



Skatteministeriet

9. januar 2024
J.nr. 2023 - 8853

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringskema samt de modtagne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af ligningsloven, registreringsafgiftsloven og personskatteloven.

Jeppe Bruus

/ Rikke Kure Wendel

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>AutoBranchen Danmark</i></p>	<p>AutoBranchen Danmark bemærker, at den planlagte afgiftsstigning for nulemissionsbiler reduceres og ikke fjernes/annulleres, som den nuværende formulering af følgebrevet til høringen kan give indtryk af.</p> <p>AutoBranchen Danmark finder det særdeles uheldigt, at den foreslåede forhøjelse af bundfradraget først kan træde i kraft den 1. februar 2024, hvilket vil medføre, at der vil være tre forskellige satser for det pågældende bundfradrag i december, januar og februar.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, at den planlagte implementering vil give flere økonomiske og administrative konsekvenser for autobranchen, som kan påvirke autobranchens likviditet i perioden.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, at de tidligere har opfordret</p>	<p>Det følger af resuméet af lovforslaget, der er vedhæftet høringen, at det foreslås at forhøje bundfradraget i registreringsafgiften for nulemissionskøretøjer fra og med den 1. februar 2024 og til og med 2025. Den foreslåede ordning vil medføre, at den forudsatte afgiftsstigning annulleres for denne periode.</p> <p>Med dette menes, at den forudsatte afgiftsstigning for perioden ikke gennemføres.</p> <p>Det fremgår af aftalen om finansloven for 2024 af 27. november 2023, at forhøjelsen af bundfradraget for nulemissionskøretøjer forventes at kunne implementeres pr. 1. februar 2024. Henset til tidspunktet for indgåelsen af aftalen har det ikke været muligt at gennemføre en lovgivningsproces og efterfølgende systemteknisk implementering, der ville kunne understøtte en forhøjelse af bundfradraget med ikrafttræden den 1. januar 2024.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor.</p> <p>Afgiftsændringer kræver ofte systemtilpasninger, som ikke kan</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>skatteministeren, Skatteforvaltningen og Folketinget til ikke at foretage ændringer i afgiftssystemet, der ikke kan implementeres fra dag et.</p> <p>AutoBranchen Danmark opfordrer til at overveje muligheden for at lade initiativet med bundfradraget ske med tilbagevirkende kraft, så de, der betaler den høje afgift i januar, kan få refunderet forskellen.</p>	<p>tilrettes fra dag til dag, hvorfor det er nødvendigt med en implementeringstid.</p> <p>Baseret på tidligere erfaringer med tilbagevirkende kraft og efterfølgende omberegninger er det ikke vurderet hensigtsmæssigt at anvende denne fremgangsmåde.</p>
<i>Dansk Arbejdsgiverforening</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Autogenbrug</i>	<p>Dansk Autogenbrug har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer. De udtrykker dog tilfredshed med forslaget om forhøjelse af befodringsfradrag i yderkommuner, som må formodes at medvirke til at fastholde og styrke bosætning og erhvervsmæssigt virke.</p>	
<i>Dansk Automat Brancheforening</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Bilbrancheråd</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Danske Regioner</i>	Ingen bemærkninger.	
DCU	<p>DCU har ingen bemærkninger til forslag om ændring af ligningsloven eller registreringsafgiftsloven.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DCU bemærker dog, at forhøjelse af det allerede forhøjede befordringsfradrag for yderkommuner og visse småøer er ved at være lidt udvandet, idet flere af de kommuner i dag har en del større virksomheder eller offentlige institutioner meget nær, hvorfor forhøjet fradrag for disse kommuner ift. andre, der ikke betragtes som yderkommuner, ikke burde være relevant.</p> <p>DCU bemærker, at et generelt løft af befordringsfradraget, som ifølge DCU har haltet bagud længe, i en tid hvor der fra politisk side er ønske om stor fleksibilitet samt mobilitet, og hvor arbejdskraft er den ”nye valuta”, er til gavn for virksomheder og deres ansatte, og som sådan samfundet generelt.</p>	<p>De omfattede kommuner og småøer er udpeget på baggrund af definitionen på yderområder til brug for fordelingen af EU-midler under regionalfonds- og socialfondsprogrammet.</p> <p>Et generelt løft af befordringsfradraget vil skulle foretages af Skatterådet, som ved lov er tillagt beføjelse til at fastsætte befordringsfradragssatsen.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører (DBI)</i></p>	<p>DBI er meget tilfreds med lovforslagets § 2 om forhøjelse af bundfradraget for nulemissionskøretøjer, hvorefter en afgiftsstigning afværges, og kvitterer for, at regeringen og aftaleparterne har vist rettidig omhu.</p> <p>DBI bemærker, at der uanset det foreliggende lovforslag stadig er behov for at overveje de indlagte afgiftsstigninger i den nuværende registreringsafgiftslov, herunder indfasning af registreringsafgiften for nulemissionskøretøjer i 2026-2035.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DBI finder det meget uheldigt, at der ikke er indsat overgangsbestemmelse til at håndtere det forhøjede bundfradrag for januar 2024, da ingen eller relativt få nye elbiler ellers vil blive registreret i januar 2024. DBI anfører, at der er en risiko for et egentlig tab af ordrer og en nedgang i den samlede omsætning af nye elbiler.</p> <p>DBI opfordrer til, at der indsættes passende overgangsbestemmelser, der sikrer, at nulemissionskøretøjer, der anmeldes til registrering i januar 2024, også omfattes af det forhøjede bundfradrag.</p> <p>DBI bemærker, at de er uenige i bemærkningerne til lovforslagets § 2 for så vidt angår beskrivelsen af, hvilket tidspunkt der er afgørende for, hvilke regler man omfattes af ifm. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, om værditabsberegning og § 9 a om genberegning af registreringsafgiften. DBI bemærker, at det også for disse køretøjer er anmeldelsestidspunktet for første registrering, der afgør, hvilke regler som skal anvendes, og ikke tidspunktet for værditabsberegningen hhv. genberegningen. DBI bemærker, at der med L 75 som fremsat den 29. marts 2023 (lov nr. 755 af 23. juni 2023) blev indført mulighed for, at der ved værditabsberegning kan anvendes de regler, der var gældende ved første registrering, fremfor de gældende regler</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p> <p>Lov nr. 203 af 13. februar 2021 indeholdt en overgangsregel for leasingkøretøjer, som var omfattet af registreringsafgiftslovens regler om forholdsmæssig registreringsafgift. Overgangsreglen medførte, at de nye afgiftsregler i lov nr. 203 ikke skulle have virkning for leasingkøretøjer, hvor afgiftsperioden var påbegyndt senest den 17. december 2020.</p> <p>Det betød, at for leasingkøretøjer, hvor afgiftsperioden var påbegyndt senest den 17. december 2020, skulle værditabsberegningen ske efter de regler og satser, som var gældende før lov nr. 203 af 13. februar 2021. Dette var særligt for disse køretøjer.</p> <p>Motorregistret kunne imidlertid efterfølgende ikke understøtte denne</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>på tidspunktet for værditabsberegningen.</p>	<p>overgangsregel mht. værditabsberegninger. Overgangsbestemmelsen i lov nr. 203 af 13. februar 2021 blev derfor ændret ved lov nr. 755 af 23. juni 2023 (L 75 som fremsat den 29. marts 2023).</p> <p>Lovændringen betød, at værditabsberegninger, der foretages fra og med den 1. juni 2021, som udgangspunkt skal ske efter de gældende regler og satser, hvilket også omfatter de regler og satser, der blev indført ved lov nr. 203 af 13. februar 2021. Leasingvirksomheder kan dog ansøge Motorstyrelsen om at foretage værditabsberegningen efter de regler og satser, der var gældende den 17. december 2020.</p>
<p>DI</p>	<p>DI kvitterer for forslaget om at sænke bundskatten for at kompensere for kommunale skattestigninger, men finder det dog beklageligt, at det skrå skatteeft ikke samtidig sænkes. Det er DI's opfattelse, at lavere bundskat – med uændret skråt skatteeft – vil øge den skattebesparelse, som personer med høj indkomst kan opnå ved at bosætte sig i én af de godt 20 kommuner, hvor kommuneskatten er tilstrækkelig lav til, at topskatteydere ikke rammer det skrå skatteeft. Derfor opfordre DI Folketinget til at benytte lejligheden til at reducere det skrå skatteeft parallelt med nedsættelsen af bundskatten samt til at finde den nødvendige finansiering til, at det skrå skatteeft kan sænkes yderligere således, at den øverste</p>	<p>Det er korrekt, at en bundskattenedsættelse alt andet lige reducerer skatteeftsnedslaget i topskatten i kommuner med høje kommunale skatteprocenter, og at borgerne i disse kommuner dermed får en mindre skattenedsættelse end personer med samme indkomst bosat i en lavskattekommune.</p> <p>Men den lavere skattenedsættelse i højskattekommuner skyldes netop, at skatten i forvejen er reduceret pga. skatteeftet. Borgerne i disse kommuner er således allerede kompenseret for de høje kommunale skatteprocenter. Det er derfor klart, at kompensationen bliver mindre, når der som følge af bundskattenedsættelsen er mindre at kompensere.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>marginalskat bliver ens i hele landet uanset kommuneskatten.</p>	<p>Skal skattnedsættelsen være ens for alle med samme indkomst på tværs af kommunegrænser, skal skatteloftet derfor enten afskaffes, eller som DI foreslår, sættes så lavt, at det gælder for alle kommuner. Begge dele er uden for rammerne af dette lovforslag.</p> <p>Det skal dertil bemærkes, at den foreslåede bundskattnedsættelse skal ses i sammenhæng med de kommunale skattestigninger. Ud af de 23 kommuner, hvor skatteloftet ikke har virkning, har seks kommuner forhøjet skattesatsen, og én kommune har reduceret den. Den gennemsnitlige kommuneskat i de 23 kommuner er steget med ca. 0,07 pct.-point fra 2023 til 2024.</p> <p>Af de resterende 75 kommuner, hvor skatteloftet har virkning, er skatten forhøjet i 7 kommuner. Den gennemsnitlige kommuneskat i de 75 kommuner er steget med ca. 0,05 pct.-point fra 2023 til 2024.</p> <p>Set i lyset heraf synes der ikke at være belæg for konklusionen om, at nedsættelsen af bundskattesatsen med 0,05 pct.-point fra og med 2024 uden en samtidig nedsættelse af skatteloftet for personlig indkomst skulle forskyde balancen mellem lav- og højskattekommuner.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI finder det svært at se, hvorfor nedsættelsen af bundskatten som en kompensation for stigende kommuneskat, skulle påvirke bundskatten på Ertholmene, som netop er fritaget for kommuneskat.</p> <p>DI vil gerne kvittere for forslaget om forhøjelse af servicefradraget,</p>	<p>Det er korrekt, at personer bosat på Ertholmene ikke betaler kommuneskat. Den parallelle nedsættelse af bundskattesatsen på Ertholmene skal dog ses i en historisk kontekst.</p> <p>Den særlige bundskattesats på Ertholmene er 8 pct.-point lavere end den generelle bundskattesats. Denne forskel stammer fra det tidligere sundhedsbidrag på 8 pct., der blev udfaset i perioden 2012-2019 mod en tilsvarende forhøjelse af bundskattesatsen. Da personer bosat på Ertholmene var fritaget for sundhedsbidrag, blev de tilsvarende fritaget for forhøjelsen af bundskattesatsen som følge af udfasningen af sundhedsbidraget.</p> <p>Var sundhedsbidraget ikke blevet afskaffet, ville bundskattesatsen på Ertholmene og i resten af landet have været den samme, og Ertholmene ville i lighed med resten af landet have fået del i de bundskattenedsættelser som følger af kommunale skattestigninger, der er sket gennem årene. Det er af skiftende regeringer valgt at bibeholde dette, således at forskellen mellem bundskattesatsen på Ertholmene og i resten af landet forbliver 8 pct.-point. Det skal i øvrigt bemærkes, at nedsættelsen af bundskattesatsen på Ertholmene har ikke-nævneværdige provenumæssige konsekvenser.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>da det efter DI's opfattelse vil gøre det økonomisk mere attraktivt for flere husstande at købe sig til hjælp i hjemmet. Dette må forventes særligt at ville øge arbejdsudbuddet hos husstandens "second earner", der i dag typisk er kvinden.</p>	
<p><i>DI Bilbranchen</i></p>	<p>DI Bilbranchen kan støtte forslaget i § 2 om ændringer i registreringsafgiftsloven, som til dels imødekommer DI Bilbranchens opfordring til politikerne om at holde afgifter på elbiler i ro og at sikre flest mulige elbiler på de danske veje.</p> <p>Der er efter DI og DI Bilbranchens opfattelse behov for en mere langsigtet plan for elbilerne. Det bemærkes, at registreringsafgiften på elbiler vil stige mærkbart fra 2026, hvor bundfradraget vil udfases hurtigere år for år. Dette vil medføre, at fire ud af fem af de mest populære biler i år, vil blive pålagt mere afgift i forhold til udgiftsniveauet i 2025.</p> <p>DI Bilbranchen bemærker, at de i juni 2023 foreslog at fastfryse 2023-niveauet for registreringsafgift på elbiler frem til 2030, der – særligt fra 2026 - er med til at gøre det væsentligt dyrere at købe elbiler. DI Bilbranchen anfører, at dette forslag efter deres egne beregninger vil medføre, at personbilernes samlede CO₂ – udledning vil falde med yderligere 0,5 mio. ton</p>	<p>Det fremgår af regeringsgrundlaget fra 2022, at regeringen ønsker at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030. Regeringen vil i den forbindelse belyse effekterne af aftalen om grøn omstilling af vejtransporten med henblik på at gøre den mere effektiv i lyset af teknolog udviklingen. Her skal mulighederne for at øge ambitionerne på antallet af rene elbiler undersøges.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)</i></p>	<p>CO₂, ift. det, der er forudsat i aftalen fra december 2020.</p> <p>FH ser ingen grund til at hæve servicefradraget. FH bemærker, at det er højindkomstgrupper, der hyppigst benytter sig af ordningen med servicefradraget, jf. Skatteministeriets opgørelser, hvilket gør ordningen socialt skæv. En forøgelse af fradraget vil ligeledes være socialt skæv. Dertil er beskæftigelsen historisk høj, så der er ikke behov for at understøtte beskæftigelsen i specifikke erhverv yderligere.</p> <p>FH kan støtte forøgelsen af befordringsfradraget for pendlere i yderkommuner. Det vil understøtte mobiliteten for almindelige lønmodtagere.</p> <p>FH kan støtte, at bundfradraget registreringsafgiften for nulemissionskøretøjer fastholdes i 2024 og 2025 i stedet for at blive reduceret, som ellers vedtaget. Det er i tråd med FH's Helhedsplan for retfærdig grøn omstilling.</p>	<p>En bred aftalekreds har med aftalen om finansloven for 2024 prioriteret en forhøjelse af servicefradraget. Det er aftalepartiernes holdning, at ordningen bidrager til at frigøre tid i familierne. Desuden bidrager fradraget til at reducere sort arbejde. Derudover er der også lagt vægt på, at ordningen anvendes af danskere i hele landet, og dermed bidrager til aktivitet hos små servicevirksomheder i yderområderne.</p>
<p><i>FDM</i></p>	<p>FDM finder det hensigtsmæssigt at ændre i indfasningen af afgifter på elbiler.</p> <p>FDM henleder dog opmærksomheden på, at den i nærværende lovforslag annullerede afgiftsstigning</p>	<p>Der henvises til kommentaren til DI Bilbranchen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ikke løser det generelle behov for at genbesøge aftalen om grøn vejtransport fra 4. december 2020 med særlig blik for, hvordan det sikres, at en større gruppe af danskere får mulighed for at skifte til elbil.</p> <p>I forhold til det forøgede befordringsfradrag for pendlere bemærker FDM, at stigningen, modsvarende 4 øre/km og 1 øre/km efter skat, er yderst beskeden og langt fra kompenserer for de ekstra udgifter som disse pendlere, der ofte kører i benzin- og dieslbiler, står over for i 2024.</p> <p>FDM efterlyser en grundlæggende revision af selve beregningsgrundlaget for befordringsfradraget herunder ikke mindst værditabssatsen på 25 øre, der har været uændret i en længere årrække. Behovet for en revideret beregningsmodel udspringer også af, at den skattemæssige værdi af fradraget er blevet udhulet over tid.</p>	<p>Det bemærkes, at lovforslaget vil medføre en forøgelse af befordringsfradraget på 24 øre pr. km i 2024, hvilket svarer til 6 øre pr. km efter skat og derved ikke hhv. 4 og 1 øre pr. km. De 24 øre pr. km er beregnet som 2,23 kr. pr. km ganget med det tillæg på 10,75 pct., som fremgår af lovforslaget.</p> <p>Fastsættelsen af befordringsfradragssatsen foretages af Skatterådet. Satsen reguleres ud fra gældende omkostningsniveau. En grundlæggende revision af beregningsgrundlaget falder uden for dette lovforslag.</p>
FSR	Ingen bemærkninger.	
<i>Landbrug & Fødevarer</i>	Landbrug & Fødevarer bakker op om lovforslaget, som øger servicefradraget og befordringsfradraget for borgerne i en række yderkommuner.	
	Landbrug & Fødevarer anfører, at det er positivt, at forhøjelsen	Forslaget om at udvide ordningen til at omfatte personer med

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>omfatter befordring over 24 km. og ikke først efter 120 km, men ønsker, at befordringsfradraget ikke alene knyttes til bopæl i yderkommuner, men også arbejdspladser i yderkommuner.</p> <p>For den del som vedrører nedsættelse af bundskatten som følge af kommunale skattestigninger, opfordrer Landbrug & Fødevarer Skatteministeriet til at uddybe hvorfor skatteloftet ikke nedsættes parallelt med bundskatten og belyse konsekvenserne fordelt på kommuner.</p> <p>Landbrug & Fødevarer har ingen kommentarer til lovforslagets øvrige dele.</p>	<p>arbejdsplads i yderkommuner, som ikke har fast bopæl i yderkommuner, blev behandlet i Folketinget den 4. maj 2023, hvor Danmarksdemokraterne fremsatte beslutningsforslag B 104, som blandt andet indeholdt dette initiativ.</p> <p>Forslaget blev afvist, og skatteministeren fremhævede i den forbindelse blandt andet, at en lovgivning som den, der blev lagt op til i beslutningsforslaget, vil være forbundet med et meget stort mindreprovenu, som der ikke var fundet finansiering til.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI.</p>
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Søfartsstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Ældre Sagen</i></p>	<p>Ældre Sagen har alene bemærkninger til den foreslåede forhøjelse af servicefradraget. Ældre Sagen bemærker hertil, at enlige ofte har større udgifter pr. person end en gift/samlevende person og foreslår derfor at enlige får samme servicefradrag som et par med to voksne.</p> <p>Ældre Sagen bemærker, at såfremt der skulle være vanskeligheder ved at skelne mellem enlige og samlevende, foreslås det i stedet at det forhøjede fradrag for enlige skal gælde for pensionister, hvor Udbetaling Danmark har taget stilling til, om en person er enlig eller gift/samlevende, og for enlige forsørgere, hvor der tilsvarende er taget stilling til civilstand ved tildelelse af børnetilskud.</p>	<p>Med finanslovsaftalen for 2024 ændres ikke på de almindelige betingelser for at anvende servicefradraget, herunder at fradraget gives pr. person over 18 år, uanset antallet af medlemmer i husstanden. Derimod forhøjes beløbsgrænsen fra 6.900 kr. til 11.900 kr. i 2024.</p> <p>Afvigelse fra princippet om, at fradraget er ens for alle personer over 18 år, uanset antallet af medlemmer af husstanden, vil komplicere ordningen og medføre administrative udfordringer, der ikke er til stede i dag, hvor fradraget er let at administrere ud fra den enkelte skattepligtiges cpr-nummer.</p>