



Skatteministeriet

3. november 2023
J.nr. 2023 - 2160

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven.

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Advokatsamfundet og Advokatrådet</i></p>	<p>Advokatrådet bemærker, at der i lovforslagets § 1, nr. 8, henvises til ”minimumsafgiften efter 3. pkt.”, som ifølge Advokatrådet ikke er nærmere defineret. Advokatrådet foreslår, at der i stedet henvises til definitionen af afgift i forudgående punktum.</p> <p>Advokatrådet bemærker til lovforslagets § 1, nr. 13, at det ikke er hensigtsmæssigt, at en virksomhed afskæres fra at foretage rettelser, hvis der konstateres fejl.</p> <p>Advokatrådet anfører, at ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt bør enhver virksomhed have adgang til at berigtige fejl. Også almindelige forvaltningsretlige principper tilsiger dette.</p> <p>Advokatrådet foreslår en løsning, hvorefter virksomheder ikke kan foretage korrektioner direkte i køretøjsregisteret, men i stedet kan indsende disse manuelt, så de undergives en nærmere prøvelse.</p>	<p>Lovforslaget er tilrettet, så ”minimumsafgiften efter 3. pkt.” er ændret til ”afgift efter 3. pkt.”.</p> <p>Virksomhederne vil med den foreslåede ændring have mulighed for at få foretaget rettelser. Virksomhederne kan, hvis de bliver opmærksomme på fejl, henvende sig til Motorstyrelsen, der kan rette disse.</p> <p>Den foreslåede ændring skal sikre, at der foretages korrekt angivelse af den afgiftspligtige værdi ved indregistreringen. Dermed minimeres risikoen for svig, idet der ikke kan spekuleres i at opnå en økonomisk gevinst ved at efterregulere på månedsangivelsen.</p> <p>Motorstyrelsen har bl.a. set et eksempel på, at det afgiftsbeløb, som påføres månedsangivelsen i første omgang, er et skønnet beløb, idet det fremgår af forretningsbetingelserne, at virksomheden kan regulere afgiften, uden at det får betydning for kundens faste pris. Med den foreslåede ændring sikres det, at den angivne afgift svarer til den, som køber er oplyst om.</p>
<p><i>AutoBranchen Danmark</i></p>	<p>AutoBranchen Danmark støtter i relation til lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, op om, at den tekniske beregning/omregnede udledning</p>	<p>Den foreslåede ændring er baseret på oplysninger om køreklar vægt og brændstofforbrug i km per liter og udledning af gram CO₂ per km</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>kommer til at ligge tæt på bilens målte udledning, så forskellen mellem de to metoder mindskes. AutoBranchen Danmark ønsker dog at sikre sig, at den foreslåede beregningsmetode er mere retvisende, og at der er tilstrækkeligt belæg for den.</p> <p>AutoBranchen Danmark støtter op om forenkling af registreringsafgiftsreglerne. AutoBranchen Danmark ønsker dog at sikre sig, at ændringen i lovforslagets § 1, nr. 8, om afgiftsberegningen for autocampere, ikke afstedkommer unødigt ekstra administration for erhvervslivet, og at Skatteforvaltningens systemer behørigt er klar til, at afgiftsændringen træder i kraft.</p> <p>AutoBranchen Danmark henstiller til, at der udfærdiges en undtagelsesbestemmelse til det foreslåede 5. pkt. i registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 1, i lovforslagets § 1, nr. 9, om frist for eksport af køretøjer. En undtagelsesbestemmelse skal gøre det muligt at få godkendt en anmodning om udførelse senere end tre måneder efter indgivelsen heraf, hvis der foreligger undskyldelige omstændigheder for den sene udførelse.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker til lovforslagets § 1, nr. 10, om ændring af loft over den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer,</p>	<p>for nyregistrerede varebiler mv. i perioden 2019-2022. Der vurderes på den baggrund at være belæg for de foreslåede ændringer.</p> <p>Formålet med ændringen er at lette administration af reglerne for autocampere.</p> <p>Efter forslaget skal værdien af beboelsedelen ikke fastsættes, hvilket kan være administrativt vanskeligt. Med forslaget vil autocampere, der opfylder de oplyste krav, altid afgiftsberigtiges efter den fordelagtige sats i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 3. pkt.</p> <p>Retten til eksportgodtgørelsen fortabes ikke i tilfælde af, at anmodningen afvises. Det vil således være muligt at indsende en ny anmodning om godtgørelse, hvis det ikke har været muligt at udføre køretøjer inden for 3 måneder efter indgivelsen. Der vurderes derfor ikke at være behov for en undtagelsesbestemmelse.</p> <p>Værdifastsættelsen af brugte køretøjer samt genberegnete køretøjer foretages på baggrund af handelsværdien af et tilsvarende køretøj</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>at det er fint, at man ser på, om bestemmelsen er hensigtsmæssig, som den er nu, og forestår hensynet bag den foreslåede ændring. Autobranchen Danmark udtrykker dog bekymring for, om ændringen vil afstedkomme en konkurrenceforvridning, så nogle erhvervsdrivende kan styre markedsprisen. Autobranchen Danmark ser en udfordring i, at biler født i DK, som hovedsageligt er leaset ud, kan påvirke brugtbilmarkedet i opadgående retning og dermed afgiften på importerede biler.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører i forbindelse med lovforslagets § 1, nr. 12, om sikkerhedsstillelse, at en lovændring vil ændre præmissen og det oprindelige formål med indførelse af sikkerhedsstillelse for korrekt og tilstrækkeligt afgifts svar relateret til selvanmelderens udliciterede ret til selv at foretage afgiftsberigtigelse af køretøjer. I</p>	<p>som brugt. Den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, der medfører, at loftet over den afgiftspligtige værdi fjernes for brugte importerede køretøjer, der er mindre end 5 år gamle, betyder, at disse køretøjer ligestilles med leasingkøretøjer, der genberegnes.</p> <p>Et brugt køretøjs handelsværdi er sammensat af selve køretøjets værdi inkl. moms og ekskl. registreringsafgift samt den iboende registreringsafgift i køretøjet. Selve køretøjets værdi ekskl. registreringsafgift er bestemt af den faktiske handelspris for køretøjet. Ændringen kan således ikke påvirke den underliggende incitamentsstruktur, som styrer selve prisdannelsen på brugtbilmarkedet. Hvis en aktør aktivt måtte forsøge at påvirke handelspriseniveauet på brugtbilmarkedet i opadgående retning, vil dette blot give et større incitament for andre aktører til at importere brugte køretøjer, da der herved vil kunne opnås en større fortjeneste. Den øgede import vil således have en modgående effekt på handelspriserne.</p> <p>Ved udnyttelse af den bemyndigelsesbestemmelse, der foreslås i dette lovforslag, vil udkast til bekendtgørelse blive sendt i offentlig høring.</p> <p>Det er noteret, at der er et ønske om, at branchen tages med på råd i tilfælde af skærper.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forbindelse med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 1, nr. 12, henstiller AutoBranchen Danmark til, at branchen tages med på råd og med i processen, hvis skærper påtænkes.</p> <p>AutoBranchen Danmark foreslår i relation til lovforslagets § 1, nr. 13, om angivelse af afgiften af et køretøj på månedsangivelsen, at det skal være muligt for virksomheden at få ændret månedsopgørelsen, hvis virksomheden oplyser at have lavet en fejl, fx ved henvendelse til Skatteforvaltningen.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker til lovforslagets § 2, stk. 1, om udvidelse af tilladt reklamekørsel til også at omfatte virksomheder, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing, at AutoBranchen Danmark selv har foreslået denne ændring, som sikrer lige konkurrencevilkår for virksomheder, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing, idet de får samme muligheder som fabrikanter og importerne med udvikling af reklamemateriale.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Advokatsamfundet og Advokatrådet.</p>
<p><i>Camping outdoor Danmark</i></p>	<p>Camping outdoor Danmark ser meget positivt på forslaget om, at der af køretøjer med en tilladt totalvægt på mindst 3 T, og som er indrettet med køkken-, toilet- og bade faciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, altid skal svares afgift beregnet som</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>mindsteafgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 a, tk. 2, 3. pkt.</p> <p>Camping outdoor Danmark foreslår, at vogne, som opfylder den nye foreslåede definition for autocampere, samtidig skal opnå en reduktion/betaling på 45 pct. af CO₂-afgiften, da det vil gøre det mere attraktivt ikke at afmelde pladserne i lavsæsonen.</p>	<p>En nedsættelse af CO₂-afgiften indgår ikke som en del af lovforslaget.</p>
<p><i>Danmarks Frie Autocampere- DFAC</i></p>	<p>DFCA anfører til lovforslagets § 1, nr. 6, om afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter satsene i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 3. pkt., at erfaringer viser, at når autocampere indeholder 2 sovepladser, køkken, bad og toilet og har en totalvægt på mindst 3 t, ender beregningen af registreringsafgiften for selv de mindste autocampere med, at afgiften, jf. 45 pct. reglen er den højeste, og dermed er den, der skal betales. DFAC støtter derfor ændringen.</p> <p>DFAC bemærker til lovforslagets § 1, nr. 5-7 og § 3, om at justere reglerne for beregning af grønne afgifter og tillæg til registreringsafgift for køretøjer over 2.585 kg, at dette alene har virkning for biler, der indregistreres første gang i DK efter den 1. januar 2024. Hermed vil de øgede grønne afgifter ikke ramme ejerne af de mange autocampere, der afmeldes midlertidigt i vinterhalvåret for at spare de</p>	<p>Det er præciseret, at ændringen har virkning for køretøjer indregistreret 1. gang i Danmark den 1. januar 2025 eller senere. Køretøjer, som er indregistreret 1. gang i Danmark før den 1. januar 2025, og køretøjer, som afmeldes midlertidigt, vil derfor ikke være omfattet af de foreslåede ændringer.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>grønne afgifter og indregistreres igen i foråret.</p> <p>Med henvisning til lovforslagets § 1, nr. 6, bemærker DFAC, at en væsentlig del af de køretøjer, der omfattes af ændringen, er brugte autocampere, hvor der ikke er udført måling af CO₂-udslippet, og at mange autocampere derfor vil blive ramt hårdt af de markante stigninger i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9 og § 3, stk. 2, som omhandler beregning af CO₂-udledning baseret på køreklar vægt og afgifterne heraf for biler med en køreklar vægt over 2.585 kg.</p> <p>DFAC bemærker, at hvis forslaget til brændstofforbrugsafgiftsloven gennemføres, vil en autocamper, der har kørt fx i Tyskland og importeret i DK efter den 1. januar 2024, skulle betale 150-250 pct. højere grønne afgifter end den identiske autocamper, der blev importeret som ny i 2017/2018. DFAC vurderer, at dette må konflikte med EU-lovgivningen om varenes frie bevægelighed.</p>	<p>Der vurderes at være et begrænset antal autocampere, som skal anvende de foreslåede formler, idet det primært vil være ældre brugte importerede autocampere. Det skønnes, at der i 2021 og 2022 blev importeret omkring 700 brugte autocampere med en køreklar vægt over 2.585 kg, hvoraf knapt 300 var 5 år eller ældre. De ældre autocampere udgør således en begrænset andel af den samlede population af importerede brugte autocampere. Fremadrettet må denne desuden forventes at blive mindre, da hovedparten vil have et målt forbrug og udledning af CO₂.</p> <p>De gældende regler for formelberegning af brændstofforbruget for varebiler og autocampere mv. med en køreklar vægt over 2.585 kg kan føre til et lavere forbrug i km per liter og udledning af gram CO₂ per km, end hvis der er tale om et målt forbrug. Ved opvejning af bilerne til over 2.585 kg kan der derfor opnås besparelser på op til 10.000 kr. om året, da formelberegningen så kan anvendes. Dette vurderes ikke hensigtsmæssigt af såvel klima- som provenumæssige hensyn. Med forslaget sikres det, at det i højere grad er det målte forbrug, der anvendes ved fastsættelse af brændstofforbruget eller CO₂-udledningen. De foreslåede regler vil kun gælde for køretøjer, der</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DFAC bemærker, at hvis det ønskes at begrænse de nævnte forsøg på afgiftsoptimering af varevogne ved import og fastlæggelse af omregninger til CO₂-udledning under 2.585 kg-reglen, er det nødvendigt at indføre separate afsnit og beregninger for varevogne hhv. for personbiler.</p> <p>DFAC anfører, at der mangler beregningseksempler på lovforslagets konsekvenser.</p>	<p>registreres den 1. januar 2025 eller senere.</p> <p>Der er allerede regler for person- og varebiler mv. med en køreklar vægt under 2.585 kg, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, og der vurderes derfor ikke at være behov for yderligere regler.</p> <p>Ved anvendelse af gældende og foreslåede beregningsregler, er det muligt at beregne konsekvenserne af de foreslåede regler. Hvis der fx tages udgangspunkt i en dieseldreven EURO 6 autocamper med en køreklar vægt på 3.020 kg, der er registreret i udlandet senest den 30. juni 2021, og som importeres som brugt til Danmark, vil den efter de gældende regler få beregnet et forbrug på 7,3 liter per 100 km ($=6,4 + 0,2 \cdot (3.020 - 2.585) / 100$). Omregnet til km per liter svarer det til 13,8 km per liter. Ifølge brændstofforbrugsafgiftsloven skal der således i 2023 betales ejer- og udligningsafgift per halvår på hhv. 3.000 kr. og 2.400 kr. svarende til 5.400 kr. i alt.</p> <p>Med de foreslåede ændringer vil bilen få beregnet et forbrug på 10,8 liter per 100 km ($=9,5 + 0,3 \cdot (3.020 - 2.585) / 100$).</p> <p>Omregnet til km per liter svarer det til 9,3 km per liter. Dermed vil der ifølge brændstofforbrugsafgiftsloven skulle betales ejer- og udligningsafgift per halvår på hhv.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>I forbindelse med forslaget § 1, nr. 12, om bemyndigelsesbestemmelse vedrørende sikkerhedsstillelser, opfordrer Dansk Bilbrancheråd til, at der indføres yderligere trin i ”trappemodellen”, da denne er byrdefuld for selvanmeldere, der ligger tæt på grænsen mellem første og andet trin.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd foreslår en udvidelse af den negative definition af køretøjer i registreringsafgiftsbekendtgørelsen, for hvilke der ikke kan selvanmeldes registreringsafgift, til også at omfatte totalskadede køretøjer. Dansk Bilbrancheråd bemærker i den forbindelse, at det i forvejen er den praktiske virkelighed på området. Rådet bemærker desuden, at den lavere risikoprofil, som følger af denne udvanding, bør give udslag på sikkerhedsstillelsen.</p>	<p>6.050 kr. og 3.630 kr. svarende til 9.680 kr.</p> <p>Ved udnyttelse af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse om sikkerhedsstillelse, herunder i forhold til ”trappemodellen”, vil et udkast til bekendtgørelse blive sendt i offentlig i høring.</p> <p>De køretøjer, som registrerede virksomheder selv kan anmelde afgift for, er reguleret i § 39 i bekendtgørelse nr. 1030 af 25. maj 2021 om registreringsafgift. Omfattet af selvanmelderordningen er alle køretøjer bortset for køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a (busser), køretøjer ældre end 35 år (veterankøretøjer) og køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 7 (genopbyggede totalskadede køretøjer). Totalskadede køretøjer, der er blevet genopbygget, er således omfattet af den negative afgrænsning.</p>
<p><i>Dansk Bilforhandler Union (DBFU)</i></p>	<p>DBFU bemærker til forslaget om ændring af afgiftsberigtigelse af autocampere, at der fortsat vil være to sæt regler baseret på to typer af autocampere. Det er på den baggrund DBFU’s opfattelse, at reglerne ikke forenkles tilstrækkeligt med lovforslaget.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DBFU bemærker til forslaget om en bemyndigelsesbestemmelse om sikkerhedsstillelse, at det er nødvendigt at sikre, at der sker en fremtidig indplacering på trappe-modellen ud fra den specifikke selvanmeldervirksomheds reelle månedlige afgiftstilsvær, herunder muligheden for at nedsætte minimumssikkerhedsstillelsen, der i dag udgør 500.000 kr.</p> <p>DBFU anfører i forbindelse med forslaget om udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerhed, at det er vigtigt ikke blot at fastsætte klare regler for, hvornår en kontrol kan give anledning til tilbageholdelse, men også, at en tilbageholdelse ikke bør overstige det beløb, som afgiftstilsværet forventes at kunne reguleres med som følge af kontrollen.</p> <p>DBFU bemærker, at forslaget om angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj på månedsangivelsen senest samtidig med indregistreringen vil medføre en uforholdsmæssig stor administrativ byrde for såvel selvanmeldere som for Skatteforvaltningen. DBFU ser desuden ikke, at lovændringen minimerer risikoen for skatte- og afgiftsunddragelse.</p> <p>DBFU bifalder den foreslåede lovændring om brug af prøveskilte til reklame.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI-Bilbranchen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Advokatrådet og Advokatsamfundet.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DBFU er imod forslaget om at ændre loftet over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer. DBFU anfører, at lovforslaget vil betyde, at ethvert brugt importeret køretøj, der er 0-5 år gammelt, vil kunne opnå en afgiftspligtig værdi, der overstiger den oprindelige nypris for et tilsvarende køretøj. Med andre ord vil der kunne forekomme, at et køretøj, der er 12 måneder gammelt, kan en afgiftspligtig værdi, der er højere end et tilsvarende nyt køretøj.</p> <p>DBFU foreslår derfor, at forslaget om et loft over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer udgår, og at der indsættes et forslag, der sikrer, at køretøjets afgiftspligtige værdi ved genberegning ikke kan overstige køretøjets oprindelige nypris.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til DI-Bilbranchen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI-Bilbranchen.</p>
<i>Dansk Erhverv</i>	<p>Dansk Erhverv støtter forslaget om, at afgiftsfrie køretøjer med tilladelse til erhvervsmæssigpersontransport, fx taxier, lejlighedsvist må køre med småforsendelser.</p>	
<i>Dansk Persontransport</i>	<p>Dansk PersonTransport kan tilslutte sig den foreslåede ændring af registreringsafgiftsloven om taxier. Dansk PersonTransport foreslår dog en ændring af ordlyden af den foreslåede bestemmelse fra ”efter taksten for passagertransport” til ordlyden fra taxiloven, så der</p>	<p>Det er præciseret i bemærkningerne, at der menes taksten for passagertransport, der følger af taxilovens regler.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	skrives ”og udføres efter taksterne om taxikørsel.”	
<p><i>Danske Advokater</i></p>	<p>Danske Advokater foreslår i relation til lovforslagets § 1, nr. 1, om, at afgiftsfitagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, skal kunne foretage lejlighedsvis kørsel med småforsendelser, at bestemmelsen om, at taksten for passagertransport skal finde anvendelse, skaber uklarhed om hvilken takst, der skal anvendes. Mange vognmænd yder rabat til virksomheder og offentlige myndigheder i forbindelse med udførelse af persontransport. Danske Advokater opfordrer derfor til, at formuleringen ”men efter taksten for passagertransport” udgår, da dette krav ikke er tidssvarende i forhold til den måde, som taksterne fastsættes på i dag.</p> <p>Danske Advokater anfører til lovforslagets § 1, nr. 4, om fritagelse af afgift for køretøjer, der benyttes til tapning af blod, at der i forbindelse med mandskabsvogne har udviklet sig en meget restriktiv praksis for hvilke personer, der må transporteres i køretøjet, for at fritagelsen kan opretholdes. Danske Advokater opfordrer til, at der alene stilles krav om, at køretøjerne skal være specialindrettede til brug for tapning og transport af blod for at være fritaget for afgift.</p> <p>Danske Advokater anfører til lovforslagets § 1, nr. 10, om et loft</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Persontransport.</p> <p>Det er præciseret i lovforslaget, at nødvendigt personale ved tapning af blod omfatter alt personale, der er tilknyttet hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, som udfører opgaver med eller i tilknytning til tapning, håndtering og transport af blod.</p> <p>Lovforslagets § 1, nr. 10 indebærer en begrænsning af</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer, at hvis importerede køretøjer er under 5 år gamle, vil det med lovforslaget blive muligt at fastsætte den afgiftspligtige værdi til en højere værdi, end hvad den oprindelige pris har været som ny. Danske Advokater opfordrer til, at det nærmere defineres, hvad der skal forstås ved begrebet ”køretøjets oprindelige pris som nyt”, når et køretøj er importeret.</p> <p>Danske Advokater opfordrer desuden til en nærmere definition af, hvordan køretøjets nypris skal fastsættes skønsmæssigt, hvis det er nødvendigt at indføre en bestemmelse om, at det skal være muligt at fastsætte den afgiftspligtige værdi for et brugt køretøj til en højere pris end nyprisen, når køretøjet er under 5 år gammel.</p> <p>Danske Advokater anfører til lovforslagets § 1, nr. 1, om bemyndigelsesbestemmelse vedrørende sikkerhedsstillelse, at det er uhenigtsmæssigt, at virksomheder, som indretter sig i overensstemmelse med lovgivningen, mødes med krav om store sikkerhedsstillelser, som ikke er proportionale. Det vil efter Danske Advokaters vurdering være mere hensigtsmæssigt, at der bliver foretaget en egentlig risikovurdering af de enkelte virksomheder, og at sikkerhedsstillelsen bliver fastsat på baggrund heraf.</p>	<p>anvendelsesområdet for registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, således, at brugte importerede køretøjer under 5 år ikke omfattes af loftet over den afgiftspligtige værdi. Nyere brugte køretøjer, som importeres, vil dermed blive ligestillet med leasingkøretøjer, der er omfattet af reglerne om genberegning efter registreringsafgiftslovens 9 a.</p> <p>Regulering af et brugt importeret køretøjs oprindelige nypris indgår ikke som en del af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI-Bilbranchen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danske Advokater anfører til lovforslagets § 1, nr. 13 om, at det ikke skal være muligt for selvmeldere og selvangivere at ændre i månedsangivelsen efter indregistrering, at det ikke er hensigtsmæssigt, at en virksomhed afskæres adgangen til at foretage rettelser, hvis der konstateres fejl og bemærker, at det bør være muligt både for virksomhederne og myndighederne at korrigere fejl.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Advokatrådet og Advokatsamfundet.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører (DBI)</i></p>	<p>DBI støtter lovforslagets § 1, nr. 8, om autocampere's afgiftsberegning med det forbehold, at de generelle afgiftsmæssige konsekvenser af denne ændring ikke er let gennemskuelige, da reglen kun gælder for køretøjer med en totalvægt på mindst 3 tons i stedet for de nu gældende 2 tons.</p> <p>DBI bemærker dertil, at beregningen i forvejen foreskriver en mindsteafgift, og derfor forekommer det særskilte ”hensyn” til beboelsesindretningen overflødigt.</p> <p>DBI bifalder, at brugte importerede køretøjer, der er mindre end 5 år gamle, ligestilles med køretøjer omfattet af reglerne om genberegning. DBI finder det dog uheldigt, at det sker ved at fjerne loftet over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer. Der bør i stedet indføres et loft over den afgiftspligtige værdi for køretøjer omfattet af reglerne om genberegning.</p>	<p>Vægtgrænsen er fastsat til 3 tons, da autocampere, som er omfattet af den foreslåede ændring, er egentlige autocampere og ikke person- og varebiler, der er ombygget til autocampere. Egentlige autocampere er typisk bygget på lastbilchassiser, som har en tilladt totalvægt på 3 tons eller mere. Køretøjer på mindre end 3 tons vil stadig skulle afgiftsberigtiges efter reglerne i § 4 med fradrag af udgifterne til beboelsesindretning eller efter 45-pct. reglen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI-Bilbranchen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Et manglende loft over den genberegnete afgiftspligtige værdi skaber desuden usikkerhed om beskattningen af firmabilister. Der bør derfor gælde et loft både efter registreringsafgiftsloven og efter ligningsloven.</p> <p>DBI anbefaler, at man i stedet for helt at fjerne loftet for den afgiftspligtige værdi benytter lejligheden til at præcisere, at den afgiftspligtige værdi ikke kan overstige den officielle listepriis på genberegningstidspunktet eller tidspunktet for første registrering her i landet af en tilsvarende bil, der allerede findes her i landet.</p> <p>Det bør overvejes, om fjernelse af loftet over den afgiftspligtige værdi for brugte importerede køretøjer, der er under 5 år gamle, kan være i strid med EU-retten, hvis det fører til, at den afgiftspligtige værdi overstiger køretøjets oprindelige pris som nyt. En sådan værdifastsættelse kan således medføre, at der fastsættes en højere afgift end afgiftsresidualen i en tilsvarende bil, der allerede findes i Danmark. Denne residual kan således aldrig overstige den afgift, der blev beregnet efter disse køretøjers oprindelige pris som nye, heller ikke selvom den aktuelle markedsværdi som brugt overstiger denne pris.</p>	<p>Registreringsafgift er omfattet af forbuddet i EUF-artikel 110 om, at en medlemsstat hverken direkte eller indirekte må pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende indenlandske varer. Beregningsmetoden for en intern afgift må ikke medføre, at der vil være en højere afgift i et importeret brugt køretøj fra et andet medlemsland end et tilsvarende indenlandsk brugt køretøjs afgiftsresidual, jf. C-393/98 Gomez Valente.</p> <p>Fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi ved afgiftsberigtigelsen af brugte køretøjer foretages ud fra handelsværdien som brugt jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk., 1. Dette gælder, selvom køretøjet har været indregistreret i Danmark</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>De foreslåede ændringer er en skærpelse af reglerne med forhøjede forbrugstal og CO₂-udledning til følge. Forslaget kan dermed afhængigt af tidshorizonten for ikrafttrædelse få negativ betydning for især en række varebiler, der allerede er lagerført eller er under opbygning m.v. på grundlag af de gældende regler for fastsættelse af brændstofforbrug/CO₂-udledning. DBI foreslår, at der indsættes en overgangsregel på linje med dem, der er blevet indsat ved tidligere lovforslag. Det kunne fx være undtagelse af købsaftaler, der er indgået inden fx fremsættelsen.</p>	<p>som nyt, eller er importeret brugt ved første indregistrering.</p> <p>Et brugt leasingkøretøj, som er indregistreret første gang i Danmark som nyt, vil således ved overgangen fra forholdsmæssig til fuld afgift blive værdifastsat på samme måde som et identisk importeret brugt køretøj. Derved vil afgiften for de to køretøjer også blive den samme, selvom der ikke gælder et loft over den afgiftspligtige værdi for køretøjet.</p> <p>Ændringen vurderes derfor at være i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Lovforslaget er ændret, så ændringerne først har virkning for køretøjer, der indregistreres første gang i Danmark samtidig med bestemmelsernes ikrafttrædelse eller senere. § 1, nr. 5-7, og § 3 først træder i kraft den 1. januar 2025. Der henvises til lovforslagets § 7. Forhandlere har dermed mere end 12 måneder til at tage højde for de ændrede regler.</p>
<p><i>DI Transport og Bilbranchen i DI</i></p>	<p>DI Transport og Bilbranchen i DI (herefter DI) bifalder lovforslagets § 1, nr. 1, hvor der lægges op til, at hastende småforsendelser kan ske med taxi og uden passagerer. DI</p>	<p>Regulering, som har direkte konsekvenser for erhvervslivet, skal som hovedregel træde i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli. De to årlige ikrafttrædelsesdatoer kan kun</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>opfordrer til, at ikrafttræden er umiddelbart efter lovens vedtagelse frem for 1. januar 2024.</p> <p>DI er modstander af den foreslåede lovændring i § 1, nr. 10, som efter Bilbranchens opfattelse indebærer en urimelig behandling af brugte køretøjer.</p> <p>DI foreslår i stedet for en ændring af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, at der indsættes et nyt punktum i § 9 a, stk. 2, som følger:</p> <p>Forslag (nyt punktum understreget): ”Stk. 2. Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi korrigeret for den forløbne periode med de i § 3 a, stk. 3, nr. 1 og 2, og § 3 b, stk. 2, nr. 1 og 2, anførte satser den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til denne korrigerede afgiftspligtige værdi. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. Køretøjet afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor den afgiftspligtige værdi fastsættes på ny efter 1. pkt., dog med fradrag af den oprindeligt betalte afgift op til et beløb, der maksimalt kan svare til den på ny beregnede afgift. <u>Den på ny beregnede afgift kan dog ikke overstige den afgift, der ligger til grund for bilens</u></p>	<p>undtagelsesvis fraviges, hvis særlige hensyn taler herfor. Det er vurderingen, at der ikke er særlige hensyn, der taler for at fravige de fælles ikrafttrædelsesdatoer på dette lovforslag.</p> <p>Risikoen ved Bilbranchens forslag er, at et loft over den afgiftspligtige værdi ved genberegning vil betyde, at der for flere leasede køretøjer slet ikke vil blive betalt registreringsafgift, da køretøjernes værdi som brugte vil overstige loftet ved omberegning efter endt leasingperiode. Dette vil fx være aktuelt for dyre køretøjer, der ikke falder i værdi.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p><u>almindelige pris anmeldt jf. § 9.</u> For leasingkøretøjer, for hvilke der betales afgift efter § 3 b, stk. 2 og 3, efteropkræves der ikke afgift for den del af den kontraktfastsatte afgiftsperiode, som ligger forud for det tidspunkt, hvor den fornyede afgiftsberigtigelse skal foretages.”</p> <p>DI anfører, at dette forslag har den fordel, at det har et objektivt konstaterbart element i form af de officielle prislistes.</p> <p>DI anfører til lovforslagets § 1, nr. 12, at man som udgangspunkt er positiv overfor tiltag, der sikrer, at alle betaler den korrekte afgift. Bilbranchen finder dog anledning til at bemærke, at en selvanmelder kan have stillet sikkerhed for mange millioner kroner, mens en kontrol fx i form af et pristjek for et enkelt køretøj kan vedrøre ganske små beløb set i forhold hertil. Der bør derfor være en ret til at få frigivet en del af den stillede sikkerhed, hvis der er et åbenbart misforhold mellem den stillede sikkerhed og det beløb, kontrollen må antages at vedrøre. I værste fald kan en selvanmelder ikke få frigivet en sikkerhed på fx 10 mio. kr., før en uenighed med Motorstyrelsen om fx 10.000 kr. er afgjort.</p>	<p>Forslaget åbner mulighed for, at Skatteforvaltningen kan undlade at frigive en sikkerhedsstillelse under en igangværende kontrolsag. Da det præcise udfald og dermed afgiftsmæssige betydning af en kontrolsag ikke kendes, inden afgørelsen er endelig, vurderes det ikke muligt at frigive en del af minimumssikkerhedsstillelsen.</p> <p>Dette begrænser imidlertid ikke virksomhedens adgang til at få sikkerhedsstillelsen nedsat som følge af en væsentlig ændring i virksomhedens forretningsomfang under hensyntagen til øvrige risikofaktorer. En virksomhed med en stillet sikkerhed på fx 10 mio. kr., som afvikles, vil forventeligt også have et væsentligt reduceret forretningsomfang. Dermed vil sikkerhedsstillelsen, potentielt kunne nedsættes, hvis en vurdering af øvrige risikofaktorer tilsiger dette.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI udtrykker bekymring i forbindelse med lovforslagets § 1, nr. 12. Trappemodellen fokuserer ensidigt på afgiftstilsvarets størrelse og indeholder en uproportional afvejning mellem statens risiko for tab og den økonomiske byrde, der pålægges branchen. Modellen bør i langt højere grad basere sig på en risikovurdering af den enkelte virksomhed og på mere målrettet kontrol af og eventuelt højere adgangskrav til virksomheder på laveste trin.</p> <p>Til § 1, nr. 13 DI kan ikke støtte forslaget i § 1, nr. 13, hvorefter det for selvanmelderne ikke længere vil være muligt at ændre i den aktuelle månedsangivelse.</p> <p>DI savner information om behovet for den foreslåede ændring. DI har noteret sig, at der vil være mulighed for at anmode om genoptagelse af afgiftsberigtigelsen. Dette er dog en både besværlig og ressourcemæssig krævende proces.</p> <p>DI henleder i forhold til § 4 opmærksomheden på, at der for køretøjer omfattet af § 1, nr. 6 og 7, samt § 3 er behov for en overgangsbestemmelse, så bindende aftaler om disse køretøjer, som allerede er indgået, ikke berøres af skærpelsen.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Advokatsamfund og Advokatrådet</p> <p>Der henvises til kommentaren til De Danske Bilimportører.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>DTL- Danske Vognmand</i></p>	<p>DTL- Danske Vognmænd er imod lovforslagets § 1, nr. 1. DTL- Danske Vognmænd er modstander af, at afgiftsfritagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport også benyttes til erhvervmæssig godstransport.</p> <p>Danske Vognmænd bemærker, at nogle forsendelser fra sygehuse er omfattet af reglerne om transport af farligt gods, og at transport af disse forsendelser kræver uddannelse samt skiltning.</p>	<p>Lovforslagets § 1, nr. 1, indebærer ikke en ændring af reglerne for transport af farligt gods. Chauffører, der ønsker at udføre sådanne typer transportopgaver, vil derfor fortsat skulle leve op til alle krav til kurser, godkendelser, attester og skiltning, som i dag kræves ved transport af farligt gods.</p>
<p><i>F&P</i></p>	<p>F&P mener, at det vil være en fordel, hvis lovens definition af en bruger blev præciseret med henvisning til bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023.</p>	<p>Som det fremgår af lovforslaget, påtænkes der en ændring af brugerbegrebet i bekendtgørelsen. Udkast til ændring af bekendtgørelsen vil blive sendt i offentlig høring.</p>
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing anfører til lovforslagets § 1, nr. 12, at det nuværende ”indgangstrin”, hvor minimumssikkerhedsstillelse kan være på kun 500.000 kr. synes meget lavt henset til den risiko, ordningen indebærer for statskassen i form af manglende betaling af registreringsafgift, hvis ordningen misbruges.</p> <p>Finans og Leasing opfordrer til, at minimumssikkerhedstillens sættes højere. Finans og Leasing finder det fornuftigt, at sikkerhedsstillelsen ikke automatisk frigives i tilfælde af et selskabs opløsning.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd om muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til bekendtgørelse, der vil udmønte den i lovforslaget foreslåede bemyndigelse.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Finans og Leasing bemærker til lovforslaget § 1, nr. 13, at det fortsat bør være muligt at ændre afgiftsbeløbet i månedsangivelsen, hvis sådanne ændringer er foranlediget af fejl i DMR eller andre forhold, der ikke kan tilskrives leasingselskabet. I sådanne tilfælde kan det ikke være rigtigt, at leasingselskaberne skal rammes af den administrative byrde, der vil ligge i at anmode om genoptagelse. Det er ”bøvlet” for Motorstyrelsen.</p> <p>Finans og Leasing støtter lovforslagets § 2, nr. 1, hvorefter forhandlere og leasingselskaber ligestilles med andre selskaber, hvad angår anvendelse af prøveplader til reklamer.</p> <p>Finans og Leasing bemærker til lovforslagets § 2, nr. 4, at det også bør være gratis at ændre i brugerregistreringen, i 2. halvår 2024, selvom dette sker via selvbetjeningsmodullet.</p> <p>Det fremgår af lovforslaget, at der er planlagt ændring af den underliggende bekendtgørelse om brugerbegrebet, jf. formuleringen: ”præcisere brugerbegrebet i bek., og at alle brugere uanset udlejnings- eller leasingkonstruktioner skal registreres”. Dette synes ikke ganske klart.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Advokatsamfundet og Advokatrådet.</p> <p>Det er nødvendigt, at ændringerne foretages af Motorstyrelsen, da det kun herved kan sikres, at de ændringer, der foretages, er dem, der er omfattet af betalingsfritagelsen.</p> <p>Sigtet med de planlagte ændringer af bekendtgørelsen er at sikre, at brugere af køretøjet registreres, herunder også ved de såkaldte subleasing-arrangementer.</p> <p>Der vil være mulighed for komme med bemærkninger til ændringer i forbindelse med den offentlige høring af bekendtgørelsen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>FSR – Danske Revisorer</i>	FSR har ingen bemærkninger.	
<i>Motorcykel Forhandler Forening</i>	<p>Motorcykel Forhandler Foreningen er positivt indstillet overfor lovforslaget.</p> <p>MFF anfører til lovforslagets § 1, nr. 12, at det nuværende ”indgangstrin”, hvor minimumssikkerhedsstillelse kan være på kun 500.000 kr., er for høj, og trappemodellens spring for store, da mindre motorcykelforhandleres salg ofte er af beskedent omfang og sæsonbetonet.</p>	Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd om muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til bekendtgørelse, der vil udmønte den i lovforslaget foreslåede bemyndigelse.
<i>Motorhistorisk Samråd</i>	Motorhistorisk Samråd er positivt indstillet overfor lovforslaget.	
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Skatterevisorforeningen har ingen bemærkninger.	
<i>Søfartsstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	