr. km. KPMG spørger til, om Skatteministeriet ikke finder det mest hensigtsmæssigt at lægge sig op ad den tolkning, at et køretøj er et lavemissionskøretøj, hvis udledningen er højst 50 g CO₂ pr. km, som EU-Kommissionen har defineret det, og som de europæiske bilfabrikanter vil læne sig op ad i produktionen. Hvis Skatteministeriet har en anden opfattelse, spørges der til, hvad baggrunden er herfor. KPMG bemærker, at de er opmærksomme på, at Skatteministeriet formentlig har udledt grænsen på under 50 g CO₂ fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler – delrapport 1, men mener dog, at der er tale om en fejlfortolkning af direktivet, og definitionen retteligt inkluderer 50 g.</p> <p>KPMG bemærker, at der med forslaget kun gives batterifradrag til nul- og lavemissionsbiler. For en pluginhybrid med en udledning på f.eks. 51 g CO₂/km bortfalder således både batterifradrag, indfasning og bundfradrag, da en sådan ikke defineres som en lavemissionsbil. I praksis må det forventes, at disse biler udkonkurreres af bi-</p>	<p>hvilke biler, der omfattes af indfasning og yderligere bundfradrag, med lovforslaget bliver målrettet bilernes CO₂-udledning. Til dette er der behov for at sætte et skel for, hvornår en bil kan betegnes som nul- hhv. lavemissionsbil. Disse definitioner følger med lovforslaget de samme definitioner, som Bilkommissionen har benyttet og som følger EU's "Clean Vehicles Directive".</p> <p>Ifølge artikel 5 i Europa Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 gives der superkreditter til bilfabrikanterne ved salg af personbiler som udleder under 50 g CO₂ pr. km.</p> <p>Det er derfor valgt at anvende denne definition i forbindelse med omlægningen af bilafgifterne til at afgrænse de grønne biler, som omfattes af de lempelige regler.</p> <p>Hvorvidt sådanne biler efter endt leasing er salgbar i Danmark afhænger først og fremmest af handelsprisen på tilsvarende brugte biler i Danmark, som har betalt fuld registreringsafgift. Handelspriserne på disse biler vil i et vist omfang også afspejle nyprisen på tilsvarende biler, og det kan derfor ikke</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ler, der kategoriseres som lavemissionsbiler. Men der kan i Danmark være allerede registrerede pluginhybrider på forholdsmæssig registreringsafgift med en udledning på lidt over 50 g CO₂/km, som bliver ramt hårdt ved efterfølgende indregistreringer i Danmark. Disse ellers miljømæssigt gode biler vil de facto ikke kunne sælges i Danmark, hvorfor de vil blive eksporteret ud af landet. KPMG spørger til, om Skatteministeriet er opmærksom på disse køretøjer.</p> <p>KPMG anfører, at der frem mod 2025 indføres en markant forøgelse af miljøtillægget, så miljøtillægget beregnes efter ejerafgiften multipliceret med 7 mod i dag 1,5. Da den grønne ejerafgift samtidig forøges med 37 pct. frem mod 2026, betyder det, at miljøtillægget ved beregning af fri bil i 2026 udgør ca. 640 pct. af det aktuelle niveau.</p> <p>KPMG spørger, om der i provenuberegningerne er taget højde for, at stigningen i beskatning af biler med værdi over 600.000 kr. kan tilskynde ansatte med fri bil til i stedet at vælge ældre, brugte biler, der kan have negativ effekt på både provenu og miljø.</p>	<p>på forhånd afvises, at der også efter omlægningen vil være et marked for disse biler i Danmark.</p> <p>Der er i provenuberegningerne taget højde for, at stramningen af værdielementet for biler over 600.000 kr. medfører incitamentet til at vælge biler med et lavere afgiftsindhold. Der er ikke eksplicit taget stilling til, om det er i form af en billigere ny bil eller en brugt bil.</p> <p>Generelt gælder, at en stramning af bilafgifter eller beskatning isoleret set har en positiv virkning på miljø og klima.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>KPMG spørger vedrørende den foreslåede overgangsordning til, om der er særlige krav til dokumentation for, at der er indgået en juridisk aftale, eller er formatet irrelevant, hvis der i juridisk forstand er tale om en bindende aftale.</p> <p>Der spørges endvidere til, hvad en forhandler skal gøre, hvis der er indgået en bindende aftale med en slutbruger senest den 17. december 2020 på et køretøj, hvor køretøjet kan afgiftsberigtiges efter regler gældende den 17. december 2020, og forbruget er oplyst efter NEDC2, hvis der ved registrering i første halvår af 2021 ikke længere findes en simuleret NEDC2 for det pågældende køretøj.</p> <p>KPMG spørger også til, hvilket forbrug der skal lægges til grund for beregning af ejerafgiften – forbrug i km/l efter NEDC2 multipliceret med 1,1 eller forbrug i km/l efter WLTP multipliceret med 1,21, hvis en bil er omfattet af overgangsordningen og registreres med et afgiftsmæssigt forbrug efter NEDC2 og registreres i første halvår af 2021.</p> <p>KPMG beder Skatteministeriet bekræfte, at en slutbruger (f.eks. leasingselskab/udlejningsselskab), der har indgået en bindende købsaftale med en forhandler senest den 17. december 2020 og har gjort dette</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen og DI, hvor det fremgår, at det afgørende er, om der aftaleretligt er indgået en bindende aftale og ikke præcis hvordan det bliver dokumenteret.</p> <p>For så vidt angår overgangsordningen henvises der til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at brændstoffnormen er en del af overgangsbestemmelsen.</p> <p>For så vidt angår overgangsordningen henvises der til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at brændstoffnormen er en del af overgangsbestemmelsen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>på baggrund af en indgået leasing-aftale, er omfattet af muligheden for overgangsordning, hvis anmeldelse til registrering af det pågældende køretøj sker/er sket i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 1. juli 2021.</p> <p>KPMG bemærker, at der blev registreret 31.111 varebiler i 2020, hvilket svarer til ca. 14 pct. af det totale antal nyregistreringer. Heraf var 23.841 varebiler erhvervsleaset, svarende til ca. 77 pct, og de er alle omfattet af kravet om genberegning af den afgiftspligtige værdi jævnfør registreringsafgiftslovens § 9 a. Det bemærkes, at det ingen afgiftsmæssig konsekvens har at genberegne varebiler jævnfør registreringsafgiftslovens § 9 a, hvis varebiler over 3 tons totalvægt rammer den maksimale afgift på 56.800 kr. Det bemærkes, at det er klart, at hvis et køretøj er indregistreret til en maksimal afgift, så kan registreringsafgiften ikke stige. I flere tilfælde vil kravet om genberegning betyde, at afgiften bliver lavere efter genberegning, hvilket næppe kan være ønsket. Der henvises til en undersøgelse fra 2017, som viste, at statens provenu fra genberegning af varebiler var ganske få millioner, der langt fra står mål med de administrative byrder hos myndighederne, herunder Motorstyrelsen, og bilbranchen. Kravet om genberegning af varebiler virker derfor uforståeligt og uproportionalt, hvorfor dette krav om genberegning efter registreringsaf-</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Bilbranchen – DI vedr. genberegning af varebiler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>giftslovens § 9 a bør udgå og begrænses til kun at gælde for personbiler.</p> <p>KPMG spørger til, hvor stor den samfundsmæssige gevinst eller det samfundsmæssige tab er ved genberegning af varebiler, når de administrative byrder i bilbranchen medregnes. Der spørges endvidere til, om Skatteministeriet kan oplyse begrundelsen for, at varebiler også med forslaget fortsat skal genberegnes jævnfør registreringsafgiftslovens § 9 a.</p>	<p>De samfundsøkonomiske omkostninger ved genberegning er ikke opgjort isoleret for varebiler.</p> <p>Der henvises desuden til kommentaren til Bilbranchen – DI vedr. genberegning af varebiler.</p>
<p><i>Køretøjsbygger og Auto-skade Branchen i Danmark (SKAD)</i></p>	<p>SKAD bemærker, at der i lovforslaget henvises til Rådets direktiv 2007/46/EF flere gange. Det er SKADs opfattelse, at direktivet blev erstattet af direktiv 2018/858 1. september 2019.</p> <p>SKAD bemærker, at man straffer motorcyklister unødigt hårdt ved at pålægge benzindrevne motorcykler en ekstra afgift. Det bemærkes endvidere, at der på nuværende tidspunkt og også nogle år frem, vil være et meget begrænset udbud af eldrevne motorcykler. Miljøgevinsten ved afgiften er derfor efter SKADs vurdering yderst begrænset.</p> <p>SKAD hilser ændringerne vedrørende veterankøretøjer velkommen, men er bekymret over, at det</p>	<p>Det kan bekræftes, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 ophæver Rådets direktiv 2007/46/EF. Der vil blive udarbejdet ændringsforslag herom.</p> <p>Benzindrevne motorcykler bliver ikke pålagt en ekstra afgift med lovforslaget. Med aftalen om <i>Grøn omstilling af vejtransport</i> er der aftalt en omlægning af registreringsafgiften for motorcykler, der i høj grad følger omlægningen for personbiler. Det vurderes, at omlægningen indebærer, at registreringsafgiften for motorcykler er omtrent uændret. Desuden indebærer en lempeligere indfasning i afgiften for eldrevne motorcykler end hidtil.</p> <p>Biler og motorcykler, der registreres som brugte her i landet, skal</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>er ejerens ansvar at kunne bevise den stand, som køretøjet har ved import. SKAD bemærker, at det kan være svært at dokumentere stand og udseende. Det skyldes, at det ikke har været muligt at konvertere data ved overflytning fra det Centrale Register for Motorkøretøjer til det Digitale Motor Register, og at Skattestyrelsen har destrueret en del dokumentation igennem årene. SKAD bemærker, at DMR indeholder mange fejl og mangler og ikke indeholder de softwaremæssige forudsætninger for at gemme relevante oplysninger.</p> <p>SKAD bemærker, at de gældende regler for veterankøretøjer vedrørende identitetstab og betaling af ny registreringsafgift i forbindelse med reparation, ombygning m.v. er bestemmelser, der på ingen måde bidrager til retssikkerheden, da det er op til den enkelte skattemedarbejders holdning, kompetence og mening, om der er sket et identitetstab. Det er efter SKADs holdning uholdbart, at lovteksten giver anledning til en så vid fortolkning. SKAD anser også reglerne for problematiske i forhold til konkurrence- og EU-reglerne, idet det fremgår, at dele skal købes hos et automobilforhandler- eller værksted.</p> <p>SKAD henviser til et brev afsendt af forhenværende skatteminister Peter Christensen, hvor det er meddelt, at ombygning med ikke-</p>	<p>inden registrering gennemgå et registreringssyn. Ved registreringssynet noteres køretøjets stand, og disse data bliver ikke slettet.</p> <p>En del af lovforslaget går netop ud på at ophæve det særlige originalitetskrav til veteranbiler. Disse biler vil fremadrettet være omfattet af de generelle regler om identitetstab, ligesom andre biler i Danmark.</p> <p>Reglerne om identitetstab gælder for alle afgiftsberigtigede køretøjer. Reglerne medfører, at der inden for visse rammer skal foretages en</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tilsvarende dele, kan fritages for afgift, såfremt ombygningen foregår som løbende vedligeholdelse og bemærker, at der på trods af dette brev fortsat er væsentlige forskelle i, hvordan myndighederne og enkeltpersoner hos myndighederne fortolker og anvender deres individuelle opfattelse af begrebet identitetstab.</p> <p>SKAD opfordrer Skatteministeriet til at løsne grebet om en hobby, som ombygning af motorcykler og biler er. SKAD bemærker, at en ændring af reglerne vedrørende identitetstab ikke vil have den store indflydelse på provenuet og vil spare en del ressourcer i form af administrative lempelser hos Motorstyrelsen og øvrige myndigheder.</p>	<p>konkret vurdering af, om køretøjet har mistet sin afgiftsmæssige identitet med fornyet afgiftsbetaling til følge. Der er omfattende praksis på området, som Skatteforvaltningen følger.</p> <p>Hobbybetonede ændringer i et køretøjs fremtræden, som foregår som løbende vedligeholdelse, vurderes som udgangspunkt ikke at være i en kategori, der udløser fornyet betaling af registreringsafgift.</p>
<p><i>Landbrug og Fødevarer (LF)</i></p>	<p>LF er enige i, at der er et behov for grøn omstilling af vejtransporten, men kan ikke bakke op om finansieringen. LF er kritiske over for en øget beskatning af den tunge transport og mener ikke, at det er rimeligt, at den tunge transport skal betale for omstillingen af personbilerne, da produktionsarbejdspladserne herved kommer til at betale for omstillingen af personbiler.</p> <p>LF bemærker, at der med lovforslaget foreslås en forhøjelse af udligningsafgiften med 20,7 pct. i 2021 svarende til en årlig indekse-</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd, hvor det fremgår, at aftalen er delvis finansieret inden for bilområdet og delvist af det grønne råderum.</p> <p>Der er i lovforslaget forudsat en gennemsnitlig årlig prisstigning på 1,9 pct., da dette er det seneste skøn baseret på Finansministeriets</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ring på 1,9 pct., og at det virker tilfældigt, når udligningsafgiften tidligere er blevet indekseret på baggrund af udviklingen i nettoprisindekset, ligesom øvrige energiafgifter indekseres med 1,8 pct. årligt. LF beder Skatteministeriet oplyse begrundelsen for en højere indeksering.</p>	<p>seneste mellemfristede fremskrivning fra august 2020.</p> <p>Det bemærkes, at energiafgifterne siden 2015 indekseres årligt med den faktiske udvikling i nettoprisindekset, hvorved den konkrete reguleringsprocent varierer fra år til år og ikke nødvendigvis udgør 1,8 pct.</p>
<p><i>Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF)</i></p>	<p>MFF undrer sig over, at elmotorcykler ikke har samme batterifradrag som elbiler.</p> <p>MFF undrer sig over, at der under administrative konsekvenser for erhvervslivet står ”ingen”. MFF fremhæver, at der er ikke ubetydelige omkostninger ved den måde, overgangsperioden skal administreres på. Her fremhæves særligt problematikken om udligning af forskellen på ny og gammel afgift, hvor virksomhederne både skal stille økonomi og administrative</p>	<p>Batterikapaciteten for biler beregnes på baggrund af oplysninger om rækkevidde i km og forbruget af Wh/km, som opgøres i forbindelse med typegodkendelsen i EU og dermed fremgår af CoC-dokumentet. Det er ved import af brugte biler ikke umiddelbart muligt i forbindelse med toldsyn at afgøre batterikapaciteten konkret ved inspektion.</p> <p>Da der ikke er de samme krav i forbindelse med typegodkendelsen af motorcykler i EU, er der ikke denne dokumentation for rækkevidde og Wh/km og derfor får elmotorcykler ikke fradrag for batterikapaciteten.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår at ændringerne i registreringsafgiften får virkning fra fremsættelsen af lovforslaget. Dette skyldes, at der ellers er en risiko for, at bilsalget i Danmark reelt vil blive sat i stå frem til lovens ikraft-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ressourcer til rådighed for at holde styr på det enkelte motorkøretøj.</p> <p>Derudover bemærker MFF, at motorcykelbranchen vil rammes ekstra hårdt, da den største del af omsætningen sker i marts til juli måned, der falder sammen med overgangsordningen og den manglende IT-opdatering i DMR. MFF fremhæver, at motorcykler er et simpelt område, som vil kunne blive færdig implementeret i DMR før det komplekse system for biler.</p> <p>MFF bemærker, at der i forslaget mangler en mulighed for, at et køretøj, der er ansvarsforsikret, kan genopbygges på samme vilkår som ved en skadesforsikring.</p> <p>MFF bemærker, at der bør pålægges et fast minimumshonorar til reparatører, som udarbejder dokumentation til forsikringsselskaber,</p>	<p>træden, eller at der risikeres hamstring af køretøjer, der efter de nye regler vil stige i pris.</p> <p>Med de foreslåede ændringer i registreringsafgiften for motorcykler vurderes afgiftsniveauet i gennemsnit at være omtrent uændret, hvorfor de likviditetsmæssige udfordringer, der kan være for forhandlere af motorcykler, vurderes at være begrænsede.</p> <p>Der henvises desuden til kommentaren til Autobranchen Danmark, hvor det fremgår, at det i samarbejde med aftalekredsen er aftalt, at betalingsfristen for registreringsafgift for afgiftsperioden marts 2021, der er den 15. april, udskydes til den 15. november 2021.</p> <p>Det vil styrke likviditeten med ca. 1½ mia. kr. i bilbranchen.</p> <p>Det kan bekræftes, at reglerne om hvilke betingelser, der skal være opfyldt, for at der foretages en afgiftsfri genopbygning af et færdselsskadet køretøj, alene finder anvendelse for skader, hvor skaden er dækket af en forsikring. Skaden kan også være dækket af en skadevolders ansvarsforsikring.</p> <p>Betalinger vedrørende ydelser, der sker mellem private aktører, er ikke et afgiftsteknisk spørgsmål.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Motorhistorisk Samråd (MHS)</i></p>	<p>når der er tale om totalskadede køretøjer.</p> <p>MHS finder det glædeligt, at regeringen og aftalekredsen med det fremsatte lovforslag ønsker en forenkling af veteranbestemmelsen i registreringsafgiftsloven. MHS noterer også, at lovgivningen generelt forenkles til glæde for borgerne og til gavn for skatteforvaltningen.</p> <p>MHS ser dog med undren på, at veterankøretøjer desværre flere steder i dette lovforslag side-stilles med almindelige hverdagskøretøjer. Veterankøretøjer er i MHSs optik ikke transportmidler. De tilgodeses i lovgivningen almindeligvis ud fra brugsværdien. Denne brugsværdi er fastsat med baggrund i de gennemsnitlige årlige kørte kilometer i forhold til et dagligt transportmiddel. MHS håber, at der vil kunne findes en forståelse for, at denne rullende kulturarv er en del af vores fælles kulturhistorie, der vedligeholdes af frivillige kræfter og uden offentlige tilskud.</p> <p>MHS bemærker, at et køretøjs kulturhistoriske værdi beror på væsentligt mere end blot, hvordan det så ud, da det rullede af samlebåndet. Et krav om fabriksoriginalitet kan således være ødelæggende for et velbevaret køretøj, som netop udmærker sig ved sine tids-</p>	<p>En del af lovforslaget går netop ud på at ophæve det særlige originalitetskrav til veteranbiler. Disse biler vil fremadrettet kun skulle afgiftsberigtige på ny, når fritagelse efter de almindelige identitetsregler ikke er opfyldt. Dette udgør en lem-pelse sammenholdt med det hidtil gældende originalitetskrav.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>typiske tilpasninger. Det bemærkes, at det derfor er glædeligt at få fastslået, at originalitet ikke er afgørende for køretøjets veteranstatus.</p> <p>MHS bemærker, at forenklingen af registreringsafgiftslovens veteranbestemmelse er et vigtigt skridt mod en løsning af disse regelkonflikter, men bemærker, at det stadig står tilbage med spørgsmål. Der spørges til, hvornår et indregistreret veterankøretøj mister sin afgiftsmæssige identitet og dermed skal afgiftsberigtiges på ny og hvilken model, der skal tages udgangspunkt i ved afgiftsfastsættelsen for et ombygget veterankøretøj, som enten har tabt sin hidtidige afgiftsmæssige identitet eller skal indregistreres for første gang efter importen.</p> <p>MHS opfordrer til, at der iværksettes et afklaringsarbejde for at tydeliggøre retstilstanden. For at den foreslåede forenkling af veteranbestemmelsen også skal få den ønskede effekt i praksis, bør spørgsmålet om veteranafgiftsmæssigt identitetstab afgøres ud fra klare og objektive kriterier under hensyntagen til, hvilke oplysninger der registreres, i- og fremgår af det Digitale Motorregister (DMR).</p> <p>Det bemærkes, at det fremhæves i lovforslaget, at tab af afgiftsmæssig</p>	<p>Veteranbiler vil fremadrettet kun skulle afgiftsberigtige på ny, når fritagelse efter de almindelige identitetsregler ikke er opfyldt. Dette kan fx være tilfældet, hvis chassiset skiftes ud med et nyt. Afgiftsberigtigelsen vil dog være meget lempelig, da bilen fortsat vil være en veteranbil.</p> <p>Veteranbiler vil fremadrettet kun skulle afgiftsberigtige på ny, når fritagelse efter de almindelige identitetsregler ikke er opfyldt. Dette rummer ikke nær samme grad af usikkerhed, som det hidtil gældende originalitetskrav.</p> <p>Der er ikke planer om at ændre de almindelige identitetsregler.</p>

Organisation

Bemærkninger

identitet kan ske hvis motoreffekten øges med mere end 20 pct. MHS finder det vigtigt, at også andre betingelse for et identitetstab fremgår klart og konkret, samt at forudsætningerne for identitetstab forbliver væsentlige konstruktive ændringer ved køretøjet. I den forbindelse henvises der til kriterierne anført i afsnit K.01 og K.02 i bilag 1 til bekendtgørelse nr. 483 af 26. april 2019, så der er naturligt sammenhæng mellem den lovgivning, køretøjerne er underlagt på tværs af myndighedsområder.

MHS ser generelt positivt på den foreslåede registreringsafgiftsstruktur for veterankøretøjer, hvorved det hidtidige brændstoffillæg bortfalder, og køretøjerne friholdes for det foreslåede CO₂-tillæg.

Det påpeges dog, at den foreslåede forhøjelse af afgiftsloftet for veterankøretøjer (afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af køretøjets nypris) vil kunne udgøre en uoverstigelig barriere for import af nyere køretøjer, i takt med at disse opnår veteranstatus. Som følge af den generelle prisudvikling i samfundet, steg også priserne på biler og motorcykler markant i løbet af 1970'erne. For visse nyere veterankøretøjer bliver afgiftsloftet dermed i praksis illusorisk, og vil kunne udelukke import af disse bevaringsværdige køretøjer. Det vil kunne få den konsekvens, at færre vil få interesse i at medvirke til det kulturhistoriske arbejde, og

Kommentarer

Den foreslåede ændring af grundlaget for beregningen af registreringsafgiften for veteranbiler vil gennemgående resultere i lavere registreringsafgift end efter gældende regler. Det skyldes, at værdien af, at afgiftens laveste sats ændres fra 85 pct. til 25 pct., har stor større betydning for biler og motorcykler, der berigtiges efter nyprisen.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>at de virksomheder, der finder deres omsætning, og har deres arbejdspladser i det her felt, vil få svært ved at overleve. MHS vil på den baggrund opfordre til, at der arbejdes videre med en løsning som sikrer, at der også for nyere og kommende veterankøretøjer vil være et rimeligt forhold mellem registreringsafgiften og køretøjets faktiske anvendelse.</p> <p>Vedrørende ændringerne for veteranmotorcyklernes bemærkes, at de for alle årganges vedkommende er af negativ karakter, da man fjerner det hidtidige bundfradrag. MHS opfordrer derfor til, at man for motorcykler ældre end 35 år, bibeholder det hidtidige bundfradrag på 10.000 kr.</p> <p>MHS bemærker, at forhøjelsen af afgiftsloftet også rejser et principielt spørgsmål af EU-retlig karakter. I modsætning til andre køretøjer er det ikke muligt at få refunderet registreringsafgiften for veterankøretøjer ved salg til udlandet. Efter omstændighederne kan registreringsafgiften af et veterankøretøj udgøre et ikke uvæsentligt beløb. Da den danske registreringsafgift ikke påvirker køretøjets internationale markedsværdi, vil den manglende adgang til refusion udgøre en traktatstridig hindring for den fri samhandel med veterankøretøjer inden for EU. Det bemærkes, at problemstillingen forstærkes af den foreslåede for-</p>	<p>For veteranmotorcykler vil afgiftsgrundlaget efter lovforslaget fortsat være 40 pct. af nyprisen.</p> <p>Der er ikke EU-retlige bindinger henset til reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel. Dog ydes der eksportgodtgørelse ved eksport af brugte biler. Det vil skulle analyseres nærmere, om veteranbiler fremadrettet bør omfattes heraf.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>øgelse af loftet for registreringsafgiften, hvorved der kan blive tale om ganske betragtelige beløb. MHS bemærker, at de i flere tidligere høringssvar har gjort opmærksom på netop denne uheldige konstruktion i lovgivningen. MHS opfordrer desuden til, at der ses på, hvordan en model for eksportgodtgørelse mest hensigtsmæssigt kan udformes.</p> <p>MHS bemærker, at veterankøretøjer i dag betaler en særligt lav vægtafgift på 25 pct. Satsen blev oprindeligt fastsat ud fra veterankøretøjernes begrænsede brugsværdi, baseret på det gennemsnitlige årlige antal kørte kilometer i forhold til et almindeligt transportmiddel. Det bemærkes i den forbindelse, at omfattende nationale og internationale undersøgelser senere har påvist, at veterankøretøjer faktisk kører langt mindre end først antaget. Det bemærkes, at udviklingen på afgiftsområdet i praksis har udhulet den tilsigtede begunstiggelse af veterankøretøjerne, idet man i dag betaler nogenlunde det samme i vægtafgift af en veteranbil, som de løbende ejerafgifter på en nyere bil.</p> <p>Det bemærkes, at lovforslaget indebærer en generel forøgelse af vægtafgiften, og at den foreslåede forøgelse af vægtafgiften vil indebære en yderligere skævvridning i forhold til veterankøretøjernes begrænsede brugsværdi. Hertil kommer, at brændstoføkonomien i</p>	<p>Der er ikke planer om at nedsætte vægtafgiften for veteranbiler yderligere.</p> <p>Det kan bekræftes, at de foreslåede forhøjelser for vægtafgiften, vil slå igennem med 1/4 for veteranbiler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>praksis ingen betydning har ved valget af et veterankøretøj, da der i sagens natur ikke er tale om transportmidler til almindelig befordring.</p> <p>MHS bemærker, at hvis vægtafgiftsreglerne skal have virkning efter intentionen og afspejle den faktiske brugsværdi, bør vægtafgiften for veterankøretøjer rettelig reduceres til 10 pct. MHS opfordrer til, at veterankøretøjer i det mindste friholdes for den foreslåede stigning i vægtafgiften. En sådan ændring af lovforslaget, vil være i tråd med den oprindelige intention, og understøtte bevarelsen af disse kulturværdier.</p> <p>MHS bemærker, at det i dag er muligt at foretage genopbygning af et veterankøretøj efter trafikskade eller brand, uden der svares ny afgift, og at dette har reddet mange historiske og bevaringsværdige køretøjer. Henset til reservedelssituationen og den generelt meget højere pris for restaureringen af et historisk køretøj, bemærkes det, at skadede veterankøretøjer vil kunne ramme det loft, der er for udgiften til genopbygning med den foreslåede ændring. MHS opfordrer til, at reglerne om afgiftsfri genopbygning af veterankøretøjer bibeholdes i uændret form.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til, AutocamperGruppen hvoraf det fremgår, at de foreslåede forhøjelser af grøn ejer- og vægtafgift og udligningsafgiften gælder for alle typer køretøjer.</p> <p>Veteranbiler vil skulle overholde det samme regler om færdselsskader, som andre biler. Eventuel fornyet afgift vil dog være meget lempelig, da bilen fortsat vil være en veteranbil.</p>
<p><i>Suzuki Danmark (SD)</i></p>	<p>SD bemærker, at forslaget har u hensigtsmæssige konsekvenser for beskatningen af konventionelle</p>	<p>Differentieringen i beskatningen af CO₂-udledningen på tværs af konventionelle biler (inkl. hybridbiler)</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>biler, hvor afgiften på energieffektive biler med lav CO₂-udledning stiger, mens afgiften på mindre effektive biler med høj CO₂-udledning bliver lempet.</p> <p>Det bemærkes, at lovforslaget er udformet således, at jo lavere CO₂-udledning og jo mere elektrificering de konventionelle biler har, desto større afgiftsstigning får de, mens biler uden elektrificering og med høj CO₂-udledning får lempeligere afgifter.</p> <p>SD angiver en række eksempler herpå, som viser, at afgiftsforskellen øges i den mest CO₂-udledende bils favør og bemærker, at dette vil få salget af de mest CO₂-udledende biler til at stige, som er imod den politiske målsætning om en nedsættelse af CO₂-udledningen. SD opfordrer på denne baggrund til, at lovforslaget ændres, så der ikke opleves en stor stigning i CO₂-udledningen fra de konventionelle biler.</p> <p>SD angiver en række løsningsforslag på problemstillingen. SD foreslår at sætte tillægget for CO₂ under fx 100 gram pr. km lavere, og så samtidigt øge tillægget ved niveauer over de 100 gram, så der bliver en større forskel på afgiftsberegningen fra biler med lav</p>	<p>reduceres markant og vil kunne medføre de største stigninger for de mest brændstofeffektive biler. Dette skal ses i lyset af, at de mest brændstofeffektive konventionelle biler hidtil har været uforholdsmæssigt lavt beskattet i forhold til de mindst brændstofeffektive biler.</p> <p>Det mindre spænd mellem beskattningen af CO₂-udledningen på tværs af konventionelle biler skal ses i sammenhæng med at de mest brændstofeffektive biler hidtil har været meget lempeligt beskattet per ton udledt CO₂, først og fremmest som følge af høje km/l fra- drag.</p> <p>Med omlægningen øges udbredelsen af nul- og lavemissionsbiler, hvilket er med til at sikre markante CO₂-reduktioner de kommende år.</p> <p>Der henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører vedr. løsningsforslag om ændringer i CO₂-tillægget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>CO₂-udledning i forhold til biler med højere CO₂-udledning.</p> <p>Alternativt foreslås det at indføre et ekstra fradrag til MHEV-køretøjer på 10.000 kr. og et ekstra fradrag på 20.000 kr. på FHEV-køretøjer.</p> <p>SD bemærker, at de har konstateret, at der er forvirring om begrebet hybrid, da hybrid og Plug-in Hybrid ofte forstås som det samme, eller at hybridbiler bruger benzin til at oplade batterierne. Det bemærkes, at der findes flere forskellige hybridteknologier, der alle er en elektrificering af drivlinjen, så bilen er udstyret med både en elmotor og en benzinmotor eller i sjældne tilfælde diesel. SD har vedlagt en oversigt, hvor de forskellige hybridsystemer er fordelt på tre hovedgrupper, som er hhv. Mild Hybrid, Fuld Hybrid og Plug-in Hybrid.</p> <p>Derudover bemærker SD, at de også er blevet mødt med argumenter, der har sin rod i de til lovforslaget medfølgende konsekvensberegningerne fra Skatteministeriet. SD bemærker, at disse beregninger er misvisende og henviser i den forbindelse til tabel 1 fra lovforslaget, som viser anskaffelsespriser for benzin- og dieselbiler i 2021 før og efter lovforslaget. SD bemærker, at beregningerne tilsyneladende er baseret på biler og</p>	<p>Et yderligere fradrag til hhv. MHEV-køretøjer og FHEV-køretøjer modvirker hensigten om et mere forenklet afgiftssystem.</p> <p>Det er korrekt, at der findes flere typer inden for hybrid-genren, som rent begrebsmæssigt kan føre til forvirring. Desuden må det forventes, at der i fremtiden kan komme endnu flere teknologi-typer, herunder fx typer af brintbiler. Bl.a. derfor lægges der med lovforslaget vægt på, at afgiftssystemet er teknologineutralt og giver ensartet tilskyndelse til udbredelsen af alle drivmidler med lav eller ingen CO₂-udledning.</p> <p>Beregningerne for prisændringer som følge af omlægningen tager udgangspunkt i data for faktisk salg i det nyeste tilgængeligt hele år, som ved aftalens indgåelse var 2019. Dette salg bliver fremskrevet pba. af bilkommissionens grundforløb.</p> <p>Dertil bemærkes, at prisændringer på segmentniveau – som tabel 1 i høringssvaret beskriver – er dannet pba. af et vægtet gennemsnit,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>data fra 2019, hvorfor konsekvensberegningerne ikke giver et retvisende billede.</p> <p>SD bemærker i den forbindelse, at en Suzuki Baleno uden hybrid stod til et fald på 9.500 kr., men den model er udgået og sælges ikke mere. Det bemærkes, at de nyeste modeller i dette segment – Suzuki Swift Hybrid og Suzuki Ignis Hybrid med lav CO₂-udledning – får en stigning på hhv. 7.202 kr. og 14.750 kr. Det bemærkes, at der er stor forskel mellem beregningerne fra Skatteministeriet og så den reelle ændring på de biler, som skal sælges i 2021 – især på elektrificerede biler med hybridteknologi og lav CO₂-udledning.</p>	<p>hvorfor en enkelt bilmodel har begrænset betydning for de viste prisændringer.</p>