



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

København d. 15. januar 2021

Høringsvar fra AutoBranchen Danmark vedr. L 129. J.nr. 2020-7586

AutoBranchen Danmark hilser det velkomment, at der nu endelig skabes forudsigelighed omkring bilafgifterne. Den forudsigelighed, som L 129 skaber, vil resultere i et langt mere velfungerende bilmarked efter 1. juli 2021.

AutoBranchen Danmark havde dog foretrukket en teknisk registreringsafgift udelukkende baseret på bilens klima- og sikkerhedsegenskaber. Vi kvitterer dog for, at bilens klimaegenskaber fylder mere i den nye registreringsafgift end i den forhenværende registreringsafgift.

Den valgte implementering af den nye registreringsafgift er imidlertid uheldig og yderst kritisabel, da den sætter en i forvejen presset branche under yderligere pres samtidig med, at den i vidt omfang har stoppet salg af grønne biler hos bilforhandlere.

Autobranchen har gennem de senere år oplevet en række af stramninger af reglerne på motorområdet, væsentlig forøget sikkerhedsstilling til Motorstyrelsen, højere gebyrer, kortere frister og større administrative byrder. Sidst men ikke mindst har funktionaliteten af Motorstyrelsens IT-systemer ofte været en hindring for branchen. Det er i dette lys, at AutoBranchen Danmark ser sig nødsaget til at kritisere implementeringen af L 129 kraftigt.

Bilforhandlere skal ikke betale regningen for omlægning af registreringsafgiften

AutoBranchen Danmark er principielt imod, at justeringer og omlægninger af bilafgifterne får virkning før skatteforvaltningens IT-systemer kan understøtte ændringerne. I den situation tvinges bilforhandlerne og leasingselskaber til "at agere bank for skatteforvaltningen", indtil ændringerne kan systemunderstøttes. Det medfører betragtelig mere administration ifm. hver bilhandel, som forhandleren ikke modtager nogen form for kompensation for. Det er ikke rimeligt, at politiske aftaler igen pålægger bilforhandlere og leasingselskaber denne ekstra byrde og yderligere økonomiske risici.

I den aktuelle situation er der flere økonomiske risici for bilforhandlere. Når de sælger en bil, hvor den reelle registreringsafgift er højere end den først indbetalte afgift, kan det give problemer for bilforhandleren. Enten skal bilforhandleren tage den chance, at han ved Motorstyrelsens efterregulering kan efteropkræve det resterende beløb fra kunden. Han/hun har imidlertid ingen hjemmel til at opkræve pengene ifm. med Motorstyrelsens efterregulering. Hvis kunden ikke kan eller vil betale, står bilforhandleren magtesløs tilbage.

Bilforhandleren kan også vælge at bede kunden løbe den økonomiske risiko ved at insistere på, at kunden ved indbetaling af den forkerte registreringsafgift betaler den korrekte registreringsafgift til bilforhandleren. Den løsning giver imidlertid en ny problemstilling, da kunderne ofte vil skulle finansiere dette beløb via et pengeinstitut. Derudover nægter mange kunder at indgå købsaftaler med denne model. Derfor er det mest udbredt, at bilforhandleren må løbe den økonomiske risiko på statens vegne.



I den modsatte situation, hvor der ifm. indregistrering skal indbetales en højere registreringsafgift end den reelle registreringsafgift, giver den valgte implementering også problemer. Her står enten forbruger eller bilforhandler igen til at skulle "agere bank for skatteforvaltningen". Hvis forbrugeren skal betale den ekstra regning, vil forbrugeren i hovedparten af tilfældene skulle lave en mellemfinansiering på det ekstra beløb. Meget få forbrugere er imidlertid indstillet på denne model, hvorfor bilforhandleren oftest må påtage sig mellemfinansieringen.

Efter knap et års coronakrise og knap tre måneders manglende sikkerhed for bilafgifterne er likviditeten til at påtage sig denne regning ikke til stede mange steder i autobranchen. Derfor ender det ofte med at bilforhandlere må optage lån for at imødegå denne regning, der i almindelige bilforretninger udgør flere millioner kroner. De bilforhandlere, der sælger flest grønne biler straffes paradoksalt nok hårdest ved denne model, da de største differencer findes på de grønne biler jf. næste afsnit.

En anden negativ økonomisk følgevirkning af implementeringen af nye bilafgifter er, at indbytningsbilernes værdi ofte falder og ganske kraftigt. Når der bliver indført nye afgiftsregler med så kort varsel som ved L 129, er der allerede indgået mange bilhandler forinden til levering flere måneder ud i fremtiden. I en del af tilfældene indgår der en indbytningsbil i handlen, som ved handlens indgåelse fastsættes til en pris, hvor der som oftest tages udgangspunkt i markedsprisen for den pågældende model.

Men brugtbilsmarkedet påvirkes kraftigt af afgiftsændringer, har det derfor betydning for byttebilens reelle markedsværdi på leveringstidspunktet. Mange brugte især fossilbiler vil ifm. L 129 tabe markedsværdi og forhandlere, der har indgået aftale om indbytningsbilerne før L 129 blev fremsat, vil derfor tabe penge på de pågældende indbytningsbiler, hvor markedsværdien falder. Det er ikke muligt rent køberetligt at udtræde af handlen for disse forhandlere.

AutoBranchen Danmark ønsker at gøre opmærksom på disse i nogle tilfælde store tab en så hurtig implementering af L 129 har for mange bilforhandlere. I en del af tilfældene vil det være hele forhandlerens avance på handlen, der går tabt og i andre tilfælde kan det også være mere end det.

Implementering af L 129 har sat salg af grønne biler i stå

AutoBranchen Danmark finder som beskrevet ovenfor den valgte implementering yderst kritisabel på et generelt og principielt plan. For de grønne biler får implementeringen dog også meget drastiske konsekvenser for den grønne omstilling.

Med implementeringen af L 129 videreføres de gældende regler for registreringsafgiften frem til 1. juni, hvor omlægningen af registreringsafgiften forventeligt kan systemunderstøttes. Det betyder, at el- og pluginhybridbilernes indfasning i registreringsafgiften per 1. januar 2021 er blevet hævet fra 20 til 65 procent. Samtidig er bundfradraget på 40.000 kr. til førnævnte drivlinjer blevet afskaffet. Dermed er indbetalingen af registreringsafgiften for grønne biler blevet mere end tredoblet per 1. januar ift. den 31. december 2020. Det er uholdbart i en situation, hvor det er regeringen og Folketingets erklærede mål, at der skal sælges flere grønne biler.



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

Denne tredobling af den indbetalte registreringsafgift betyder, at grønne biler skal indbetale en kunstig høj registreringsafgift i januar-maj 2021. AutoBranchen Danmark har trods intensivt fokus på området ikke fundet eksempler på grønne biler, for hvem der ikke skal indbetales en væsentlig højere registreringsafgift end den reelle afgift, som Motorstyrelsen vil beregne på et ukendt tidspunkt efter 1 juni.

Ifølge Skatteministeriets egne beregningseksempler skal en bilforhandler eller forbruger lægge 11.100 kr. ud i flere måneder, når en Hyundai Kona elbil, får nummerplader på i januar-maj 2021. For en Tesla 3 drejer det sig om 176.000 kr., der skal lægges ud, og for en Porsche Taycan elbil vil det være hele 604.200 kr., der skal lægges ud.

Samme billede tegner sig ved pluginhybridbilerne, hvor der for en Mitsubishi Outlander skal lægges 107.500 kr. ud, mens der for en Mercedes E-Klasse pluginhybrid skal lægges 220.200 kr. ud.

Af principielle årsager finder AutoBranchen Danmark denne type af implementering dybt kritisabel og urimelig. Men for de grønne biler får den valgte implementering yderligere og drastiske konsekvenser. Implementeringen modarbejder direkte ambitionen om en grøn dansk bilpark. AutoBranchen Danmark har siden december 2020 gjort Skatteministeriet og Motorstyrelsen opmærksom på de u hensigtsmæssige konsekvenser, som implementeringen vil have for salget af grønne biler i Danmark.

AutoBranchen Danmark er i primo januar 2021 blevet gjort bekendt med at en række af vores medlemmer ikke længere indregistrer grønne biler, som direkte konsekvens af den valgte implementering. Ifølge bilforhandlerne er det en bevidst beslutning, der skyldes, at de finder implementeringen dybt urimelig og sekundært, at de ikke har den nødvendige likviditet til at lægge millioner af kroner ud til Motorstyrelsen. Her bemærkes i øvrigt, at forhandlerne indtil lovforslagets vedtagelse ikke har nogen garanti for, at afgiftssystemet kommer til at se ud, som L 129 beskriver. Denne risiko tør bilforhandlerne kort sagt ikke løbe, når beløbene er så høje.

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 L 129. Den 14. januar valgte FDM endda helt at fraråde forbrugerne at købe bil før L 129 var vedtaget.

I forlængelse heraf kan tilføjes, at vi 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. Vi kan forstå på vores medlemmer, at de bliver påkrævet at indbetale efter 2021-afgiftssatserne samt WLTP ifm. Indregistreringen efter denne ordning. Det har igen den konsekvens, at virksomhederne skal lægge ud for mange tusinde kroner og vente på en efterregulering, som de ikke kender tidshorisonten for. Vi så gerne, at indbetalingen skete til 2019-afgiftssatserne med det samme.

Betaling af registreringsafgift skal udskydes

På baggrund af førnævnte kritik af implementeringen har AutoBranchen Danmark over den sidste måned opfordret Skatteministeriet til at udskyde betaling af registreringsafgiften til de nye bilafgifter kan systemunderstøttes som minimum for de grønne biler.

Det er den eneste måde hvorpå, det grønne bilsalg kan fastholdes på det flotte niveau fra 2020, uden hverken forbrugere, bilforhandlere og leasingselskaber lægges økonomisk og administrativt til last for den politiske beslutning om at omlægge registreringsafgiften.

AutoBranchen Danmark 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 er afgørende, at dette tiltag gennemføres, da branchen ellers vil stå over for et akut likviditetsproblem. Vi mener dog ikke, at hele problematikken er løst med aftalen af 14. januar. Vores principielle protester, mod at branchen skal agere bank, er kun løst for en måned i overgangsperioden. Tilsvarende har udskydelsen af betaling af registreringsafgift også kun effekt, hvis der sælges biler.

I den nuværende situation er branchens salgslukker lukket, og indregistreringen af biler for årets første 10 dage er ifølge bilstatistik.dk faldet med 59 procent ift. 2020. Disse biler er hovedsageligt købt i sidste halvdel af 2020 pga. bilernes leveringstid.

Såfremt situationen for branchen ikke forbedres markant i den kommende måned, vil udskydelsen af registreringsafgift ikke have den nødvendige effekt på branchens likviditet. Her minder vi om, at der ofte kan være måneders leveringstid på biler. Dermed skal de biler, der indregistreres i marts ofte sælges i januar og februar, hvor salgslukkerne er lukkede.

Derfor vil AutoBranchen Danmark opfordre til, at situationen følges tæt, og at aftalen af 14. januar om nødvendigt justeres.

Konsekvenser af L 129 for selvanmeldere af registreringsafgift

AutoBranchen Danmark er bekymret for, om overgangsordningen frem til 1. juni 2021 vil kunne få konsekvenser for de virksomheder, der er selvanmeldere af registreringsafgift. Disse virksomheder stiller i forvejen en høj sikkerhedsstillelse til Motorstyrelsen mod selv at kunne anmelde køretøjer til indregistrering.

Det er vigtigt, at skatteforvaltningen i L 129 eller efterfølgende 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.

De fleste selvanmeldere af registreringsafgift vil få deres sikkerhedsstillelse reguleret af Motorstyrelsen ved årsskiftet 2021/2022. Det er afgørende, at skatteforvaltningen inden denne regulering opgøres, har opgjort den faktiske afgiftsbetaling og dermed sikret, at reguleringen af sikkerhedsstillelsen ikke sker på baggrund af den registreringsafgift, der er indbetalt i overgangsperioden 18. december 2020-31. maj 2021.



Hybridbiler straffes for hårdt i nye bilafgifter

AutoBranchen Danmark er generelt tilfreds med, at pluginhybridbiler får gode vilkår med L 129. Vi mener dog, at hybridbiler uden ladestik (HEV) ikke bliver tilgodeset nok. Selv om HEV'er ikke er lavemissionsbiler er de blandt de mest brændstofs effektive fossile biler. Effektiviteten kommer dog ved en højere pris end tilsvarende benzin- og dieselmotorer, da bilen er dyrere at producere.

AutoBranchen Danmark ser gerne, at de kraftige afgiftsstigninger på HEV-biler reduceres, og at de får et fradrag i registreringsafgiften, så de fortsat er konkurrencedygtige. Det vil blive utroligt svært at sælge disse biler med de voldsomme afgiftsstigninger, der er lagt op til, samtidig med at nogle af de tilsvarende benzin- og dieselmotorer falder i afgift.

Pitstop i 2025 risikerer at sætte salg af grønne biler i stå igen

AutoBranchen Danmark har i de senere år kritiseret den såkaldte stop-and-go-politik om bilafgifterne ved alle lejligheder, da den har haft store konsekvenser for salget både grønne og fossile biler. Selvom AutoBranchen Danmark er glade for, at L 129 forhindrer en fortsættelse af stop-and-go-politikken nu og her, så vil det planlagte "pitstop" i 2025 kunne udløse en lignende situation. Derfor har AutoBranchen Danmark under forhandlingerne om fremtidens bilafgifter efterlyst en aftale, der fastlægger bilafgifterne fast frem til 2030 uden genforhandling.

Hvis "pitstoppet" i L 129 ikke fjernes, hvilket AutoBranchen Danmark opfordrer til, så vil vi foreslå, at en eventuel regulering af de grønne bilers indfasning i registreringsafgiften tidligst kan få virkning, når ændringerne kan systemunderstøttes. Dermed vil man ikke komme i den yderst kritisable situation, som overgangsordningen til L 129 har medført.

Beskatning af fri bil og ladestandere

AutoBranchen Danmark kvitterer for, at der med L 129 også sikres forudsigelighed om beskatning af fri bil og ladestandere i en længere årrække frem. Der har i de senere år hersket usikkerhed fra år til år om, hvordan en eventuel grøn beskatning af fri bil ville blive gennemført. Derfor er det glædeligt, at der med vedtagelse af L 129 sikres klare linjer mange år frem.

AutoBranchen Danmark er tilfreds med, at miljøtillægget i beskatningen af fri bil fremover vil give danskerne et incitament til at vælge en grøn bil. Vi 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. Flere grønne firmabiler kan på sigt bidrage til at skabe et fornuftigt brugt vognmarked for grønne biler.

Vi vil også gerne kvittere for at ladestandere opsat på ansattes bopæl ikke længere vil blive beskattet under de nævnte forudsætninger i lovforslaget.

Overgangsperioden giver udfordringer i forhold til værdiansættelse af brugte biler og fastsættelse af registreringsafgiften

Brugte biler værdiansættes ifm. afgiftsberigtigelse efter REGAL § 10, hvor man sammenligner med sammenlignelige modeller annonceret til salg på markedet for at finde bilens værdi og det beløb, der



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

skal indbetales i registreringsafgift. Man sammenligner med bilannoncer sat til salg op til tre måneder bagud i tid.

AutoBranchen Danmark ser her en udfordring i overgangsperioden, da mange af de annoncerede køretøjer vil være annoncerede med udgangspunkt i den gamle afgiftssats, mens nogen 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 forholder sig til, hvilken afgiftssats bilen er annonceret efter.

AutoBranchen Danmark vil derfor opfordre til at man i L 129 får præciseret, hvordan overgangsperioden skal administreres ift. værdifastsættelsen af brugte biler, jf. REGAL § 10, 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.

Et udgangspunkt for at lave denne sondring kunne være at lave en skæringsdato, der flugter med fremsættelsestidspunktet for L 129. Således at køretøjer sat til salg før skæringsdatoen forudsætter man er til salg efter de gamle afgiftsregler, men køretøjer annonceret til salg efter denne dato forudsætter man er sat til salg efter afgiftssatserne i L 129.

Det skal fortsat være muligt at benytte annoncer annonceret op til tre måneder tilbage i tid, men annoncerne skal blot "renses" for den afgiftssats, man formoder, at de er sat til salg efter, således at kun metalprisen står tilbage til sammenligning. Man må forudsætte at metalprisen er fast, så man vil få denne vis på et mere retvisende billede af den pågældende køretøjs handelsværdi.

WLTP/NEDC når CO2-udledningen ikke kendes

AutoBranchen Danmark har følgende bemærkninger til de tilfælde, hvor en bils CO2-udledning ikke kendes af den ene eller anden årsag, når bilen skal indregistreres og/eller toldsynes. Vi har tidligere haft erfaringer med, at når et køretøjs brændstofforbrug (nu CO2-udledning) ikke kendes, så laver Motorstyrelsen ved indregistreringen af bilen et brændstofforbrug/CO2-udledning ud fra en given formel.

Vi har tidligere erfaret, at denne formel benyttet hos Motorstyrelsen til fastsættelsen øjensynligt er blevet ændret og underkendt af styrelsen selv en årrække senere med store konsekvenser for ejeren og bilforhandleren. Sagen verserer pt. ved domstolene. AutoBranchen Danmark vil derfor gerne henstille til, at man ved myndighederne har en fast formel, som bliver gjort offentlig tilgængelig for virksomhederne, så lignende sager kan undgås.

Ydermere vil AutoBranchen Danmark spørge, om man ved tilblivelsen af lovforslaget har forholdt sig til, i hvilken grad en ombygning af et køretøj efter indregistreringen af køretøjet skal have betydningen for CO2-tillægget.

Brændstoffnorm i overgangsbestemmelsen

AutoBranchen Danmark har af Motorstyrelsen fået oplyst, at brændstoffnormen er en del af



overgangsbestemmelsen, således at 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.

Denne tilgang bifalder vi, 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.

Offentlig tilgængelige oplysninger om CO2-udledning

Ydermere vil AutoBranchen Danmark gerne henstille til, at man fra myndighedernes side gør CO2-udledningen opgjort efter WLTP frit tilgængelig for virksomheder, der indregistrerer biler, således at de ved import af biler hurtigt og nemt kan finde valide oplysninger på et køretøjs CO2-udledning. 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. Hvilken brændstofnorm udregningen er sket efter, fremgår ikke af et køretøjs COC-dokument, og hvilket det derfor 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.

Nyprisen og fastsættelse af handelsprisen efter REGAL § 10:

AutoBranchen Danmark 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. Vi havde gerne set, at man havde fundet en mere retvisende model for fastsættelsen af et brugt køretøjs handelspris. Denne model er især problematisk og ikke retvisende ved fastsættelse af handelsprisen for brugte, importerede køretøjer. For en del af disse køretøjer findes der ikke en dansk nypris, enten fordi køretøjet er ombygget, eller fordi der ikke findes sammenlignelige modeller i Danmark for køretøjet. Når en nypris for et køretøj ikke kan findes, fastsætter man nyprisen ud fra værdien af bilens komponenter, hvilket vi har erfaret, giver en fiktiv høj nypris og dermed vurdering af den afgiftspligtige værdi, der skal afregnes registreringsafgift efter.

I stedet for ovenstående model, der ikke giver et retvisende billede af nyprisen for et brugt, importeret køretøj, vil AutoBranchen Danmark foreslå, at man i stedet fastsætter et brugt køretøjs handelsværdi efter en skematisk opgørelse af et køretøjs værdi, der baserer sig på en værdiafskrivningsprofil, som vi kender det fra niveaulisterne og REGAL §§ 3 a og b. På denne måde ville man have en sikker metode, der ikke gav anledning til diskussioner og ankesager over fastsættelse af handelsprisen, som vi desværre ser mange sager om med den nugældende model, hvor der tages udgangspunkt i en i mange tilfælde ikke kendt eller retvisende nypris. Det ville både være mere retvisende og nemmere for virksomhederne samt Motorstyrelsen at administrere efter.

Leasingkontrakter og købskontrakter skal behandles på samme måde i forhold til en overgangsordning som efter § 8, stk. 9.

AutoBranchen Danmark fortolker lovforslaget således, at der lægges op til en overgangsordning for købsaftaler for køretøjer indgået senest d. 17. december 2020 mellem en forhandler og en



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

slutbruger. En overgangsordning er også lavet for køretøjer, der skal genberegnes efter d. 18. december, men indregistreret første gang før denne dato, således at virksomheden frit kan vælge, hvilken afgiftssats køretøjet skal genberegnes efter. Denne løsning vil AutoBranchen gerne kvittere for. Dog vil AutoBranchen Danmark kraftigt henstille til, at der laves en lignende bestemmelse for leasingaftaler indgået senest d. 17/12, da vi mener, at køb og leasing af køretøjer skal sidestilles.

Mange leasingaftaler indgås for nye biler, der skal bestilles hjem, og der vil derfor være en lige så lang leveringstid på disse biler, som der er for biler, der bliver købt og bestilt hjem. Leasingkontrakten bliver dog i de fleste tilfælde indgået, når bilen bestilles hjem, og levering og indregistrering kan derfor være flere måneder efter. Det gør sig både gældende for leasingbiler til detailkunder, erhvervs-kunder samt leasingbiler, virksomhederne benytter som demo- eller værkstedsbiler.

Vi mener ligeledes, at leasingkøretøjer, der kom ind under en sådan ordning, skal kunne genberegnes valgfrit efter de gamle afgiftssatser eller efter L 129, ligesom det allerede er gjort muligt i L129 i § 8, stk. 10-11 for køretøjer indregistreret efter REGAL §§ 9 a og 3 a- 3 c.

AutoBranchen Danmark vil gerne her opfordre til, at en bestillingsseddel eller lignende dokumentation vil være tilstrækkeligt til brug for en eventuel overgangsordning for disse biler, da bestillinger af demo- og værkstedsbiler oftest foregår ved udfyldelse af en bestillingsliste og denne må således anses som det kontraktuelle grundlag for leasingaftalen.

Efterfølgende ændringer i leasingkontrakter og købsaftaler

En del medlemmer er nervøse for, om små efterfølgende ændringer i deres kontrakter kan have konsekvenser for deres mulighed for brug af overgangsordninger. AutoBranchen Danmark kan læse ud fra L 129, at REGAL § 3 b, stk. 11 fortsat er gældende for leasingaftaler, og vi håber derfor, at det samme princip vil gøre sig gældende for købsaftaler og brug af overgangsordningen efter L 129 § 8, stk. 9. En del af vores medlemmer arbejder i IT-systemer, hvor dateringen af købskontrakterne ændrer sig, hvis der foretages ændringer i dokumentet. For at undgå dokumentationsudfordringer over for Motorstyrelsen, har vi derfor henstillet til at de tager en kopi af den originale slutseddel med korrekt datering, som indsendes sammen med slutsedlen med efterfølgende mindre ændringer. Vi håber selvfølgelig på, at dette ikke vil blive en udfordring efterfølgende i forhold til brug af overgangsordningerne.

Generelle bemærkninger ifm. vejledning om L 129

AutoBranchen Danmark vil afslutningsvis nævne, at bilafgiftsændringer og især en som L 129, der radikalt ændrer på det hidtidige afgiftssystem baseret på brændstofforbrug, men nu overgår til at beskatte efter et køretøjs CO₂-udledning, er en kæmpe forandring, der skaber mange gener og udfordringer for vores medlemmer. En del af disse udfordringer vil være utilsigtede, og som der dermed ikke ved lovforslagets udformning er taget højde for. Vi håber derfor på en forståelse og lydhørhed fra myndighedernes side i denne tid, hvor loven skal vedtages, for de kommentarer vi måtte have, som i mange tilfælde kommer efter input fra vores medlemmer, der sidder med de daglige udfordringer.



Vi håber dog også på en efterfølgende fleksibilitet og lydhørhed over for vores medlemmer fra Motorstyrelsen i den kommende tid, hvor reglerne endnu ikke er vedtaget, men også i tiden efter vedtagelsen. Vi 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.

Ydermere vil AutoBranchen Danmark kraftigt opfordre til, at man hurtigst muligt fra myndighedernes side får implementeret de systemteknisk nødvendige løsninger, der er nødvendige for at administrere efter L 129, og dette meget gerne før lovens ikrafttrædelse, så den vanskelige situation for vores medlemmer hurtigst muligt kan mindskes. Vi håber også på, at Motorstyrelsen hurtigst muligt, vil lave diverse vejledninger, webinarer og lignende om de nye regler og overgangen hertil. Vi får som brancheorganisation en massiv mængde af medlemshenvendelser om fortolkningen af reglerne, og hvordan de praktisk skal benytte overgangsordninger mv., og her mangler vores medlemmer og vi vejledning til, hvordan Motorstyrelsen administrerer/påtænker at administrere samt fortolke reglerne - også selvom reglerne endnu ikke er vedtaget.

Man har trods alt fra lovgivernes side valgt at reglerne skal gælde fra lovens fremsættelsestidspunkt og opfordret til at virksomhederne tager forbehold herfor over for deres kunder. Så mener vi bestemt også, at man som virksomhed og brancheorganisation bør kunne regne med at myndighederne bistår med at vejlede om reglerne.

AutoBranchen Danmark håber, at Motorstyrelsen snart vil påbegynde vejledning om L 129 jf. reglerne i forvaltningsloven.

Bekymring om den forestående efterregulering

Vi har i AutoBranchen Danmark et konkret eksempel på et medlem, der har indregistreret en række hybridkøretøjer (8 stk.) for op mod 20 måneder siden. I forbindelse med afgiftsberigtigelsen skete der en systemteknisk fejl hos Motorstyrelsen, der afstedkom fejl i beregningen af bilernes brændstofforbrug, og dermed hvad, der skulle betales i afgift og efterfølgende ejerudgifter. Fejlen i Motorstyrelsens systemer har betydet, at vores medlemmer sammen med en række andre forhandlere venter på en korrekt efterregulering fra Motorstyrelsen. Vores medlem har i løbet af de sidste 20 måneder rykket mange gange for at få udbetalt de 276.000 kr., som han er blevet opkrævet for meget i registreringsafgift.

Køberne af bilerne er også stærkt påvirket af fejlen hos Motorstyrelsen. De blev i begyndelsen opkrævet 10.000 kr. i vægtafgift, kontra de 400 kr., som der retmæssigt skulle betales. Motorstyrelsen har heldigvis standset opkrævningen, hvilket har betydet at ejerne nu ikke betaler ejerafgifter på bilerne overhovedet. Det er vel heller ikke hensigtsmæssigt.

Undervejs er vores medlem og vi af Motorstyrelsen skriftligt blevet lovet, at denne fejl ville være blevet rettet ultimo 2020. Dette er ikke sket. Fristen er blevet rykket op til flere gange, og vores medlem har oplevet at få efterreguleret til forkerte beløb. Vores medlem har i skrivende stund fået 20.000 kr. af det oprindeligt for meget indbetalte afgiftsbeløb tilbagebetalt.



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

Med ovenstående sag, vil vi gøre opmærksom på, at vi er stærkt bekymrede for denne kæmpe efterregulering Motorstyrelsen står over for i forhold til for meget indbetalt i registreringsafgift, og vi er stærkt bekymrede for, om vi kommer til at se lignende sager efter denne afgiftsomlægning. Ovenstående medlem venter stadig på efterreguleringen, og er selvsagt stærkt bekymret for at indbetale en masse ekstra afgift i overgangsperioden, som han først om lang tid måske får tilbage igen.

På vegne af AutoBranchen Danmark

Eylem Ünüvar

Juridisk chef

AutoBranchen Danmark



Vejle den 10-01-2021

Vedrørende: j.nr. 2020 – 7586, L129

AutocamperGruppen siger tak for muligheden for at afgive hørings svar på løsningsmodellen for ny regler i forbindelse med afgiftsændringer for autocampere. I en skrivende stund er ændringerne ikke endelig på plads og hvor intentionerne med forslaget som vi ser det, ikke lever op til at afgifter forbliver omtrent uændret for autocampere. Dette kan få store konsekvenser for et marked der efter afgiftsændring fra den 3. oktober 2017 i de seneste 2 år var kommet i gang med pæne salgsstigninger på dyre køretøjer, og dermed en win-win situation for både autocamperkøbere, der efter afgiftsændringen fik billigere autocampere og den danske stat, der har fået et væsentligt højere provenu på salg af autocampere på adskillig hundrede køretøjer mere end i 2017.

Regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgik den 4. december 2020, med virkning fra den 18. december 2020 en ambitiøs aftale om en grøn omstilling af vejtransporten. Aftalen sikrer drivhusgas reduktioner, ro om bilafgifterne og en langsigtet regulering af grønne brændstoffer til de fossile biler. Samtidig skulle der findes løsninger for autocampere, og gerne langsigtede løsninger for sidstnævnte, da autocampere pga. pris og lang levetid betragtes som et langvarigt gode.

Sammenfattet foreslås der i regeringens forslag for afgifter på autocampere følgende:

1. Aftalepartierne er enige om, at der for autocampere skal findes løsninger, hvor køretøjerne så vidt muligt overgår til nye regler, dog således at afgiftsændringerne bliver omtrent uændret.
2. Aftalepartierne er enige om, at autocampere bliver fuldt omfattet af de nye regler for personbiler, og at reglen om, at beboelsesdelen er uden registreringsafgift, bevares.
3. Desuden bevares reglen om, at afgiften ikke kan komme under 45 pct. af den del af campingbilens samlede værdi inkl. beboelsesdelen, der overstiger 12.100 kr.
4. Det foreslås at autocampere fortsat har særregler, således at der i registreringsafgiften kun beregnes CO₂-tillæg efter laveste trin for CO₂-tillæg for personbiler, mens der ikke gives bundfradrag i registreringsafgiften. Derved vil registreringsafgiften i gennemsnit være omtrent uændret for autocampere.

Ikrafttrædelse

Ændringerne i registreringsafgiften træder i kraft samtidig med fremsættelsen af lovforslaget herom den 18. december 2020. Indtil de nødvendige regelændringer er vedtaget og trådt i kraft, vil biler i en overgangsperiode blive afgiftsberigtiget efter de gældende regler. Efter lovens ikrafttrædelse vil der herefter ske eventuel tilbagebetaling til og efteropkrævning fra den, der har pligt til at afregne

afgiften. Det er angivet, at ændringerne i registreringsafgiften kan systemunderstøttes og dermed træde i kraft den 1. juni 2021.

Som AutocamperGruppen ser det, er forslaget om tilbagebetaling til og efteropkrævning fra købere. Love bør altid fungere fra vedtagelsesdatoen og ikke være bagud rettet.

Regneeksempel på autocamper afgift fra "Forslag som fremsat"

Eksempel C. Dieseldreven autocamper med afgiftspligtig værdi på 430.000 kr., som udleder 190 g CO2 pr. km, og hvis beboelsesdel har en værdi på 188.000 kr., der er indregistreret efter de foreslåede ændringer er trådt i kraft. Her der modsat regeringens forslag indregnet bundfradrag på 21.700 kr

	Beregning	Kr.
1. Forhandlerudsalgpris ex. moms, men inkl. min. 9% avance		344.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	86.000
3. Pris inkl. moms	1. + 2.	430.000
4. Værdi af beboelsesdel på 188.000 kr.		188.000
5. Beskattet værdi	3. - 4.	242.000
Registreringsafgift		
<i>Værdielement</i>		
6. 25 pct. af de første 65.000 kr.	0,25 * 65.000	16.250
7. 85 pct. ml. 65.000 kr. og 202.200 kr.	0,85 * (202.200-65.000)	116.620
8. 150 pct. af resten	1,5 * (242.000-202.200)	59.700
<i>CO2-tillæg</i>		
9. 250 kr. pr. g CO2 pr. km	250 * 190	47.500
10. Registreringsafgift før fradrag	6. + 7. + 8. + 9.	240.070
<i>Fradrag</i>		
11. Bundfradrag til alle autocampere		-21.700
12. Samlet registreringsafgift	10. + 11.	218.370
13. Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer	3. + 12.	<u>648.370</u>

Autocampere ændres til at være fuldt omfattet af de nye regler for personbiler, og reglen om, at beboelsesdelen kan holdes uden for afgiftsgrundlaget, opretholdes. Reglen om, at den samlede registreringsafgift ikke må være under 45% af autocamperens samlede værdi inkl. beboelsesdelen, der overstiger 12.100 kr., opretholdes.

Autocampere skal kun beregne CO2-tillægget efter det laveste trin, mens der ikke gives bundfradrag i registreringsafgiften.

AutocamperGruppen finder det mærkværdigt at der i **Eksempel C** som vist ovenover netop er indregnet et bundfradrag, og som der står, for alle autocampere, når der i testen for ændringer vedrørende autocampere står anført at der ikke gives bundfradrag, men samtidig at autocampere bliver fuldt omfattet af de nye regler for personbiler.

Er der i stedet at beregningen efter personbiler også indbefatter et bundfradrag for autocampere?

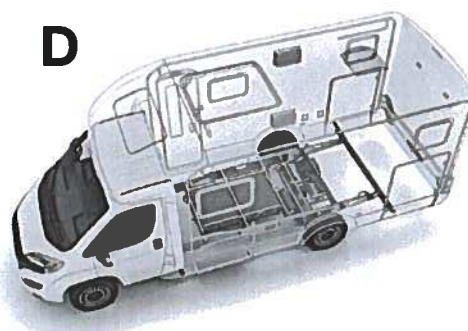
Er der i stedet tale om CO2 tillæg efter taksten på 250 kr pr g CO2 pr. km, uden bundfradrag efter beregningen for 45 pct. over 12.100?

Det vil i så fald betyde en prisstigning i eksemplet her på 47.500 kr, der efter vores opfattelse vil virke negativt i forhold til salgsstigningen som nedsættelse af registreringsafgiften fra 60 pct til 45 pct gav i 2017.

45 pct. af den del af campingbilens samlede værdi inkl. beboelsesdelen, der overstiger 12.100 kr.	Beregning	Kr.
1. Forhandlerudsalgpris ekskl. moms		344.000
2. Moms	25 pct. * (1.)	86.000
3. Pris inkl. moms	1. + 2.	430.000
Registreringsafgift		
4. Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift	Punkt 3. - 12.100 + 45 pct	618.055
<i>CO2-tillæg</i>		
5. 250 kr. pr. g CO2 pr. km	250 * 190	47.500
6. Bundfradrag til alle autocampere		<u>0</u>
7. Bilens pris inkl. moms og registreringsafgift ved de foreslåede ændringer		<u>665.500</u>

En autocamper der betaler registreringsafgift af bildelen, betaler afgift af køretøjer, som vist i eksemplerne herunder.



A**B****C****D**

Bildelen på autocampere er modsat personbiler for det meste kun chassiser, hvor der opbygges en campingdel. Kun for kompakte autocampere, kan hele køretøjet (som f.eks. kasse- og varevogne regnes som bildel. Chassis/bildel **A** herover benyttes her til hel-, fuldtintegrerede, linere, der hører til i den dyreste ende. Chassis/bildel **B** benyttes til delintegrerede eller alkovemodeller. Chassis/bildel **C** kompakte kassevogns campere/vans og chassis/bildel **D** til særlige chassiser fra anden producent, f.eks. AL-KO og Hymer til f.eks. autocampere med dobbeltbund og sænkning af tyngdepunktet og som her fra glaskuglen, en hybrid autocamper med udfordring i totalvægt for 3,5 tons biler. Dette vil give en skæv beregning af afgift for bildelen da kun kompakte autocampere i den billigere ende af skalaen benytter hele varevogne. Dette betød bl.a. en ændring af beregningen for autocampere i 2007-08. Delintegrerede autocampere ville f.eks. blive dyrere end helintegrerede luksus - autocampere, da der bliver benyttet mere bildel i form af chassis med bl.a. førerhus til en delintegreret frem for en helintegreret uden førerhus.

Da producenterne ikke ønskede at opdele bildel og campingdel til brug for danske værdibaserede regler, resulterede dette i en aftale med campingbranchen om en central anmeldelses- og godkendelses ordning (forhåndsgodkendelse) for en prisopdeling på bildelen og på campingindretningen på autocampere. Da disse køretøjer for nuværende er forhåndsgodkendt, giver det ikke umiddelbart meget mening, når der i forslaget beregnes efter bildel (personbiler) da disse ikke flytter sig meget i forhold til prisen på campingindretningen, der er uden afgift. Kun mærke, motorstørrelse og assistentsystemer og andet sikkerhedsudstyr ændrer på prisen for benyttede chassiser. Aftalepartierne bag grøn omstilling af vejtransporten er enige om, at autocampere bliver fuldt omfattet af de nye regler for personbiler, og at reglen om, at beboelsedelen der er uden registreringsafgift, bevares.

Desuden bevares reglen om, at afgiften ikke kan komme under 45 pct. af den del af campingbilens samlede værdi inkl. beboelsedelen, der overstiger 12.100 kr. hvilket vil sige at det er den højeste af de to beregningsformer der er bestemmende for hvilken registreringsafgift der betales.

Som vi ser det vil der stadig være flest autocampere på minimum 2 tons og efter beregningsmetoden med 45 procent afgift over 12.100 kr. Vi mener ligeledes at der vil ske en skævrindning på grund af forskellen i mængden af bildel til forskellige autocampertyper og derved vil

kassevogns campere blive hårdest ramt i forhold til autocampere, hvor billedel kun udgør en begrænset del af det totale køretøj.

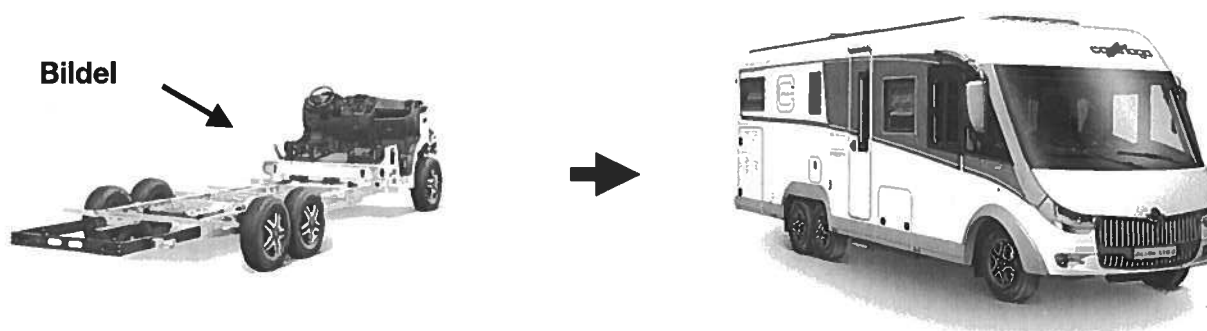
Stramning for autocampere med uheldige virkninger i 2007

I 2007 blev det foreslået, at hovedreglen for registreringsafgift af campingbiler (autocampere) ændres til, at der for campingbiler betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, men at værdigrundlaget skulle være uden udgiften til campingindretningen.

Baggrunden for forslaget var, at det viste sig, at den daværende bestemmelse blev udnyttet på en uhensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler - oftest af MPV-type - ombyggedes til campingbiler, hvorved afgiften blev reduceret væsentligt, uanset at bilen var tænkt at fungere som personbil. Desuden blev billedelen med førerhus dyrere end billedelen til de dyreste integrerede autocampere. Dette hang derfor ikke sammen med autocamper klasserne.

Billedel for autocampere med tre aksler 5,5 tons er de samme der benyttes til 3,5 tons køretøjer på nær den bagerste chassisramme !

Her benyttes der kun billedel som vist til venstre for autocamperopbygning af campingdelen til højre.



Autocampere er i Danmark den eneste køretøjsgruppe der har værdibaseret registreringsafgift med 3 beregningsgrundlag for registreringsafgift. Beregningsgrundlag: Billedel, indkøbspris og opnået handelspris. **1.** 65/85/150 pct. af billedelen og 0 pct af campingdelen **2.** 45 pct af hele køretøjet over 12.100 kr, hvis køretøjet er på minimum 2 t og har mindst 2 sovepladser. **3.** Ved afgiftsberigtigelsen af campingbiler/autocampere, skal der fremlægges en kopi af slutseddel, faktura, købsaftale eller kontrakt med henblik på beregning af en eventuel minimumsafgift.

Der er efter aftale med campingbranchen etableret en central anmeldelses- og godkendelses ordning (forhåndsgodkendelse) for en prisopdeling på billedelen og på campingindretningen for disse køretøjer.

Aftalepartierne er enige om, **at der for autocampere skal findes løsninger**, hvor køretøjerne så vidt muligt overgår til nye regler, dog således at afgiftsændringerne **bliver omtrent uændret!**

Aftalepartierne er enige om, at autocampere bliver fuldt omfattet af de nye regler for personbiler, og at reglen om, at beboelsesdelen er uden registreringsafgift, bevares. Desuden bevares reglen om, at afgiften ikke kan komme under 45 pct. af den del af campingbilens samlede værdi inkl. beboelsesdelen, der overstiger 12.100 kr.

Forordning: **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2018/858 af 30. maj 2018**

Køretøjer til særlig anvendelse !

5.1. Campingbil (autocamper) Kode SA

Et køretøj i klasse M, der er indrettet til beboelse og mindst har følgende udstyr: a) sæder og bord b) sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne c) madlavningsfaciliteter d) opbevaringsfaciliteter. Dette tilbehør skal være stift fastgjort i opholdsrummet. Bordet kan dog være udformet således, at det let kan nedtages.

Link: Side L151/72 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858&from=da>

Verden omkring os. Hvad koster en tilfældig valgt autocamper i nabolandene

Her er der tale om en basismodel med samme udstyrsniveau, som er basis standardudstyr: Hymer B-Klasse SupremeLine - B-SL 704 fra tyske Hymer Group's hjemmeside.

Tyskland: fra 100.990 euro / **752.941 danske kroner**

Holland fra 117.590 euro / **876.704 danske kroner**

Norge 1.122.952 Nok + 142.000 Nok i engangsafgift= 1.264.952 Nok / **880.660 danske kroner**

Danmark: **1.151.000 danske kroner (- CO2 tillæg)** Bemærk at gennemsnitsprisen på det nævnte køretøj i nabolandene ligger på 836.768 DKK, svarende til omkring 37 pct. under prisen i Danmark.

Tyskland og Sverige har ingen registreringsafgift på autocampere. Holland har en afgift på 37,7% af nettoprisen, samt et tillæg på 273 euro når det drejer sig om et dieselkøretøj og et fradrag på 1.283 euro for benzinkøretøjer. Link: belastingdienst.nl

Norge har en tekniskbetonet beregning baseret på CO2 udslip, Indkøbsprisen, brændstoffypen, egenvægt og motoreffekt. Derefter udregner beregneren en engangsafgift der ligeledes indeholder et beløb til skrotafgift på 2400,- NOK., indkøbsprisen og norsk moms.

Link: skatteetaten.no

Sverige har ingen afgift på hverken personbiler eller autocampere.

Tyskland har ingen registreringsafgift. Som følge af dette i bl.a Tyskland og Sverige er prisforskellen betydelig på autocampere i Danmark i forhold til vores nabolande.

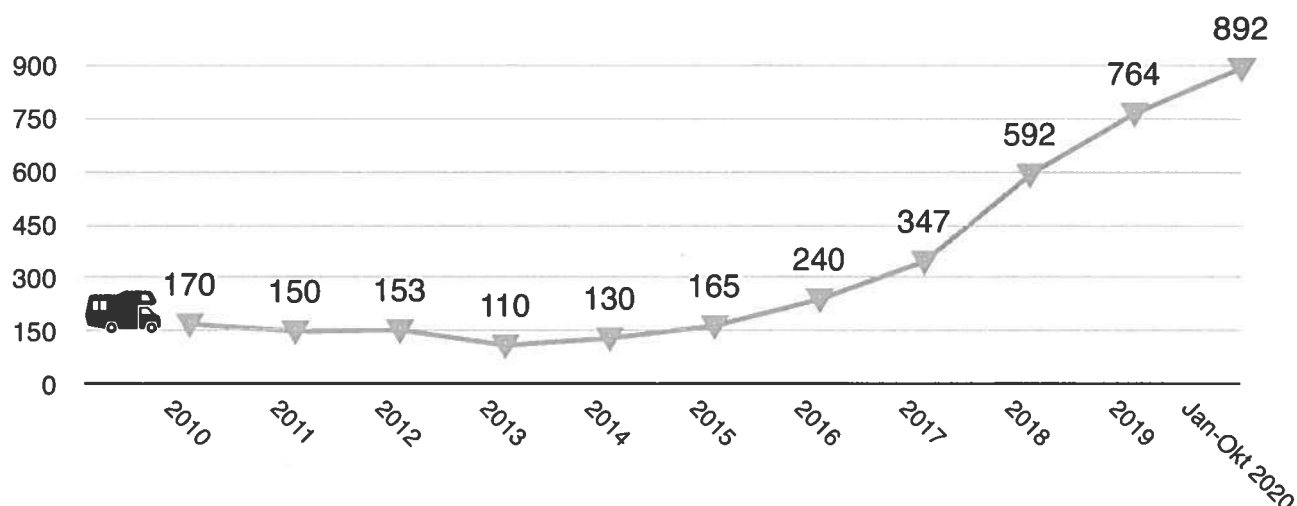
Sverige - fald i salg af autocampere pga ændringer i afgifter (Bonus Malus)

At især autocampere er følsomme overfor afgiftændringer, kan blandt andet ses i Sverige der ikke har registreringsafgift og i 2018 indførte et såkaldt "bonus malus" system til beskatning af køretøjer. Dette betød et fald på mere end 40 procent i autocampersalget fra 2018, fra 7.201 autocampere til 4.145 stå i 2019 ifølge Europea Caravan Federation. Selv her i 2020 lider autocampersalget i Sverige under denne beskatning.

Bonus malus gælder for personbiler klasse I og II (autocampere). Og betyder at køretøjer med relativt lavt CO2 emissioner belønnes med en bonus og køretøjer med relativt høje CO2 emissioner opkræves en højere afgift (malus).

Link: <https://husvagnsbranschen.se/2020/03/09/sa-fungerar-den-svenska-skatten-pa-husbilar/>

Salg af nye autocampere i Danmark 2010-2020



Kilde: European Caravan Federation (e-c-f.com)

AutocamperGruppen ser den bebudede omlægning af autocamper- til personbilafgifter som ikke særlig velovervejet ud fra tidligere tiders ændringer, da bildelen af en autocamper på nær kassebiler til kompakte campere kun er et bilchassis eller dele af det som er forskelligartet, som vist i dette hørings svar. Det har tidligere vist sig så godt som umuligt at få producenter til at prisopdele autocampere i bildel og campingdel, da kun Danmark har interesse i dette. Det var på det grundlag at der blev etableret en forhåndsgodkendelse af bildelen, der i 2007 lå på mellem 100 -180.000 kr og 0 kr for campingdelen. I vores optik kan man lige så godt indføre en stykafgift for chasserer der benyttes ved beregning efter personbiler, da autocamperens prisvariationer ligger i opbygning, indretning og udstyr. Kun ved campervans bygget på kassebiler benyttes hele køretøjet inden for varebilssegmentet efter regel om loftshøjde og indretning, der er udstykket af SKAT.

Emission udledning fra autocampere begrænser sig til omkring 10.500 autocampere i Danmark, hvor der til sammenligning ifølge Danmarks Statistik findes 162.000 motorcykler, mere end 2,6 millioner personbiler, 380.000 varebiler. Der er ligeledes mere end 38.374 personbiler, der betegnes som veteranbiler. Det er derfor næppe danskejede autocampere, der bidrager med CO2 udledning fra deres dieseldrevne autocampere i et mærkbart omfang.

Det kan desuden undre at en grøn omlægning ikke indebære en omlægning fra en værdibaseret afgift til en teknisk baseret afgift som EU-Kommissionen allerede anbefalede i 2002 og som fleste andre EU og EØS lande benytter sig af. Måske derfor kan vi i Danmark opleve det højst besynderlige, at der efter der er betalt dansk moms af køretøj og avance også betales registreringsafgift af avancen der også fastsættes til minimum 9 pct. Der er tale om en importeret vare, hvor fortjenesten tjenes i Danmark, hvorfor registreringsafgift beregnet af avance og moms deraf ikke virker særlig logisk! Avancen er væsentligt højere i det virkelige liv, får derfor en stor effekt på handelsprisen.

Link: <https://www.skm.dk/aktuelt/publikationer/rapporter/redegoerelse-om-omlaegning-af-registreringsafgiften-april-2003/3-kommissionens-meddelelse-og-eu-konformitet/>

Autocampere er et specielt køretøj

Efter man for år tilbage nedsatte autocamperafgiften fra 60 til 45 pct over 12.100 kr. steg salget fra 110 enheder i 2013 til 347 autocampere i 2017, medens man anvendte reglen om 60 pct over 12.100 kr. Stigningen svarende til omkring 315 pct..

I de første 9 måneder af 2020 blev der i Danmark solgt 892 nye autocampere. I forhold til de sidste 12 måneder med en afgift på 60 pct over 12.100, svarer det til en stigning på 810 pct i forhold til 2013. Salget forventes for hele 2020 at stige til omkring 1100 nye autocampere. Bemærk igen den store procentvise stigning på et relativt lille segment, der i Danmark udgør omkring 11.000 autocampere i Danmark.

Klimavenlig i brug

Autocampere har et typisk kørselsforbrug på 10.000 km årligt og mellem 60 og 80 overnatninger om året, ifølge en nylig undersøgelse fra - **Institut Für Energie- und Umweltforschung (ifeu)** i Heidelberg. Undersøgelsen er fra august 2020 og bestilt af producentorganisationen Caravan Industrie Verband e.V (CIVD) i Tyskland.

Undersøgelsen bestemmer emissioner og energiforbrug for autocampere over deres levetid og sammenligner typisk autocamper- og brug af campingvogne med andre rejsetyper.

De højere emissionstal for autocampere, sammenlignet med personbiler, opvejes til fulde af autocamperes lavere emissioner fra overnatninger, der er køretøjets primære formål.

Undersøgelsen viser også mindre CO2 fra brug af autocampere end en bil plus et hotel, og næppe værre end at rejse med tog, ifølge ifeu!

Det er ligeledes interessant at der blandt autocampere er modeller bygget på basis af kassevogne (varevogne) der er den mest effektive type for autocamperrejser, med en forskel på ca 10 pct i forhold til andre autocampertyper. Til gengæld vil det være den type autocamper der stiger mest i afgift efter beregningen for personbiler. Når det gælder traditionelle autocampere, stiger beregning som personbiler mindst, da det kun er en del af det komplette køretøj, der efter denne beregningsmetode beregnes afgift, men er realistisk efter beregningsmetoden for 45 pct over 12.100 kr, som afgiften ikke må komme under.

Links:

CIVD: <https://www.civd.de/artikel/caravanning-klimabilanz/>

Instituts für Energie- und Umweltforschung (ifeu): https://www.civd.de/wp-content/uploads/2020/09/2020_ifeu_Klimabilanz-von-Reisen-mit-Reisemobilen.pdf

ifeu Heidelberg: <https://www.ifeu.de/en/project/climate-balance-of-caravanning/autocamper>

Öko-Institut e.V.: <https://www.oeko.de/oekodoc/1572/2013-428-de.pdf>

Høje afgifter på autocampere?

Set i forhold til campingvogne der er afgiftsfri er lystbåde ligeledes afgiftsfri. I dag betaler indehavere af lystfartøjer en afgift til statskassen på 1,34 pct. af forsikringssummen i forsikringer af lystfartøjer, der med motor let kan forbruge mere end 80 liter brændstof i timen. Der findes ingen pligt til at tegne forsikringer for lystfartøjer. I praksis betyder reglerne, at afgiften kan undgås ved at flytte lystfartøjet til udlandet, ved at underforsikre fartøjet eller helt undlade at forsikre fartøjet for sejlads i dansk territorium. Dette virker skævvridende i forhold til autocampere, der i langt de fleste tilfælde ikke benyttes som ejernes eneste køretøj og som ikke belaster miljøet med særlige høje

emissionstal ifølge rapporten fra ifeu. Ligeses er varebiler der ofte benyttes i vogntog med campingvogne til privat brug med "papegøjeplader" kun pålagt en registreringsafgift på 50 % af det beløb der ligger over 75.000 kr og maks. afgift på 47.000 kr for køretøjer over 3 tons.

Hvad bringer fremtiden for autocampere?

Antallet af zoner, der kun tillader kørsel med lave emissioner, ikke kun her, men i hele Europa, er en faktor man må regne med. Hvad autocampere i fremtiden kommer til at benytte som drivkraft er endnu uvist, da kun ganske få producenter har forsøgt sig i at byde på muligheder på de store messer. Autocampere på 3,5 ton er i forvejen udfordret på manglende lastevne så derfor blæser svaret i vinden.

En ting er sikkert. El drift med en tilfredsstillende lastevne og rækkevidde, blive med stor sandsynlighed ikke aktuelt foreløbig. Med de nuværende dieselautocampere, der ikke køre meget mere end 10.000 km årligt, vil der ligeledes være diesel autocampere i mange år endnu. Ny teknologi viser at brug af diesel er renere end nogenside og endda renere end benzin. Måske ligger svaret i forslaget om, at kategori B-kørekort har en vægtforøgelse til 4.250 kg for hybrid- og elbiler for at tage højde for den ekstra masse af batterierne. Den dag en elektrisk autocamper synes at være normen, er vi nok tæt på også at se på fritidskøretøjer, der kører selv.



AutocamperGruppen er på grundlag af dette oplæg af den opfattelse at yderligere afgiftsstigninger vil være dårligt for en turismeform i stærk fremdrift i hele Europa. Blandt andet pga. anvendelse under corona pandemien er segmentet i 2020 steget med 20 pct, hvor andre turisterhverv er gået i stå. Sammen hver for sig har vist sig meget anvendelig i disse køretøjer, hvor hvert køretøj har sit eget toilet, bad, spiseplads og senge, hvorfor den såkaldte "sociale boble" er intakt selv når man rejser.

Selv om det nok ligger lidt uden for nærværende forslag, bør man også tænke på at såfremt der vedtages fornuftige afgiftsstørrelser for danske autocampere, kommer der flere af slagsen, og dermed større direkte indtjening til staten. Men også den indirekte indtjening vil vokse idet bedre forhold for danske autocamperbrugere vil skabe grobund for flere og bedre autocamperpladser mv. hvorfor besøgsfrekvens i Danmark for både danske og udenlandske autocamperturister vil øges hvilket medfører større turistindtjening ofte i kystområder uden mange andre erhvervs muligheder. Igen en win-win situation for både lokalsamfund og for staten.

AutocamperGruppen bidrager gerne med løsningsmodeller og input for autocampere der ikke bare er et køretøj, men primært et sommerhus, hotelværelse, lystbåd på hjul, der er flytbart med basis i motorkøretøjer.

Med venlig hilsen

AutocamperGruppen
Max Watson & John Ipsen

Øst

Max Watson
 Privat:
 Gartnervænget 15
 3520 Farum
 Tlf 4015 7200
 E-mail: max@watson.dk

Vest

John Ipsen
 Privat:
 Åkæret 5, 6.sal
 7100 Vejle
 Tlf 2066 2584
 E-mail: john.ipsen54@gmail.com

Faktaboks: Autocamper Gruppen

- Autocamper Gruppen blev dannet i 2016
- Formålet er at sikre autocamperbrugere og autocamperturister bedre forhold i Danmark
- Autocamper Gruppen består af et netværk af specialister omkring autocampere, autocamperpladser og autocamperturisme

Faktaboks: Max Watson

- Byggede sin første "autocamper" i 1974. Det var i øvrigt før ordet autocamper var opfundet
- Har kørt i forskellige typer autocampere lige siden og har besøgt et utal af autocamperpladser, både europæiske og oversøiske
- Har qua ovenstående mere end 40 års erfaring inden for området
- Har med autocamper kørt rundt i stort set alle europæiske lande
- Har erfaringer fra kørsel på over 1 mio. km i sådanne køretøjer
- Har rejst i mere end 60 lande og har kørt autocamper på 4 kontinenter, med autocamperkørsel bl.a. i Alaska, Australien, New Zealand, Sydafrika og USA på kryds og tværs
- Var formand for Dansk AutoCamper Forening i 8 år (www.dacf.dk), og har været medlem i DACF gennem 30 år
- Var i 6 år præsident for det Nordiske autocampersamarbejde - "Nordic Motor Caravan"
- Var formand for AutoCamperRådet i 2 år (www.autocamperradet.dk)
- Bidragsyder til TourismX 2018
- Deltog i 2018 i Danmarks Radios program "Hjerne-kassen" med Peter Lund Madsen om autocamperturisme

Faktaboks: John Ipsen

- Startede med at køre autocamper i 2005
- Har kørt i de fleste populære turistlande i Europa
- Drev Danmarks største autocamperportal (www.autocamper-info.dk) fra 2011 - 2020 med mere end 300.000 besøgende årligt.
- Har ved to lejligheder siddet i AutoCamperRådets bestyrelse 2013 og 2015 – 2017
- Har deltaget i etablering af flere autocamperpladser i Danmark
- Rådgivning til kommuner og private vedr. autocamper overnatningstilbud i forhold til lovgivning
- Samarbejder med Europas førende eksperter i autocamperadfærd i Tyskland
- Samarbejder med autocamperportaler i Norge
- Deltog i 2018 i Danmarks Radios program "Hjerne-kassen" med Peter Lund Madsen om autocamperturisme
- Ekspertpanel til Årets autocamper på Ferie for Alle i 6 år med motorjournalist Steen Nielsen



Sakskøbing den 14. januar 2020.
SKM journalnr.: 2020-7586

Hørings svar til L 129 vedr. 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 erhvervsmæssig opladning af el-drevne køretøjer m.v.)

AutoCamperRådet (ACR) har følgende bemærkninger til lovforslaget:

I det følgende omtaler vi personbiler indrettet til beboelse som autocampere.

Det er AutoCamperRådets opfattelse, at en uændret vedtagelse af lovforslaget vil medføre en ekstra beskatning af autocampere, da de ikke har mulighed for at "køre grønt" som er den egentlige hensigt med lovforslaget. Autocampere kan udelukkende anskaffes med diesel som drivmiddel.

Den gældende sats for minimumsafgift på 45 pct. for autocampere er oprindeligt fastsat som en tredjedel af den dagældende høje sats for personbiler på 180 pct. ud fra en betragtning om, at bildelen af autocamperen udgjorde cirka en tredjedel af værdien af køretøjet, mens beboelsesdelen udgjorde ca. to tredjedele af værdien. Indretningen udgør i dag nærmere 2/3 af den samlede værdi end ved bestemmelsens indførelse i 1990.

For autocampere udgør bildelen som udgangspunkt mellem 100.000 til 200.000 kr. Derfor opfordrer ACR til, at satsen nedsættes til 35 %, således afgiften kommer til at afspejle afgiften på personbiler.

Udover en mere retfærdig afgift beregning, vil man samtidig opnå, at autocampere ikke blot bliver registreret og opbevaret i Sverige og Tyskland, hvor afgiftsniveauet er lavere, for at undgå at betale den danske registreringsafgift.

Opfordring til nedslag i ejerafgiften for autocampere

Autocampere, som der i dag beregnes afgift af efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, er ikke at anse som bil nummer 2 i en husstand og kører langt færre kilometer end et almindeligt personmotorkøretøj.

AutoCamperRådet vil derfor opfordre til, at ejerafgiften efter brændstofforbrugsafgiftsloven nedsættes.

I henhold til brændstofforbrugsafgiftsloven – lovbekendtgørelse nr. 169 af 18. februar 2020 § 6, stk.3, fremgår det, at når der er forløbet 35 år fra en bils 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales afgift eller tillæg med $\frac{1}{4}$ af sædvanlig afgift eller tillæg.

En tilsvarende bestemmelse opfordres der til at blive indført for autocampere. En nedsættelse af ejerafgiften bør derfor gælde for køretøjer, der er indregistreret som personbil/beboelse med en køreklar vægt over 2585 kg.

Med venlig hilsen

Jørgen Nielsen



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

lovgivningoekonomi@skm.dk
nc@skm.dk
th@skm.dk
tkm@skm.dk

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl. (L129)

Bilbranchen og DI har modtaget forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl. i høring og har i den anledning en række bemærkninger til det foreslåede:

Indledende bemærkninger

Indledningsvist vil Bilbranchen og DI gerne kvittere for en samlet ny bilbeskatning, der er mere enkel, mere langsigtet, mere baseret på bilers tekniske egenskaber og mere løbende opkrævet end tilfældet er i dag.

Der har været et langt tilløb fra rapporten fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler over de efterfølgende politiske forhandlinger til den politiske aftale og det efterfølgende lovforslag. Under hele forløbet har Bilbranchen og DI anbefalet, at der i en ny bilbeskatning tages afsæt i bilernes tekniske egenskaber fremfor fortsat grundlæggende at basere afgiftens beregning på bilens værdi. Bilbranchen og DI kvitterer for en langsigtet model, men selv om resultatet er en mere teknisk og mere løbende afgift, vil afgiften som tiden går blive indhentet af de u hensigtsmæssige og administrativt tunge konsekvenser, en værdibaseret afgift har. Når den væsentligste del af bilparken på et tidspunkt udgøres af lav- eller nulmissionsbiler, vil afgiften igen kun være baseret på værdien i stedet for at belønne nye tekniske egenskaber til gavn for klima og trafiksikkerhed, og afgiftssystemet vil derfor fortsat lide under de administrative konsekvenser, der skyldes den værdibaserede afgift. Dette gælder også for beskatningen af fri bil; når alle biler er nul- eller lavmissionsbiler, vil beskatningen igen alene være baseret på værdien.

Bilbranchen og DI havde derfor gerne set en løbende og rent teknisk eller en mere teknisk baseret afgift, end resultatet er blevet. En rent teknisk baseret bilbeskatning ville på tværs af bilteknologier have sikret en mere direkte sammenhæng mellem afgiftens størrelse og bilernes klimamæssige påvirkning. Konsekvensen af at fastholde et relativt højt værdielement er eksempelvis, at blandt ikke-opladelige biler stiger hybridbiler, som har den bedste og mest brændstoføkonomiske teknologi, mere i afgift end rene benzin- og dieslbiler. Konkret skyldes det en 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. Ikke-opladelige biler



med avanceret hybridteknologi belønnes dermed ikke tilstrækkeligt for den afgiftsmæssige effekt af, at hybridteknologien fordyrer bilen og dermed den værdibaserede del af afgiften.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

§ 1, Registreringsafgiftsloven

Nr. 6 vedr. CO₂-tillæg

Bilbranchen og 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 afgift skal inkludere biler. Der vil i givet fald blive tale om dobbeltbeskatning, når disse i forvejen beskattes af CO₂-udledningen efter registreringsafgiftsloven.

Nr. 5, 7 og 12 vedr. brugte biler

Registreringsafgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som for nye. Registreringsafgiften nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt. Det er Bilbranchens opfattelse, at de nye regler ikke kan have virkning for brugte biler, der er registreret første gang senest den 17. december 2020. Det vil således være i strid med EU-retten, hvis brugte biler skal afgiftsberigtiges således, at afgiften afviger fra tilsvarende brugte biler til salg i Danmark.

Ved afgiftsberigtigelse af brugte biler, skal der efter lovforslaget beregnes et CO₂-udslip på baggrund af WLTP-normen. Det har eksempelvis den 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.

Det forekommer desuden uklart, om det beregnede batterifradrag skal nedsættes med værdifaldsprocenten?

Nr. 9-20 vedr. varebiler

For så vidt ændringerne for varebiler bemærkes indledningsvist, at Bilbranchen og DI anbefaler, at disse udskydes et år, fordi ikke alle mærker er klar med varebiler i nul- og lavemissionsvarianter.

Det er vigtigt af hensyn til omkostningerne for dansk erhvervsliv at fastholde loftet over registreringsafgifter på varebiler over 3 tons. Det er vores 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). Vi finder det positivt og essentielt for erhvervslivet og især de mange små og mellemstore virksomheder i Danmark, at der fortsat skal være en maksimal afgift for varebiler over 3 tons, der afgiftsberigtiges efter regel § 5, stk. 2 – samt at denne afgift reduceres fra 56.800 kr. til 47.000 kr. Vi vurderer dog, at afgiften for en række mindre varebiler efter den 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. Samtidig kan den relativt høje beskatning af de mindre varebiler have den uheldige effekt, at nogle virksomheder vil vælge en større varebil end nødvendigt.

Varebiler har hidtil betalt en maksimal samlet registreringsafgift på Kr. 56.800 og L129 beskriver en maksimal afgift på Kr. 47.000. Denne maksimale afgift har De Danske Bilimportører, som Bilbranchen forstår det, været i dialog med Skatteministeriet om under udarbejdelsen af lovforslaget. Det har i den forbindelse været udmeldingen, at de 47.000 kr. er den maksimale afgift for summen af både den værdibaserede del af afgiften og CO₂-tillægget. Det stemmer godt overens med L 129 (bemærkningerne side 16 (venstre spalte nederst og højre øverst i pkt. 2.1.2). Her omtales den "værdibaserede del af registreringsafgiften". Længere fremme i samme afsnit omtales " at det maksimale afgiftsbeløb på Kr. 56.800 ændres til Kr. 47.000, hvorefter afgiftsbeløbet for en varebil med en tilladt totalvægt over 3 tons....., ikke vil kunne overstige Kr. 47.000".

Når vi derimod kigger på selve lovteksten opstår der dog tvivl om, hvorvidt den maksimale afgift alene gælder for den værdibaserede del af afgiften og at CO₂-tillægget skal lægges til derefter, hvorefter bundfradraget fratrækkes. Desværre er eksemplet på side 20 anført for en varebil under 3.000 kg totalvægt, hvorfor det ikke afklarer tvivlen. Der er et akut behov for en afklaring heraf.

I øvrigt vil Bilbranchen og DI gerne benytte lejligheden til at pege på, at det for de varebiler, hvor registreringsafgiften under alle omstændigheder højest efter de nye regler kan udgøre 47.000 kr. ikke giver mening for nogen parter at foretage den genberegning af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. som blev indført ved L4 i 2017 (regal § 9a). Vi opfordrer derfor til, at der ved denne lejlighed foretages en ændring, så genberegningens kravet bortfalder i disse situationer i tråd med konklusionen i Skatteministeriets "Evaluering af leasingstramningerne" fra 2019.

Nr. 20 vedr. batterifradrag og bundfradrag

Vi bemærker, at lovforslaget som fremsat indeholder en markant skærpelse i forhold til den politiske aftale, for så vidt angår batterifradraget. Efter den politiske aftale tilfaldt batterifradraget alle plug-in hybridbiler uanset CO₂-emissionen, hvilket må siges at være logisk, fordi fradraget oprindeligt er tænkt som en afgiftsmæssig kompensation for, at batteriet udgør et betydeligt fordyrende teknisk element i både elbiler og plug-in hybridbiler. 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 og allerede med virkning fra fremsættelsen den 18. december i stedet for pr. 1. januar 2022.

Vil der ved beregning af batterifradraget blive regnet med hele tal eller decimaler i DMR og i givet fald hvor mange decimaler?

Køretøjer til taxikørsel er fritaget for registreringsafgift. Ikke desto mindre vil indførelse af registreringsafgift på nulmissionsbiler, der koster mere end kr. 400.000,-, have betydning for vognmændenes økonomi, da der så skal svares afgift, når vognmanden sælger køretøjet. Dette vil øge omkostningerne for vognmænd, der har valgt en nulmissionsbil, hvilket er u hensigtsmæssigt i relation til den grønne omstilling.

§ 3, Vægtafgiftsloven

DI bemærker, 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. Disse køretøjer er heller ikke omfattet af udligningsafgiften. Dette er fornuftigt for at undgå dobbeltbeskatning og øget beskatning af mobiliteten. DI kan ikke støtte en kilometerafgift for lastbiler, der øger beskatning på mobilitet og forringer konkurrenceevnen. Hvis et flertal i Folketinget beslutter, at lastbiler mellem 3,5-12 tons også skal omfattes af en kilometerafgift, bør disse tilsvarende heller ikke være omfattet af udligningsafgift mv.

DI noterer sig 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.. I lyset af den nuværende økonomiske situation bør afgiftsstigningen i stedet indføres med en årlig mindre stigning frem mod 2030 frem for på én gang.

§ 4, Ligningsloven

DI kvitterer for den foreslåede justering af beskatningen af fri bil, som lægger sig op af, hvad DI tidligere har foreslået: Et højere miljøtillæg kombineret med en ensartet (flad) 'værdiprocent' samt skattefritagelse for værdien af arbejdsgiverbetalt installation af ladebarer ved bopælen. DI havde dog foretrukket, at ændringen kun gjaldt nye kontrakter, således at ændringerne ikke får effekt på biler, der allerede er taget i anvendelse som fri bil. Til gengæld kunne justeringerne få fuld effekt med det samme, uden indfasning. Når justeringerne også får effekt for eksisterende kontrakter, er det fornuftigt at indføre ændringerne gradvist.

DI mener dog grundlæggende, at det endelige beskatningsgrundlag bliver for høj i forhold til den reelle privatøkonomiske værdi af fri bil for medarbejderen. Dette gælder navnlig, når det påtænkes, at medarbejdere med fri bil ikke har adgang til befordringsfradrag (transport til og fra arbejde regnes som betalt af arbejdsgiveren). 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.

Særligt mener DI, at 22,5 pct. af anskaffelsesværdien 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, der fremover i høj grad vil reflektere de løbende omkostninger forbundet med bielejerskab, herunder til drivmiddel. 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. Til gengæld foreslår DI 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.

Målet må være, at den skematiske fastsættelse af beskatningsgrundlaget i fri bil-ordningen så korrekt som muligt reflekterer den privatøkonomiske værdi for medarbejderen ved at kunne råde over bilen i sin fritid – hverken mere eller mindre. DI skal på den baggrund opfordre regeringen til at analysere i hvor høj grad, dette er tilfældet, herunder om der er behov for yderligere justeringer.

Forslag om fleksibel beskatning

Hvis bilen kun er til rådighed for privat brug en del af året, nedsættes den skattepligtige værdi med det antal måneder, hvori bilen ikke har været til rådighed. *En måned skal i denne forbindelse forstås som en sammenhængende 30-dages periode og ikke en kalendermåned.* De nuværende regler for beskatning af fri bil indebærer dog, at en rådighedsperiode på blot få timer medfører beskatning af værdien af fri bil for minimum én måned.

Firmabilkøbere så vel som firmabilbrugere har som følge af denne rådighedsbeskatning et udtalt krav om levering af firmabilen den første eller den anden i kalendermåneden, idet der ønskes rådighed over køretøjet i videst muligt omfang, fordi medarbejderen beskattes for hele kalendermåneden.

Der er dermed et voldsomt pres på bilforhandlerne med leveringen af biler til erhvervslivet, herunder især til leasingselskaber, på de første dage i hver kalendermåned, hvor leveringen af firmabiler således "klumper sig sammen". Det er for branchen uhensigtsmæssigt at en meget stor del af virksomhedernes leveringer kun foregår på 1-3 dage hver måned.

Bilbranchen kan eksempelvis oplyse, at der hos en konkret medlemsvirksomhed sælges ca. 6.000 personbiler på årsbasis. Virksomheden anslår, at omkring 2.000 af disse er solgt til et leasingselskab. Samtlige disse 2.000 biler bliver typisk leveret den første, anden og tredje dag i en måned. Det vil sige, at cirka 33 pct. af virksomhedens solgte biler skal leveres inden for tre dage ud af en måned med cirka 26 arbejdsdage, herunder søndage, hvor virksomheden også leverer biler. Dette scenarie giver store problemer med plads, logistik og pukler af klargøringsarbejde på virksomhedernes værksteder.

Bilbranchen skal hermed stille forslag om en mere fleksibel beskatning af fri bil, således at beskatningen på samme måde, som når firmabilen ikke har været til rådighed, beskattes ved påbegyndt rådighed i perioder af sammenhængende 30 dage i stedet for pr. påbegyndt kalendermåned. Derved vil firmabilkunder kunne fordele leveringen af køretøjer til medarbejderne hen over en måned alt efter hvornår medarbejderen påbegynder rådigheden. Dette vil over tid lette presset på levering af køretøjer til virksomheder betydeligt. Det vil formentlig også lette presset på Motorregistret hos Motorstyrelsen og minimere risikoen for nedbrud, når ikke alle biler skal registreres inden for en kort periode.

Udgangspunktet om, at det er rådigheden, der beskattes, bibeholdes dermed som grundlaget for beskatning af fri bil, blot sker beskatningen i rullende perioder af 30 dage. Reglen om, at der ikke sker beskatning, hvis køretøjet ikke har været til rådighed i sammenhængende perioder af 30 dage kan således også bibeholdes.

§ 6 Godtgørelse af elafgift

Bilbranchen og DI kvitterer for den foreslåede videreførelse af en lavere elafgift for

erhvervmæssig opladning til transport, hvilket er væsentlig for den grønne omstilling og for økonomien i den kollektive transport, herunder for elbusser.

§ 8 Ikrafttrædelse

Motorstyrelsen fortsætter med at administrere efter de gældende regler, indtil de nye regler, som fremgår af lovforslaget, er vedtaget og trådt i kraft. Det vil sige, at i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021 vil afgiftsberigtigelse og indregistrering umiddelbart fortsætte som hidtil, inklusive den hidtil planlagte afgiftsstigning på grønne biler pr. 1. januar 2021.

Det fremgår imidlertid af lovforslagets bemærkninger, at de nye afgiftsregler forudsættes anvendt fra lovforslagets fremsættelse. Der ligger dermed i lovforslaget en forventning om, at branchen lægger afgiftsdifferencen mellem de hidtil gældende regler, som anvendes i DMR og afgiften beregnet efter lovforslaget ud for bilkøberne fra og med datoen for lovforslagets fremsættelse til afgiften efter 1. juni 2021 er omberegnet og tilbagebetalt til den, der har afgiftsberigtiget bilen.

De Danske Bilimportører har foretaget en skøn over størrelsen af de udlæg/tilbagebetalinger, der vil blive tale om:

1. For elbiler drejer det sig om ca. 500 mio. kr.
2. For plug-in hybridbiler drejer det sig om over 1 mia. kr.
3. For konventionelle biler vil der ligeledes være tale om et betydelig beløb; en for-sigtig vurdering er, at det drejer sig om 3-400 mio. kr.

Branchen forventes således at lægge ud for over 2 mia. kr. i en periode på op til et helt år i en tid, hvor der samtidig skal håndteres konsekvenser og restriktioner pga. en pandemi.

Bilbranchen kvitterer derfor for, at der nu åbnes for at udsætte fristen for indbetaling af registreringsafgift i april til november, hvor man forventer, at omberegning og udbetaling af for meget indbetalt registreringsafgift er gennemført. Bilbranchen hilser initiativet meget velkommen og vil naturligvis følge implementeringen af forslaget og sikre, at udskydelsen til november er tilstrækkelig og ikke blot udsætter et likviditetsproblem til efteråret.

Uanset denne udsættelse bemærker Bilbranchen og DI, at de meget store afgiftsbeløb ud over likviditetsbelastningen vil have konsekvenser for den sikkerhed, den enkelte bilhandler skal stille overfor Motorstyrelsen, som efter "trappemodellen" skal svare til det månedlige afgiftstilsvare. Bilbranchen gentager derfor sine mange opfordringer til at se på modellens urimelige konsekvenser og manglende proportionalitet sammenholdt med statens reelle risiko. I det omfang trappemodellen fastholdes, forslår Bilbranchen, at der i 2022 ikke sker forhøjelse af den enkelte selvanmelders sikkerhedsstillelse, selv om afgiftsbetaling 12 måneder bagud i tid har overskredet grænsen til et tilstødende trin med mere end 15 pct. Bilbranchen anbefaler endvidere at suspendere den nuværende ordning, således at der fra og med 1. januar 2021 og til udlagt registreringsafgift er tilbagebetalt, alene skal stilles sikkerhed for 500.000 kr.

L129 lægger op til, at de nye afgiftsregler kan anvendes fra og med den 18. december 2020. Gør man det, stiller Motorstyrelsen imidlertid krav om, at beløbene i fakturaen skal være beregnet efter de gældende regler. Med andre ord skal beløbene på fakturaen stemme overens med den afgift, som virksomheden angiver, dvs. sætter på månedsangivelsen og afregner over for Motorstyrelsen, selv om salgsprisen til kunden er beregnet efter de nye regler. 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. Anvisningen fra Motorstyrelsen tvinger også virksomhederne til at omfakturere de enkelte biler, når lovændringen træder i kraft, hvilket rent administrativt er meget ressourcekrævende. Bilbranchen skal hermed foreslå, at det tillades at udforme fakturaer på baggrund af de nye regler, således som det har været muligt tidligere i lignende situationer (L4, 2017).

Overgangsordning

Den skitserede overgangsordning giver anledning til stor usikkerhed hos bilforhandlerne. Bilbranchen ønsker derfor bekræftet, at ordningen betyder, at biler, hvorom der senest er indgået bindende aftale med slutbruger og dokumentation herfor 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. Endelig bør det præciseres, at begrebet "slutbruger" også omfatter et leasingselskabs køb af biler. Vi beder om, at det bliver præciseret i lovteksten eller bemærkningerne, at overgangsordningen tilsvarende gælder ved en bindende leasingaftale alternativt kundens accept på et leasingtilbud.

Bilbranchen ønsker endvidere svar på, om overgangsordningen også kan anvendes, selv om der ikke er fuldstændig overensstemmelse mellem slutseddel og faktura? Det forekommer ofte og er således helt normalt inden for branchen, at der er aftalt mulighed for at ændre specifikationer eller udstyr i tiden ind til levering. Udelukkes anvendelsen af overgangsordningen, hvis slutsedlen er påført forskellige forbehold, f.eks. for regulering af prisen på byttebilen eller forbehold for, at der kan komme afgiftsændringer, sådan som mange forhandlere har anført i slutsedlerne i løbet af efteråret 2020.

Bilimportører yder i mange tilfælde support til salget af en konkret bil f.eks. i form af en kreditnota. Denne support påvirker ofte afgiften. Disse supporter kan nogen gange ændre sig i perioden fra underskrivelse af slutseddel til bilen indregistreres. Hvis der sker ændringer i den support, der ydes fra importøren på den pågældende bil, og dette kan påvirke afgiften og totalprisen på slutsedlen, vil dette have den konsekvens, at bilen ikke kan afgiftsberigtiges på overgangsordningen?

Videre udgøres aftalegrundlaget langt fra altid af en egentlig slutseddel. Der anvendes i branchen også ordrebekræftelser, ordrebestillinger, e-mails og andre variationer over aftaleindgåelsen. Det bør præciseres, at en bindende aftale kan udgøres af forskellige former for aftalegrundlag.

Bilforhandleren kan efter oplysninger fra Motorstyrelsen i forbindelse med indsendelse af dokumentation og anmodning om afgiftsberigtigelse, regne med at blive kontaktet, hvis der ikke er tilstrækkelig dokumentation for en bindende aftale. Men hvor lang tid går der i givet fald, før denne besked gives fra Motorstyrelsen? Hvis forhandleren har

solgt, registreret og leveret køretøjet i tillid til, at dette kunne afgiftsberigtiges på overgangsordningen, hvor går forhandleren så hen med et eventuelt afgiftskrav, hvis Motorstyrelsen efterfølgende ikke accepterer den fremsendte dokumentation?

Bilbranchen og DI så 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. Bilforhandlere er jf. deres kontrakt med en bilimportør forpligtet til at købe et bestemt antal nye biler til brug for demonstration, udlejning og værkstedsbiler. Bilforhandlere betragtes i øvrigt efter registreringsafgiftsloven som slutbrugere og bør derfor også være berettiget til at registrere biler på overgangsordning, som er bestilt med bindende virkning senest den 17. december 2020. I modsat fald, skal bilforhandlere eksempelvis for en plugin hybridbil bestilt i juli 2020 til brug i virksomheden pr. 1. januar 2021 betale 45 pct. i afgift efter de nye regler, mens kunder, som har bestilt deres tilsvarende bil samtidig, kan få denne leveret på overgangsordning (dvs. med 20 pct. afgift) frem til og med 1. juli 2021.

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen
Seniorchefkonsulent

Brintbranchen

Skatteministeriet,

lovgivningoekonomi@skm.dk

Journalnummer 2020 – 7586

15.01.2021

Høringssvar vedr. forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (Ændring af registreringsafgift 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.).

Brintbranchen takker for anledningen til at afgive høringssvar i vedr. ovenstående. Der er tale om et omfattende og vigtigt forslag, der ændrer grundlæggende på en lang række forhold, når det gælder bilbeskatningen i Danmark.

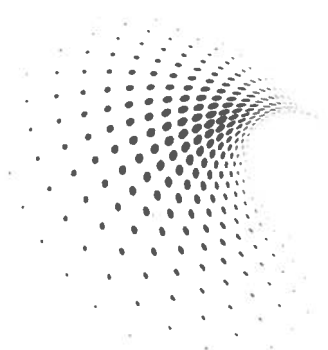
Principielt finder Brintbranchen, at skellet mellem biler drevet af fossile drivmidler og biler der bidrager, til klimaneutral transport burde være endnu større end det bliver tilfældet med det gældende forslag. Men Brintbranchen anerkender ligeledes de historiske og praktiske forhold, der gør, at bilafgifterne er et vigtigt element i den samlede finansiering af det danske samfund og at det kan være nødvendigt at bygge de grønne initiativer op omkring den eksisterende afgiftsmodel, om end denne langt fra er optimal – hverken i sin indretning. Beskatningen burde principielt handle om klimabelastning og evt. andre tekniske egenskaber, frem for at tage udgangspunkt i bilens importpris. Brintbranchen anerkender dog at forslaget tager vigtige skridt i denne retning og skal opfordre til, at der fremadrettet fortsat sikres en høj vægtning af klimabelastningen i parametrene for beskatningen.

Når det er sagt, så finder Brintbranchen, at det fremsatte lovforslag under de givne omstændigheder, er et godt og vigtigt skridt på vejen mod den grønne omstilling af transporten i Danmark. Personbiltransporten er notorisk et af de sværeste områder at omstille, og her er lovforslaget et meget vigtigt skridt i den rigtige – der dog ikke kan stå alene.

Brintbranchen finder det positivt, at lovforslaget overordnet søger at bygge på et princip om teknologineutralitet. Det kompliceres af det værdimæssige udgangspunkt for afgiftsberegningen, men princippet er godt og rigtigt og flere elementer i lovforslaget underbygger ambitionen fornuftigt. Det gælder ikke mindst, at der sikres en rimelig ligebehandling mellem de forskellige typer af ikke forbrændingsmotordrevne køretøjer.

Brintbranchen vil således gerne anerkende, at afgiftsfritagelsen for brændselscellebiler fortsætter i 2021, således som det blev vedtaget ved den seneste ændring af loven. Det skaber den nødvendige stabilitet og trækker ikke pludseligt tæpper væk under branchen, således som pludselige afgifter per 18. december 2020 alternativt ville have gjort det.

Brintbranchen
Vodroffsvej 59
1900 Frederiksberg
www.brintbranchen.dk



Brintbranchen

Ligeledes er det vigtigt, at beskatningen når denne pålægges brændselscellebilerne fra 1. januar 2022 foregår på helt lige vilkår med batteridrevne biler, i henhold til princippet om teknologineutralitet. Derfor vil Brintbranchen også gerne anerkende og kvittere for den udvidelse af batterifradraget til også at gælde brændselscelleteknologi, som der sker med lovforslaget. Dermed skabes en reel ligestilling i forhold til afgifterne, således at en given teknologi ikke fremhæves frem for en anden, hvilket er positivt og tråd med både de udtrykte politiske ønsker og anbefalingerne fra "Kommissionen for grøn omstilling af personbiler".

Der er ingen tvivl om, at batteridrevne biler vil komme til at spille en endog meget betydelig rolle i omstillingen, men alt efter mobilitetsbehov og ikke mindst forhold til såvel den økonomiske som den klimamæssige bæredygtighed af den nødvendige infrastruktur, er der også oplagt at fleksible teknologier som brændselscelledrevne biler kommer til at bidrage til omstillingen – også af den lette del af transporten.

Brintbranchen finder ligeledes, at det er positivt at styrke klimaelementerne i forhold til personbeskatningen af fri bil. Her er det dog overordnet Brintbranchens opfattelse, at tiltagene i lovforslagene ikke er vidtgående nok og, at batteri- og brændselscelledrevne biler bør have yderligere fordele i udregningen af den personlige beskatning.

Samlet set er det Brintbranchens opfattelse, at der er tale om et godt for fornuftigt lovforslag, der trækker i den rigtige retning i forhold til grøn omstilling af transportsektoren. Slutteligt skal Brintbranchen imidlertid gøre opmærksom på, at registreringsafgiftssystemet ikke alene kan klare opgaven. Det er vigtigt at både beskatningen af diverse e-fuels såvel som udbygningen af infrastruktur til de alternative drivmidler følger op på de gode elementer i dette lovforslag og sikre alle biltyper en lige adgang til infrastruktur m.v., således at der også her reelt sker en teknologineutral og balanceret tilgang.

Brintbranchen står naturligvis til rådighed, hvis der måtte være behov for yderligere information i forhold til ovenstående.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Den 15. januar 2021

Høringsvar til L 129 vedr. 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.)

Skatteministeriet har den 18. december 2020 sendt L 129 vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love i høring.

Camping Outdoor Danmark har følgende bemærkninger til forslaget:

Opfordring til administrativ lettelse hos forhandlere af egentlige autocampere

Med omlægning af registreringsafgiften ønskes der bl.a. en forenkling af afgiftssystemet, hvilken intention Camping Outdoor Danmark kun kan støtte op om.

For autocamperforhandlere er der en administrativ tung byrde i forbindelse med beregning af registreringsafgiften for autocampere, da der efter de gældende regler kræves dokumentation for to beregninger af registreringsafgiften, da forhandleren for hvert køretøj skal kunne dokumentere, at afgiften ved beregning efter registreringsafgiftslovens § 4, er lavere end ved anvendelse af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, sidste pkt.

For at lette denne administrative byrde foreslår Camping Outdoor Danmark en forenkling af den nuværende § 5 a, stk. 2 i registreringsafgiftsloven, således at der for autocampere, som allerede i dag er omfattet af 45 % reglen, ikke først skal beregnes en afgift efter registreringsafgiftslovens § 4. Autocampere, som er omfattet af 45 % reglen, indeholder fastmonteret køkken, bad og toilet. De autocampere, hvor registreringsafgiften er højere ved anvendelse af registreringsafgiftslovens § 4 er typisk uden bad og toilet.

Camping Outdoor Danmark foreslår derfor, at registreringsafgiften for køretøjer, der er konstrueret og indrettet til beboelse med fastmonteret køkken, bad, toilet og mindst 2 sovepladser, beregnes af køretøjets samlede værdi ekskl. registreringsafgift med 0 % af de første 12.100 kr. og 45 % af resten.

Herved lettes den administrative byrde hos forhandlerne af autocampere.

Historikken bag den nuværende § 5 a, stk. 2

Den nedsatte registreringsafgift af campingbiler blev indført fra 1990. Baggrunden for nedsættelse af registreringsafgiften var at udligne afgiften på campingindretningen, da der ikke afregnes registreringsafgift af campingvogne og lystbåde.

I 2007 blev den nuværende værnregel indført ved lov nr. 541 af 6. juni 2007, da den oprindelige bestemmelse viste sig at blive udnyttet på en uhensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler - oftest af MPV-type - blev ombygget til campingbiler, hvor omkostningerne ved ombygningen var meget begrænsede, således at disse biler i praksis substituerede almindelige større personbiler, hvorved provenuet fra registreringsafgiften af personbiler blev udhulet.

Det blev derfor vedtaget, at campingbiler fremover skulle afgiftsberigtiges som almindelige personbiler, dog kunne udgiften til indretningen af beboelsesdelen holdes udenfor afgiftsgrundlaget.

For egentlige campingbiler, som oftest er opbygget på lastbilchassiser, der typisk har en tilladt totalvægt på 3,5 ton svarende til grænsen for et »lille« kørekort, vil priserne for lastbilchassiser typisk være så lave i forhold til prisen for den færdigbyggede »rigtige« campingbil, at registreringsafgiften af chassiset ofte vil være lavere ved beregning af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 4 for personmotorkøretøjer. Derfor foreslog man den værnregel, at satsen på 60 % efterfølgende nedsat til 45 % blev opretholdt som et minimum for registreringsafgiften af campingbiler, hvilket fremgår af bemærkninger til nr. 17 i lovforslag nr. 217 af 25. april 2007.

Konklusion

I henhold til lovbemærkningerne til lovforslag nr. 217 af 25. april 2007 kan det konstateres, at der ikke er uenighed om, hvad der skal forstås ved egentlige autocampere, ligesom der ikke er tvivl om, at disse typer af køretøjer er omfattet af værnreglen i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, sidste pkt. Derfor vil Camping Outdoor Danmark foreslå at forenkle den administrative byrde hos forhandlerne, således at de fremover kan nøjes med at beregne registreringsafgiften i overensstemmelse med den nuværende § 5 a, stk. 2, sidste pkt.

Dette forslag må anses for at være i overensstemmelse med aftalepartierne intention, som har været ikke at berøre afgiften for autocampere.

Det ønskes ligeledes præciseret i loven, at tillægget for CO₂-udledning alene omfatter køretøjer, hvor afgiften skal beregnes efter registreringsafgiftslovens § 4.

Ud fra det fremsendte forslag til ændring af registreringsafgiftsloven er det Camping Outdoor Danmarks opfattelse, at der ikke skal foretages et tillæg for CO₂-udledning ved beregningen af registreringsafgiften efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, sidste pkt.

Opfordring til nedsættelse af afgiftssatsen på 45 %

Den gældende sats for minimumsafgift på 45 pct. for campingbiler er oprindeligt fastsat som en tredjedel af den dagældende høje sats for personbiler på 180 pct. ud fra en betragtning om, at bildelen af campingbilen udgjorde cirka en tredjedel af værdien af køretøjet, mens beboelsesdelen udgjorde ca. to tredjedele af værdien.

Indretningen af beboelsesdelen udgør i dag mere end 2/3 af den samlede værdi end ved bestemmelsens indførelse i 1990, hvor stort set ingen af de egentlige autocampere var indrettet med bad og toilet.

Camping Outdoor Danmark vil derfor foreslå, at afgiftsniveauet for egentlige campingbiler kommer til at afspejle niveauet for registreringsafgiften for personmotorkøretøjer, således at campingbilerne ikke blot bliver registreret og opbevaret i Sverige og Tyskland, hvor afgiftsniveauet er lavere, for at undgå at betale den danske registreringsafgift.

Forslaget om nedsættelse af afgiftssatsen på 45 % skal ses i lyset af, at der foreslås indført et yderligere skalatrin ved afgiftsberegningen af personmotorkøretøjer, hvor der alene skal betales 25 % i afgift af de første 65.000 kr. (2021 niveau), 85 % i afgift af værdien mellem 65.000 kr. – 202.200 kr. (2021 niveau) og 150 % af det beløb, som ligger over 202.200 kr.

For egentlige autocampere udgør bildelen som udgangspunkt mellem 100.000 til 200.000 kr. Derfor opfordrer Camping Outdoor Danmark til, at satsen eksempelvis nedsættes til 35 %, således afgiften kommer til at afspejle afgiften på personbiler.

Opfordring til nedslag i ejerafgiften for autocampere

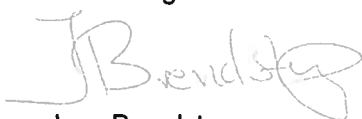
Egentlige autocampere, som der i dag beregnes afgift af efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, er ikke at anse som bil nummer 2 i en husstand og kører færre kilometer end et almindeligt personmotorkøretøj.

Camping Outdoor Danmark vil derfor opfordre til, at ejerafgiften efter brændstofforbrugsafgiftsloven nedsættes på tilsvarende måde, som ejerafgiften er nedsat for veteranmotorkøretøjer, da egentlige autocampere, som er indrettet med fastmonteret køkken, bad og toilet, reelt er at sidestille med campingvogne.

I henhold til brændstofforbrugsafgiftsloven – lovbekendtgørelse nr. 169 af 18. februar 2020 § 6, stk. 3, fremgår det, at når der er forløbet 35 år fra en bils 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales afgift eller tillæg med ¼ af sædvanlig afgift eller tillæg.

En tilsvarende bestemmelse opfordres der til at blive indført for egentlige autocampere, ikke er MPV-typer, der substituerer almindelige større personbiler. En nedsættelse af ejerafgiften bør derfor udelukkende gælde for køretøjer, der er indregistreret som personbil/beboelse med en køreklar vægt over 2585 kg.

Med venlig hilsen



Jens Brendstrup
Direktør

Emma Sommer Degn

Fra: Niels Torpegaard Christensen
Sendt: 16. januar 2021 10:13
Til: Emma Sommer Degn
Emne: VS: Høringssvar Journal nr. 2020 – 7586

Fra: Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>
Sendt: 14. januar 2021 21:43
Til: Lovgivning og Økonomi <lovgivningoekonomi@skm.dk>
Cc: Niels Torpegaard Christensen <NC@skm.dk>; Tatiana König Mortensen <TKM@skm.dk>; Thea Halse <TH@skm.dk>
Emne: Høringssvar Journal nr. 2020 – 7586

Denne e-mail kommer fra internettet og er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde selvom afsenderadresse kan indikere det.

Til rette vedkommende.

På vegne af foreningen DSRA (Danish Street Rod Association), vil vi hermed tillade os at fremsende nedenstående høringssvar på "Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love", jvf. Journal nr. 2020-7586. Det skal bemærkes, at vores høringssvar primært fokuserer på afsnit 2.6 vedr. veteranbiler.

Vi er ganske forundret over, hvordan kapitel 2.6 er formuleret. Vi er bange for, at formuleringerne ikke lever op til intention omkring uoriginale veteranbiler rent afgiftsmæssigt. Faktisk bliver den reelle virkning den, at en del uoriginale veteranbiler slet ikke vil blive omfattet de nye regler. Med andre ord, så er lovforslaget lavet således, at det rent praktisk kan eliminere store dele af grundlaget for, at uoriginale veteranbiler skal behandles rent afgiftsmæssigt på lige fod med veteranbiler "som fremstår ved første registrering".

Ved at fastholde, at biler, som har mistet den afgiftsmæssige identitet, IKKE er omfattet af de nye regler, men blot følger de gamle regler, så udelukkes jo netop mange af de biler, som ændringen var tiltænkt. Motorstyrelsens mange, mange tidligere sager om mistet identitet vidner om, at der skal ganske få ændringer til, før at identiteten mistes. I praksis har vi desværre også set, at "tab af identitet" forvaltes relativt inkonsistent. Populært kaldet elastik i metermål. Vi frygter, at mange sager omkring tab af identitet, som bilhobbyforeningerne konsistent har klaget over i flere år, vil blot fortsætte.

Vi skal huske på, at logikken og tankegangen bag ønsket om at ophæve originalitetskravet er, at en ikke-original veteranbil bliver anvendt præcist som en original veteranbil – altså udelukkende til hobbykørsel. Og derfor skal der ikke forskelsbehandles på originalitet eller ej rent afgiftsmæssigt. De dogmer, der eksisterer om at ikke originale veteranbiler går hen og bliver anvendt til at dække et dagligdags transportbehov, har hobbybilforeningerne gentagne gange påvist, ikke er tilfældet.

Reglen om afgiftsmæssig identitetstab skal tages ud af lovforslaget, og/eller der skal være langt mere klare og mere tolerante regler for, hvornår en identitet tabes for veteranbiler.

Vi vil også gerne fremhæve, at vi finder det meget uheldigt, at biler mere end 35 år gamle, vil få en højere vægtafgift.

Såfremt der skulle være spørgsmål eller behov uddybelse af vores høringssvar, står vi meget gerne til disposition.

Med venlig hilsen

Flemming Horn Nielsen

Myndighedskontaktperson DSRA (Danish Street Rod Association)

www.DSRA.dk



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

CVR: 37157430
www.dfac.dk
info@dfac.dk

Danmarks Frie AutoCampere (DFAC - www.dfac.dk) er en forening for autocamperinteresserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om denne ferieform til gavn for dansk erhvervsliv. En rejse- og ferieform med meget lang sæson og meget stor geografisk spredning i land og by. Danmarks Frie AutoCampere er Danmarks næststørste autocamperforening.

Dato: 15. januar 2021

Skatteministeriet, lovgivningoekonomi@skm.dk

nc@skm.dk, th@skm.dk og tkm@skm.dk.

Høringsvar til lovforslag lovforslag nr. L 129, Journal nr. 2020 – 7586

Danmarks Frie AutoCampere takker for invitationen til at kommentere det fremsatte lovforslag L129 20/21.

Lovforslaget er teknisk set kompliceret, idet det både medfører ændring i 6 forskellige love og en omlægning fra at tage udgangspunkt i et muligt brændstofforbrug til at baseres på en mulig CO₂-emmission.

Konklusion:

Vi anerkender, at den nugældende lovs § 4 stk. 12 er videreført i forslaget til § 4 stk. 9.

CO₂ i forbindelse med bilkørsel dannes ved udvinding af materialer, produktion af bilen, brug og drift samt ved skrotning. Kun de sidste 2 berører Danmarks CO₂ udledning direkte.

Vi formoder, at Skatteministeriet allerede jf. aftaleteksten om Grøn omstilling af Vejtransporten arbejder med en afgiftsmodel for brugen af biler, der direkte relaterer sig til de kørte km. Afgiftsgrundlaget bør ikke være bilens evne til at udlede CO₂ men den faktisk udledte mængde udledt CO₂ ved det aktuelt kørte antal km.

I mangel af en model for det reelle brug og dermed udledning af CO₂ relaterer vi her CO₂ udledningen i forhold til den typiske brug af autocampere i hele bilens levetid, der er mindst dobbelt så lang som en gennemsnitsbil. Til gengæld har autocamperen på grund af sit kørselsmønster og sin typiske brug indtil skrotningen et meget mindre kørte km. end en gennemsnitlig personbil. Vi opfordrer derfor til, at vægtafgiften/ejerafgiften samt udligningsafgiften for autocampere reduceres, så denne reelt lavere udledning af CO₂ afspejles.

Det kunne ske enten ved en reduktion af det nuværende udgangspunkt før forhøjelserne i Brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 eller ved, som nyt stk. 14 i § 3, at indsætte en bestemmelse om, at de i stk. 12 og 13 nævnte forhøjelse ikke finder sted for køretøjer indregistreret som personbiler til beboelse – indtil en bedre model for måling af kørte km eller den reelle udledning eksisterer.

En del autocampere har et helt personligt præg, er bygget på allerede indregistrerede varevogne og herefter omregistreret til anvendelse som autocamper. I forslaget til registreringsafgiftslovens § 4 er som nyt stk. 4 foreslået en gradvis forøgelse af registreringsafgiften ud fra emission for alle biler. Men til sådanne ombygninger kan naturligvis ikke stilles de samme forventninger til emission som til tilsvarende nye biler. Vi foreslår derfor i Registreringsafgiftslovens §4, at det nye stk. 4 kun gælder for biler, der ikke tidligere har været indregistreret.

Argumentation

Lovændringerne har til formål at løfte antallet af nul- og lavemissionsbiler og give drivhusgasreduktioner.

Endnu ingen alternativer med mindre CO₂ udledning

Der er endnu ikke alternativer til grønnere M1 personbiler i den tungere vægtsklasse. Udvikling af el-autocampere 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 4250 kg med et B-kørekort, hvis overvægten skyldes fremdriftsmetoden (batterier). Om denne vægtgrænse er tilstrækkelig til el-autocampere med fornuftig rækkevidde og indretning må tiden vise.

Vi tvivler ikke på, at der på længere sigt kan udvikles motorer med lavere emission end dagens state-of-the-art: Euro6 dieselmotoren. Men 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.

Her er vi bare ikke endnu, og der ER reelt ingen mere miljøvenlige alternativer til dagens moderne autocampere.

Meget mindre reel udledning af CO₂

Selvom disse ofte tungere personbiler på papiret har et højere emissionstal, så udgør autocamperturismen allerede et af de mindst forurenende turistsegmenter, kun overgået af vandre- og cykelturisten.

En autocamperferie handler om at 'opleve steder og seværdigheder' i by og på land og autocamperturisten stiller ikke krav til opvarmede fællesfaciliteter på campingpladserne. En 'dagsmarch' på 50 - 200 km på køredage afbrudt af en eller to stillestående oplevelsesdage er meget normal. Autocamperturisten i vore byer er en "god" og velkommen turist, som bruger de penge, der spares på "overnatningen" hos lokale næringsdrivende, restauranter, cafeer og turistoplevelser.

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 AC-ejere til at eje en mindre bil nr. 2, som bruges i det daglige.

Vægtafgift/ejerafgift 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. Autocamperen passes omhyggeligt og har en meget lang levetid, typisk 30-35 år men kører på den tid ikke nær så mange km som andre personbiler gør i løbet af deres væsentlig kortere levetid.

En dansk indregistreret autocamper "på plader" skaber turistomsætning i Danmarks yderområder

I "Coronaåret" 2020 fik nærturismen et boost i Danmark. En medvirkende kilde hertil var

autocamperturismen, som er et relativt nyt turismesegment i Danmark. Nærturismen er langt mindre CO₂ belastende end flyturismen og Danmarks yderområder har gavn af AC turismen udenfor højsæsonen. Men 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 halvårlige afgifter vil der være en øget tilbøjelighed til at afmelde bilen i de koldeste 3-4 måneder - med urimelige administrationsomkostninger og ressourcospild 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. Der indregistreres nu et stigende antal autocampere – ca. 1.000 pr. år, men trods det, er der pr. 1. januar kun ca. 10.000 på plader.

De forhøjede afgifter kan undgås ved at 'indskyde' en autocamper i en tysk klub og få eneret til brugen syd for Danmarks grænser, men også herved mistes turistomsætningen, for den må kun køre transit i Danmark.

Venlig hilsen

Formand Jørn Skou (js@dfac.dk)

Juraudvalget v. Henrik Krebs (hk@dfac.dk) og
Sekretær Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk, tlf. 20 67 30 67)



Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk

cc: nc@skm.dk; th@skm.dk; tkm@skm.dk

Vesterbrogade 32
1620 København V

Telefon 33 43 70 00
mail@danskeadvokater.dk
www.danskeadvokater.dk

Dok.nr. D-2021-001057

Den 15. januar 2021

Vedr.. Høringsvar vedr. lovforslag nr. L 129 om 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.) (j.nr. 2020-7586)

Skatteministeriet har den 18. december 2020 sendt lovforslag nr. L 129 vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love i høring.

Forslaget har været behandlet i Danmarks Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg.

Danske Advokater har følgende bemærkninger til forslaget, idet bemærkningerne er koncentreret om de mere lovtekniske forhold.

Tillæg for CO₂ udledning

I det omfang der ikke opgøres CO₂-udledning for det pågældende køretøj, som skal afgiftsberigtiges, er der fremsat forslag om, at CO₂-udledningen i stedet beregnes på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10.

Danske Advokater er bekendt med, at Motorstyrelsen indkalder køretøjer til nyt toldsyn, hvis Motorstyrelsen er af den opfattelse, at det beregnede brændstofforbrug, som har været anført i DMR for køretøjet i flere år, ikke er korrekt.

Der er flere køretøjer, hvor der i dataerklæringen ikke er oplysninger om brændstofforbruget.

Danske Advokater har fået oplyst, at når synshallerne i Danmark opretter oplysninger i DMR, oplyses køretøjets egenvægt, køreklar vægt og totalvægt. Det er på baggrund af disse objektive oplysninger, at brændstofforbruget bliver beregnet, når der ikke er oplyst et brændstofforbrug i dataerklæringen. Synshallerne kan således ikke selv indtaste et brændstofforbrug, hvorfor det efter Danske Advokaters opfattelse næppe er muligt at svindle med oplysningerne om

brændstofforbruget, hvilket Motorstyrelsen hentyder til i forbindelse med indkaldelse af køretøjerne til todsyn flere år efter, at køretøjerne er blevet indregistreret i Danmark.

Retssikkerhedsmæssigt er det betænkeligt, at en offentlig myndighed kan indkalde et køretøj til todsyn 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 efter Danske Advokaters opfattelse endvidere 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.

Det forhold, at Motorstyrelsen indkalder et køretøj, som er blevet indregistreret i Danmark i eksempelvis 2014, til todsyn i 2021, bør ikke 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. Der bør derfor ikke afregnes ejeravgift på baggrund af den nye beregningsmodel.

For at styrke retssikkerheden opfordrer Danske Advokater således til, at der fastsættes en hel klar lovhjemmel til, hvordan brændstofforbruget opgøres i de tilfælde, hvor oplysningerne ikke fremgår af dataerklæringen for et køretøj.

Nyvognspris

I henhold til § 1, nr. 29, er der fremsat forslag om, at beregningsgrundlaget for registreringsafgift for veterankøretøjer ikke kan overstige 75 % af nyvognsprisen inkl. moms, men ekskl. registreringsafgift.

Det er Danske Advokaters vurdering, at der for flere af de pågældende køretøjer kan være vanskeligt at fremskaffe oplysninger om køretøjernes nyvognspris, da flere af modellerne ikke har været hjemtaget til Danmark fra ny.

Det er således uhensigtsmæssigt at bygge videre på en bestemmelse, som ikke kan efterleves i praksis.

Danske Advokater opfordrer til, at der fastsættes bestemmelser om afgiftsberegning, der dels er gennemskuelige, dels er mulige at efterleve.

Danske Advokater har tidligere foreslået, at der indføres et værdifaldssystem til brug for beregning af registreringsafgiften. Værdifaldssystemet kan eksempelvis tage afsæt i udmeldte vejledende priser i detaileddet.

Indførelse af et værdifaldssystem vil kræve færre ressourcer i forhold til kontrol, da værdifastsættelsessystemet bliver mere gennemsigtigt og kan automatiseres. Tilsvarende vil der også skulle anvendes færre ressourcer til brug for værdifastsættelse af køretøjer i autobranschen.

Holland har bl.a. et sådant system for afgift på køretøjer, hvilket fremgår af EU-Domstolen sag C-302/12, X mod Minister van Financiën, hvor det blev fastslået, at det pågældende system ikke var i strid med de EU-retlige regler, når der ikke var nogen forskelsbehandling.

Værdifastsættelsessystemet er forældet

De nuværende regler om værdifastsættelse af køretøjer blev indført i 1991, da EF-Domstolen i sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, i en dom af 11. december 1990 fastslog, at den danske registreringsafgiftslov var traktatstridig i forhold til afgiftsberigtigelse af brugte køretøjer.

For at imødekomme EF-Domstolens dom blev registreringsafgiftsloven udformet således, at registreringsafgiften for brugte køretøjer skulle beregnes ud fra en skønsmæssig værdifastsættelse af sammenlignelige indregistrerede køretøjer på det danske marked. Lovændringen førte til, at der skal foretages et skøn over brugte indregistrerede køretøjers værdi i forbindelse med afgiftsberigtigelsen.

I 1991 gav det mening, at værdien af køretøjerne skulle fastsættes på baggrund af sammenlignelige køretøjer på det danske marked, da man på daværende tidspunkt ikke eksporterede brugte køretøjer eller havde køretøjer indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift. Det var således udelukkende det danske marked, der fastsatte priserne.

Reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved eksport og indregistrering af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift er blevet indført efterfølgende. Dels for at overholde anbefalinger fra Kommissionen, dels for at overholde EU-Domstolens praksis om forholdsmæssig registreringsafgift, da den danske registreringsafgiftslov før indførelse af regler om forholdsmæssig registreringsafgift var traktatstridig. I forbindelse med indførelse af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved eksport samt reglerne for adgang til at indregistrere køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, blev reglerne for værdiansættelse af køretøjer imidlertid ikke ændret.

I kraft af, at ikke alle bilmodeller indregistreres i Danmark på fuld afgift, vil sammenligningsgrundlaget til brug for værdiansættelse af køretøjer ikke afspejle den reelle markedsværdi for køretøjerne, når der alene skal henses til det danske marked. Da man efter den danske registreringsafgiftslov også har fået mulighed for at afsætte køretøjer til udlandet, vil det ikke alene være det danske marked, som danner markedsprisen.

Overgangsbestemmelse vedr. beregning af registreringsafgift

I henhold til lovforslagets § 8, stk. 8, fremgår det, at for køretøjer, der afgiftsberigtiges i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021, fastsættes registreringsafgiften på ny efter denne lovs ikrafttræden med de ændringer, der følger af § 1, § 2, nr. 7, og § 3, nr. 8.

Danske Advokater opfordrer til, at der fastsættes helt klare bestemmelser om, hvordan registreringsafgiften skal fastsættes på ny for brugte køretøjer.

I forbindelse med nedsættelse af registreringsafgiften fra 180 % til 150 % verserer der på nuværende tidspunkt sager for domstolene, der har til formål at opnå afklaring af, hvordan der skulle ske tilbageregulering.

For at der ikke skal opstå en tilsvarende uklarhed ved omlægningen af registreringsafgiften i forhold til nærværende lovændring, opfordrer Danske Advokater til, at der fastsættes helt klare retningslinjer for, hvordan registreringsafgiften skal fastsættes på ny, således at forhandlerne har en reel mulighed for at oplyse den endelige pris overfor forbrugeren inden købet af køretøjet.

Danske Advokater vil anbefale, 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. Det forhold, at der sker en ændring i en afgiftssats, fører ikke til, at værdien af et køretøj uden afgifter ændrer sig. Det vil alene være slutprisen inkl. afgifter, som ændrer sig ved en afgiftsregulering.

Når et brugt køretøj skal værdifastsættes, må rensning af afgifter på en annonce, som er udført før fremsættelse af lovforslaget, således skulle renses for afgift ud fra de gældende regler, hvor

annoncer, som er oprettet efter lovforslagets fremsættelse, kan renses for afgift i overensstemmelse med afgiftsberegningen i lovforslaget.

I henhold til forslagets § 8, stk. 9, fremgår det, at der for køretøjer, hvor der er indgået en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020, og køretøjet indregistreres inden den 1. juli 2021, vil der være mulighed for at indregistrere køretøjet efter de nuværende bestemmelser i registreringsafgiftsloven.

Danske Advokater vil opfordre til, at overgangsbestemmelsen ligeledes kommer til at gælde bindende aftaler, som er indgået mellem et leasingselskab og en slutbruger i ovenstående periode, da mange borgere i dag ikke køber køretøjer, men derimod leaser køretøjer.

Mange leasingtagere har – på tilsvarende vis som købere af køretøjer – indgået aftale om leasing af et køretøj inden lovforslagets fremsættelse.

Som konsekvens af ovenstående opfordring vil bestemmelsen i § 8, stk. 10, således også skulle omfatte køretøjer, hvor der er indgået en bindende aftale om leasing med en slutbruger inden lovforslagets fremsættelse.

Konsekvensrettelser

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets pkt. 1.1, at afgifterne fra varebiler, motorcykler, autocampere, veteranbiler mv. konsekvensrettes, så disse følger bilomlægningen for personbiler.

Danske Advokater 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.

Med venlig hilsen

Jeanie Sølager Bigler
Retschef
jsb@danskeadvokater.dk



DANSK AUTOGENBRUG

T: · 2444 8070 · M: post@autogenbrug.dk

W: autogenbrug.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Sendt pr. email: lovgivningogoekonomi@skm.dk
nc@skm.dk
tkm@skm.dk

14/01-2021

Høringssvar, j.nr. 2020-7586

Dansk Autogenbrug takker for lejligheden til at afgive høringssvar vedr. forslag om ændringer af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven mv.

DAG skal udtrykke tilfredshed med, at de foreslåede ændringer i det hele ikke ses at ville forårsage nogen videre skævvridning af markedet for vore medlemsvirksomheder, hvilket en egentlig forcering af udskiftningen af den fossilt drevne personbilpark kunne have medført.

Ændringen af registreringsafgiften til en beregning af værdi kombineret med en faktor for CO₂-udledning for køretøjer indregistreret 1. juli 2021 og senere vælger vi at se som et første skridt på vej væk fra den værdibaserede afgift, der i den grad har ansporet til forsøg på omgæelser og kreativ tænkning, henimod en rent teknisk baseret afgift. Det hilser vi med tilfredshed.

Med venlig hilsen
DANSK AUTOGENBRUG

A handwritten signature in black ink that reads 'Adam Pade'.

ADAM PADE
Branchedirektør



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 14. januar 2021

Vedr. j.nr. 2020 – 7586: Høring over L 129

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående materiale i høring, og skal i den forbindelse fremsætte de følgende bemærkninger.

Ad ambitionsniveau for graden af omlægning

Dansk Bilbrancheråd finder det stærkt beklageligt, at man ikke har udnyttet denne unikke mulighed til at foretage en fuldstændig omlægning af bilafgifterne, til teknisk baseret afgift.

Rådet anerkender og bifalder retningen i det fremsatte forslag, men finder det for uambitiøst.

Rådet anerkender navnlig ambitionen om forenkling af verdens formentligt mest komplicerede afgiftssystem. På den baggrund er det ekstraordinært uforståeligt og begrædeligt, at man har beholdt det værdibaserede element og tilføjet endnu et element, det Co2 baserede. Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at det formentligt ikke vil have den store effekt på de bestående udfordringer i forhold til det værdibaserede element, at man reducerer vægtingen heraf i den samlede afgiftsbetaling.

Med den foreslåede reform risikerer man derfor ikke alene at bevare eksisterende udfordringer og uhensigtsmæssigheder, men også at tilføje de nye, som ganske givet vil opstå ved indførelse af Co2 elementet i afgiftsberegningen.

Dansk Bilbrancheråd er ikke overbeviste om, at reformen samlet set vil medføre en forenkling af afgiftssystemet.

Dansk Bilbrancheråd er samtidig kritiske overfor, at den grønne omstilling delvist finansieres med en økonomisk afstrafning af konventionelle bilejere. Det er ikke naturgivent, at omstillingen til en grønnere bilpark skal finansieres af den bestående bilpark. Omstillingen er en samfundsmæssig ambition, og bør finansieres bredt, og ikke af en smal gruppe af konventionelle bilejere, som i forvejen betaler verdens højeste bilbeskatninger.

Ad overgangsperiode

Indledningsvist bemærkes det, er det efter Rådets opfattelse er helt urimeligt, at det private erhvervsliv skal belastes med kreditrisikoen for, at slutkunden adskillige måneder efter en endelig købsaftale, kan eller vil betale en efterfølgende regulering.

En risiko der vel at mærke opstår, fordi Motorstyrelsen tilsyneladende først til juni 2021 kan ekspedere og vejlede i henhold til en lovgivning, der er vedtaget og trådt i kraft adskillige måneder forud for det tidspunkt.

På samme vis er det helt urimeligt, at det private, ikke mindst i disse tider, skal belastes likviditetsmæssigt og tvinges til at finansiere afgifter - som det allerede på berigtigelsestidspunktet står klart, vil ende med et blive reduceret væsentligt – fordi Motorstyrelsen i en helt urimelig lang overgangsperiode skal administrere efter ophævede regler. Dansk Bilbrancheråd henviser i den forbindelse til debatten i dagspressen, ikke mindst om de grønne biler, som efter de hidtidige regler står til en markant afgiftsstigning, som det private således i første omgang vil skulle finansiere, med henblik på en efterfølgende tilbagebetaling i sommeren 2021.

Dansk Bilbrancheråd skal på det kraftigste opfordre til, at så længe Motorstyrelsen kun selv kan administrere efter de hidtidige regler, så påhviler kreditrisikoen også Staten, således, at det er kunden, og ikke selvanmelderen, der hæfter for den efterfølgende regulering i juni 2021. Dansk Bilbrancheråd skal på samme vis på det kraftigste opfordre til, at der findes en løsning på den beskrevne kreditklemme.

Dansk Bilbrancheråd 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 ikrafttrædelsestidspunktet.

Dansk Bilbrancheråd 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, når man samtidigt i realiteten forventer, at markedet skal kunne klare den samme omstilling straks.

Det er stærkt uhensigtsmæssigt at efterlade markedet i et lovgivningsmæssigt vacuum, hvor, i første omgang frem til vedtagelse, branchen end ikke kan oplyse markedet om de endelige priser på branchens produkter. Aktuelt har FDM den 14. januar 2021 været ude i såvel dagspressen som i individuelle nyhedsmails og fraråde medlemmer at købe bil, indtil der er ro om afgifterne. Det er selvsagt fuldstændigt ødelæggende for branchen, og en direkte konsekvens af en ualmindelig ringe designet overgangsordning.

Herudover er det helt utilstedeligt, at branchen fuldstændigt overlades til sig selv, og på lykke og fromme må forlade sig på private aktører for beregning af korrekte afgifter. Det er uhørt, at Motorstyrelsen blot instrueres til at melde hus forbi, og i adskillige måneder vedvarende skal administrere efter en udgået lovgivning. Vel at mærke efter den nye lovgivning forventeligt er vedtaget og trådt i kraft.

Ad "omlægning af bilafgifterne"

Som det allerede er beskrevet, er det efter Dansk Bilbrancheråds opfattelse misvisende at tale om en omlægning af bilafgifter. I realiteten er der tale om, at man har øget antallet af de primære elementer afgiftsberegningen hviler på, fra ét til to, med deraf uvægerligt øgede administrative og juridiske udfordringer til følge.

Det er ærgerligt og uambitiøst.

Til den nye Co2 baserede afgift skal Dansk Bilbrancheråd i øvrigt fremsætte følgende bemærkninger:

Det bør kodificeres, at synsninger ved todsyn skal registrere enten Co2 udledningstallet eller det omregnede Co2 udledningstal baseret på bilens brændstofforbrug. Lovgiver bør overveje at sænke det krav til fremvisning af originalt CoC-dokument, som mange i praksis mødes med ved todsyn, og eventuelt tillade fremvisning af en kopi indhentet via private aktører, som eksempelvis www.eurococ.eu. Opmærksomheden henledes i den henseende på, at det ikke er alle fabrikanter der er lige behjælpelige ved anmodning om fremsendelse af CoC-dokument, hvilken situation næppe ændres til det bedre, hvis omfanget af forespørgsler ændres markant.

Da bilen på tidspunktet for afgiftsberigtigelse forudsætningsvist vil have undergået et toldsyn forud for dette tidspunkt, vil en sådan kodificering medvirke til at sikre en lempeligere administration af dette afgiftselement.

Lovgiver opfordres i den anledning til at præcisere om, og i givet fald omfanget, af importørens eventuelle pligt til at fremlægge disse eventuelle oplysninger til toldsyn.

Det er uklart, om importøren har pligt til at fremlægge CoC-dokument, og kun i det tilfælde, hvor Co2 udledningstallet ikke fremgår af dokumentet, kan anvendes den alternative omregningsmetode, eller om metoderne er rent alternative, således at importøren kan anvende værdierne fra CoC-dokumentet såfremt han er i besiddelse heraf, og i modsat fald kan han frit anvende omregningsmetoden.

I forlængelse heraf opfordres lovgiver til at bekræfte, at ved beregning af et omregnet Co2 tal kan der tages udgangspunkt i bilens faktiske brændstofforbrug, hvis dette er kendt, således at det ikke, også i disse situationer, er obligatorisk at beregne et tilnærmet brændstofforbrug baseret på bilens egenvægt.

Dansk Bilbrancheråd bemærker med tilfredshed, at der sker enkelte isolerede forenklinger af afgiftssystemet. Rådet bifalder således de foreslåede aflysninger af en række fradrag og tillæg, som led i den generelle omlægning. Dansk Bilbrancheråd skal dog stille i forslag, at lejligheden benyttes til, samtidigt at udbedre konkurrenceforvridende elementer i de tilbageblevne fradrag.

Til eksempel gives der i registreringsafgiftsbekendtgørelsen § 32, stk. 1 et fradrag for særlig anvendelse, ved afgiftsberigtigelse af brugte biler. Fradraget gives, eksempelvis hvis en bil langt overvejende har været anvendt til udlejning uden fører. Kravet administreres på en måde, herunder ved de krav der stilles til dokumentation, som stiller aktører på brugtbilmarkedet massivt ringere, end de konkurrenter, som bilerne aftages fra, eksempelvis leasingselskaber.

Det er således i de fleste tilfælde illusorisk, blandt andet af hensyn til GDPR regler, at sælger vil afgive de oplysninger, som i praksis er nødvendige for at kunne opfylde dokumentationskravet, eks.:

- prøvekørselsblanketter
- kørebøger
- lejekontrakter
- låneaftaler eller anden registrering af brugen.

Det medfører i praksis en dybt urimelig afgiftsmæssig favorisering af de virksomheder, som ligger inde med dokumentationen, men ikke vil afgive den. Det erindres hermed, at den blotte indregistrering til "udlejning uden fører" medfører et betydeligt værditab, som allerede af den årsag bør udløse det pågældende fradrag. Dansk Bilbrancheråd skal på den baggrund opfordre til, at den aktuelle lejlighed også anvendes til at sikre afgiftsmæssig ligestilling på dette punkt.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat (L)



**Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.**

12. januar 2021

Høringsvar vedr. Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (SKM: 584817)

Med henvisning til journalnummer 2020-7586 fremsendes på vegne af Dansk Bilforhandler Union (DBFU) hermed kommentarer til høring over Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (SKM: 584817)

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) kan overordnet tilslutte sig hensigten med lovforslagenes hensigt om at tilskynde en omstilling til en grønnere dansk bilflåde, med en reducere af den samlede CO2 udledning for øje. Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er ligeledes tilfredse med forenklingen af fradrag/tillæg således, at tidligere fradrag/tillæg for sikkerhedsudstyr og brændstofforbrug m.v. bortfalder og erstattes af ét tillæg baseret på CO2 udledning i gram pr. kilometer. Dette ses som et skridt i retning af en mere teknisk baseret registreringsafgift, der længe har været bilbranchens ønske.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) finder dog der er i lovforslagene og ikke mindst i overgangsperioden til lovene er fuldt implementeret er u hensigtsmæssigheder der skal adresseres.

Til den foreslåede ændring af registreringsafgift for varebiler bemærkes følgende:

Vedr. "2.1.2"

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er kritisk over en ændring af den værdibaserede del af registreringsafgiften for varebiler omfattet af §5, stk. 2 fra de nuværende 30 pct. til 50 pct. En sådan ændring vil medføre væsentlig prisstigning på varebiler med en tilladt totalvægt på indtil 3 ton, hvilket må forventes at påvirke salget af varebiler indenfor denne vægtklasse i negativ retning. Det må i stedet antages at flere brugere af varebiler i stedet vil anskaffe varebiler med en tilladt totalvægt på over 3 ton, uagtet et behov for den højere totalvægt ikke er reelt, da disse i mange tilfælde vil være billigere i anskaffelse for den enkelte virksomhed der køber varebilen. En sådan omfordeling af salget fra de lettere varebiler til de tungere varebiler vil have en negativ effekt på den samlede CO2 udledning, og kan næppe være i overensstemmelse med lovforslaget hensigt ved omlægning af bilafgifterne



Til det planlagte pitstop i 2025 bemærkes følgende:

Vedr. "2.5.2.1" & "2.5.2.2"

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) finder ikke det i loven indsatte pitstop i 2025 hensigtsmæssigt, da det i vores optik ikke skaber en lang periode med ro på bilafgifterne. Pitstoppet vil derimod igen om kort tid skabe utryghed om bilafgifterne i bilbranchen og ikke mindst hos forbrugerne, denne utryghed vil historisk set medføre en opbremsning i bilsalget der kan ramme bilbranchen økonomisk hårdt.

Til den foreslåede administration af indbetaling af registreringsafgift i overgangsperioden bemærkes følgende:

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er stærkt kritiske overfor håndtering af registreringsafgifter frem til, at det Digitale Motorregister bliver i stand til at håndtere de nye bilafgifter. Herunder - og ikke mindst - over opkrævning af den tidligere besluttede 65% registreringsafgift på plugin hybrid og elbiler pr. 1. januar 2021. Den påtænkte administration lægger et urimeligt stort pres på bilforhandlernes likviditet, der for mange forhandlere vil løbe op i millionbeløb. I yderste konsekvens frygter Dansk Bilforhandler Union (DBFU), at nogle forhandlere ikke vil have likviditet til at fortsætte driften, ligesom det kan medføre en opbremsning i salget af "grønne biler". **Dansk Bilforhandler Union (DBFU) har tidligere foreslået alternative løsninger indtil det Digitale Motorregister er klar til de nye bilafgifter. Et forslag er en udsættelse af indbetaling af registreringsafgiften, i lighed med at visse frister for indbetaling af moms og A-Skat er det i forbindelse med Corona hjælpepakkerne. Alternativt kunne en oplagt mulighed være at fortsætte opkrævning baseret på registreringsafgifterne de 2020 gældende registreringsafgifter indtil det Digitale Motorregister er klar til de nye bilafgifter jf. L129.**

Med venlig hilsen

Jørgen Bomberg

Direktør

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2021-961-6.0
14. januar 2021

Bemærkninger til forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love

Skatteministeriet har den 18. december sendt Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love i høring. Dansk Elbil Alliance takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

Generelt er lovforslaget et væsentligt bidrag til den grønne omstilling af personbilerne i Danmark. Med lovforslaget skabes der ro om bilafgifterne de kommende fem år og om elafgiften de kommende 10 år. Lovforslaget betyder, at en række elbiler bliver billigere i 2021, end de er i dag, og dermed kan den positive udvikling i elbilsalget fortsætte i 2021. Derudover bliver det også billigere at køre i elbil end i benzinbil til og med 2030. På den baggrund vurderer Dansk Elbil Alliance, at lovforslaget vil resultere i mere end 1 million elbiler og plug-in hybridbiler i Danmark i 2030.

Bemærkninger vedrørende beskatning af fri bil (firmabilskatten)

Indtil udgangen af 2020 har et særligt fradrag for medarbejdere med grøn firmabil på 40.000 kr. pr år været gældende. Det har haft stor betydning for valget af grønne firmabiler, og senere for gensalgsmarkedet, og dermed et væsentlig bidrag til den grønne omstilling af personbilerne. Men dette fradrag bortfaldt ved udgangen af 2020.

Med lovforslaget træder en ny "grøn" firmabilsordning i kraft, som ikke er nær så attraktiv for medarbejderne. En medarbejder der får stillet fx mellemklasseelbilen VW ID.3 til rådighed som firmabil, kommer som følge af de nye regler til at opleve en skattestigning på 1.829 kr. per måned eller 22.000 kr. per år i 2021 ift. reglerne i 2020.

En række danske virksomheder kræver eller planlægger at kræve af medarbejderne, at de kører i elbil eller plug-in hybridbil som firmabil. Men lovforslaget gør det vanskeligere for virksomhederne at træffe grønne valg for firmabilflåden, fordi medarbejderne bliver beskattet hårdere med dette lovforslag. Firmabilerne benyttes typisk 3-4 år som firmabil. Herefter sælges de videre til danske familier og på den måde er virksomhedernes valg af firmabil vigtig for det udbud af brugte biler, der senere er til rådighed for familierne at købe på gensalgsmarkedet.

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. Eventuelt kunne en videreførelse af fradraget ske ved, at medarbejdere med rene elbiler fortsat har et fradrag på 40.000 kr., mens medarbejdere med plug-in hybridbil får et fradrag på 20.000 kr. Fradragene kunne herefter udfases over en årrække, og erstattes af det nye forslag om grøn firmabilbeskatning i aftalen. Forslaget vurderes at koste 50-60 mio. kr. om året.

Vi ser frem til resultatet af de videre forhandlinger af grøn transport ovenpå Eldrup kommissionens delrapport II, og som forventes yderligere at bidrage til den grønne omstilling af persontransporten.

Med venlig hilsen
Dansk Elbil Alliance

Søren Jakobsen

Skatteministeriet
Att.: Lea Ørum Molsted
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Den 16. januar 2021

Ændring af registreringsafgiftsloven

Dansk Erhverv har den 18. december 2020 fået et lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (Ændring af registreringsafgift 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.) i høring.

Dansk Erhverv vil overordnet set bemærke, 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 skal også bemærke, at det lykkedes i 11. time at sikre, at der kommer en udskydelse af registreringsafgiften for de grønne biler i marts måned, uden denne ændring ville der have været en stor risiko for, at salget af de grønne biler ville være gået i stå. Det er lidt svært at forstå, hvorfor registreringsafgiften ikke er udskudt i den resterende del af i overgangsperioden og der er derfor en stor risiko for, at salget af de grønne biler vil gå i stå efter marts.

Dansk Erhverv stiller sig naturligvis til rådighed for yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen,

Jacob Ravn
Skattepolitisk chef

Skatteministeriet
Att.: Lea Ørum Molsted
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 Kbh K

Den 15. januar 2021

Høringssvar fra Dansk Mobilitet vedr. L 129. J.nr. 2020-7586

Dansk Mobilitet har modtaget ovennævnte høringen og har følgende kommentarer.

Det er positivt, at lovforslaget har til formål at sætte mere gang i salget af grønnere biler og, forhåbentligt, skabe ro om bilafgifterne i de næste mange år.

Det bemærkes, at der alene er tale om en klimabaseret registreringsafgift. Dansk Mobilitet ville have foretrukket, at dette fokus blev kombineret med en tilgang, der også tilgodeser køretøjernes sikkerhedsegenskaber.

Bilbranchen skal ikke ende som "bank" for Staten

Den valgte implementering af lovforslaget er meget u hensigtsmæssig, 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. Derudover indføres der højere gebyrer, kortere frister og flere andre nye byrder, der alle er med til at besværliggøre og fordyre den danske autobranches dagligdag.

Coronakrisens økonomiske konsekvenser bliver, i forslaget, kombineret med måneders usikkerhed for, hvordan afgifterne skal afholdes og eventuelt refunderes. Det bør man tage alvorligt fra politisk hold og komme med klare udmeldinger samt løsninger på inden lovforslaget foreligger endeligt og bliver vedtaget.

En mere rimelig løsning vil være enten at udskyde indbetaling af registreringsafgift for de grønne biler til denne betaling er systemunderstøttet alternativt, at afgiften alene betales for de beløb, der var kendte ved årsskiftet og som er indregnet i de berørte virksomheders forretnings- og økonomiske planer for 2021.

Sæt ikke den grønne omstilling på hold

Udfordringerne med Motorstyrelsens IT-systemer har helt reelt og i praksis trådt på bremsen ifht. den grønne omstilling.

Fra og med den 01. januar 2021 er niveauet for registreringsafgiften på el- og plug-in steget og bundfradraget blevet fjernet. Det bliver der naturligvis rådet bod på senere, men det sker tidligst den 01. juni og i værste fald først længe efter det.

Skatteministeriet har selv lavet beregninger på den, der viser, at alle bilklasser og -segmenter rammes af den utilsigtede "overgangsbestemmelse", så det vil Dansk Mobilitet ikke gå nærmere i detaljer med i dette høringssvar.

De økonomiske konsekvenser dette medfører et omtalt ovenfor, men der er et mindst lige så alvorligt problem – usikkerheden og den midlertidige fordyrelse af de grønne biler fjerner ethvert incitament for borgere og virksomheder til at anskaffe dette bilsegment. Konsekvensen bliver, at lovforslaget kortslutter den grønne omstilling, ved at gøre danskerne usikre på, hvornår de skal smide deres penge i retningen af omstillingen. Det er betragtelige beløb der er i spil for den enkelte køber, der skal have sikkerhed for sit valg og et fuldkomment grundlag at træffe det på.

Dansk Mobilitet opfordrer på det kraftigste til, at Regeringen vægter hensynet til den samlede grønne omstilling fremfor et kortsigtet fokus på, at ændrer reglerne og registreringsafgift her og nu. Der er, på nuværende tidspunkt, ikke noget overblik over, hvad det nuværende ændringsforslag vil have af konsekvenser for Danmarks arbejde for et grønnere land. Dette overblik bør tilvejebringes før ændringerne i registreringsafgiftssystemet gennemføres.

Leasingkontrakter og købskontrakter skal ens jf. overgangsordningen

Dansk Mobilitet forstår, at ændringsforslaget lægger op til en overgangsordning for købsaftaler for køretøjer indgået senest d. 17. december 2020 mellem en forhandler og en slutbruger. Samme ordning findes også for køretøjer, der skal genberegnes efter d. 18. december, men indregistreret første gang før denne dato. Det betyder, at virksomhederne frit kan vælge, hvilken afgiftssats køretøjet skal genberegnes efter. Dette er en god og pragmatisk løsning.

I den sammenhæng bil Dansk Mobilitet på det kraftigste opfordre til, at der laves en lignende mulighed for leasingaftaler indgået senest d. 17/12, da køb og leasing bør sidestilles på dette område.

Leasingaftaler indgås oftest for nye biler, der skal bestilles hjem. Der vil derfor være en leveringstid for disse, der svarer til den som der er for biler der bliver købt. Leasingkontrakten indgås dog i de fleste tilfælde indgået ved bestillingen. Levering og indregistrering kan derfor være flere måneder efter.

Derudover bør de leasingkøretøjer, der kommer ind under en sådan ordning kunne genberegnes valgfrit efter de gamle afgiftssatser eller efter L 129 jf. § 8, stk. 10-11 for køretøjer indregistreret efter REGAL §§ 9 a og 3 a-3 c.

Generelle bemærkninger ifm. vejledning om L 129

Ændringsforslaget ændrer grundlæggende på det tidligere registreringsafgiftssystem. Vi overgår til en beskatning baseret på et køretøjs CO₂-udledning, er en kæmpe forandring, det skaber udfordringer og for både borgere og erhvervsdrivende.

Dansk Mobilitet anerkender, at En del af disse udfordringer vil være utilsigtede, og som der dermed ikke ved lovforslagets udformning er taget højde for. Vi håber derfor, at myndighederne er indstillet

på, at opretholde en løbende dialog med de berørte brancher, så erfaringer og input kan blive delt igennem hele den lovgivningsmæssige procedurer.

Afslutningsvist vil Dansk Mobilitet kraftigt opfordre til, at man fra myndighedernes side har fuldt fokus på nødvendigheden af, at færdig udviklet og implementeret de nødvendige tekniske løsninger, så det er muligt at administrere nærværende ændringsforslag. Mange brancher står overfor en vanskelig situation, der hurtigst muligt skal løses.

Det vil være en stor hjælp, hvis der tilvejebringes praktiske vejledninger, afholdes webinarer med videre. De berørte brancher har brug for at den assistance som de kan få for at overgangen sker så gnidningsfrit som muligt.

Med venlig hilsen,

Christoffer Greenfort
Sekretariatschef, Dansk Mobilitet
41870817
cgr@danskerhverv.dk

Til Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Lovgivningogoekonomi@skm.dk
nc@skm.dk
th@skm.dk
tkm@skm.dk

Dato: 15. januar 2021

Høringssvar j.nr. 2020 - 7586 til:

Høring over lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven, og forskellige andre love (L 129).

(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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.)

De Danske Bilimportører takker for modtagelsen af høringsdokumenterne til udkast til lovforslag til ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven ligningsloven og forskellige andre love, der skal udmønte den politiske aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om grøn omstilling af vejtransporten.

De Danske Bilimportører har både nogle generelle bemærkninger til de foreslåede nye modeller for registreringsafgiften og brændstofforbrugsafgiften (den grønne ejerafgift) og en række mere specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

Generelle bemærkninger

Vi vil gerne indledningsvist understrege, at vi overordnet set er meget tilfredse med de foreslåede ændringer af registreringsafgiftsloven. Vi vurderer således, at lovforslaget rummer reelle afgiftslempelser for de grønne nul- og lavemissionsbiler, hvilket er en forudsætning for den grønne omstilling af især bestanden af personbiler.

Selvom lovforslaget er kommet meget sent og efter, at erhvervet i en alt for lang periode har været efterladt i uvished om de fremtidige bilafgifter, så vil vi også gerne rose aftaleparterne for at have taget ansvar for, at afværge de planlagte afgiftsstigninger for grønne biler, der ellers ville være trådt i kraft pr. 1. januar 2021.

Dermed er den forventede opbremsning efter 1. januar 2021 af en i øvrigt begyndende positiv udvikling i den grønne omstilling af bilparken blevet undgået.

Det er derfor også vores vurdering, at den positive udvikling i salget af elbiler og plug-in hybridbiler, som vi allerede har oplevet i 2020 på trods af COVID-19-krisen, kan fortsætte i de kommende år. Dette flugter ligeledes med aftaleparternes politiske ambitioner om at fremme opladelige biler i form af både elbiler og plug-in hybridbiler.

Når dette er sagt, har vi overordnet set både nogle positive bemærkninger og en række mere kritiske vurderinger af selve den skitserede nye model for bilafgifterne.

Positive bemærkninger:

Forenkling

Den nye afgiftsmodel indebærer en forenkling af registreringsafgiften og en sanering af en række af de tekniske fradrag (sikkerhedsfradrag) i den afgiftspligtige værdi af bilen. Disse fradrag var dybest set "lappeløsninger", der skulle kompensere for de sikkerhedsmæssigt uheldige effekter af beskatningen af bilens værdi.

Den nye afgiftsmodel med ophævelse af de gældende fradrag / tillæg for energieffektivitet gør det desuden overflødig at indsætte komplicerede omregningsfaktorer for at kompensere for utilsigtede afgiftsstigninger. Sådanne omregningsfaktorer er under de hidtidige regler nødvendige, fordi overgangen fra den tidligere NEDC-målemetode til måling af brændstofforbruget til den nye WLTP-målemetode i sig selv medfører et dårligere målt brændstofforbrug.

Reel afgiftslempelse for nul- og lavemissionsbiler

Den nye afgiftsmodel rummer vigtige afgiftslemper i registreringsafgiften for nulemissionsbiler og lavemissionsbiler i kraft af den skitserede indfasning af registreringsafgiften frem til 2030 og i kraft af bundfradraget i afgiften for disse biler i hele perioden.

Gradvis forhøjelse af grøn ejerafgift

Den gradvise forhøjelse af den grønne ejerafgift repræsenterer isoleret set – og på trods af fastholdelsen af en værdibaseret registreringsafgift – et skridt i retning af mere teknisk og løbende beskatning af biler.

Det opvejer dog ikke, at afgifterne fortsat overvejende betales på én gang ved købet, og er baseret på bilens værdi. Vi så gerne, at en (endnu) større del af afgifterne samlet set blev flyttet fra registreringsafgiften til de løbende ejerafgifter.

Kritiske bemærkninger:

Afgiften er fortsat værdibaseret

Den nye afgiftsmodel er således fortsat altovervejende baseret på beskatning efter bilens værdi. 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.

At der er betydelige administrative byrder forbundet med, at registreringsafgiften fortsat er en værdibaseret købsafgift, der opkræves på en gang for hele bilens levetid, viser sig bl.a. ved, at en betydelig del af Motorstyrelsens kontrolaktiviteter alene kan henføres til det faktum, at registreringsafgiften er en værdibaseret engangsafgift.

At skattemyndighederne har fundet det nødvendigt at fastsætte regler om genberegning af leasingbiler og styrke kontrolindsatsen med selvanmeldere mv. hører blot til de seneste eksempler på de selvpåførte ulemper ved registreringsafgiften. Disse betydelige ulemper og administrative byrder mindskes desværre ikke med L 129

Vi anerkender ikke de fordelingspolitiske argumenter for at fastholde værdi som beskatningsparameter, og vi har sammen med DI/Bilbranchen dokumenteret overfor skattemyndighederne, at tilnærmelsesvist de samme fordelingspolitiske effekter kan opnås gennem anvendelse af tekniske beskatningsparametre. Omfordelingsgraden ved en teknisk baseret løbende afgift kan i sagens natur ikke være helt den samme som ved en værdibaseret afgift, men det er muligt at fastholde en meget høj omfordelingsgrad med tekniske parametre (f.eks. vægt) og helt uden de administrative byrder, der gælder for den værdibaserede afgift.

Derfor må vi konstatere, at den foreslåede nye model for bilafgifterne desværre ikke er en tilstrækkelig langtidsholdbar model, idet den viderefører de eksisterende ulemper ved værdi som beskatningsprincip.

Derfor vil De Danske Bilimportører fortsat arbejde for, at dette beskatningsprincip skal udgå og ikke være en del af fremtidens bilafgifter.

CO2 i stedet for energiforbrug / energieffektivitet

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 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 værdibaserede del af afgiften.

Overgangen fra energiforbrug / energieffektivitet til CO2-udledning er i vore øjne ikke teknologineutral, men fritager pr. definition elbiler for tekniske beskatningsparametre. Energieffektivitet er et relevant teknisk beskatningsparameter, hvis man ønsker at fremme de mest energieffektive elbiler.

Overordnet harmonerer valget af CO2-udledning desuden ikke med planerne om indførelse af en generel CO2-afgift, hvis en sådan afgift skal inkludere biler. Der vil i givet fald blive tale om dobbeltbeskatning, hvorved det økonomiske rationale bag en generel CO2-afgift, der inkluderer biler, undermineres.

(Se desuden nedenfor under bemærkningerne til § 1, nr. 5, 6 og 20).

Rationalet for inddragelse af varebiler er tvivlsomt

Inddragelse af varebilerne i den nye model for bilafgifter og særligt de miljømæssige begrundelser herfor er meget tvivlsomme. 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.

Varebilernes bidrag til den erklærede målsætning i den politiske aftale om 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030 er højst tvivlsom og i hvert fald mere tvivlsom end det i forvejen usikre bidrag fra personbilerne.

Det er vores 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).

Vi 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, der afgiftsberigtiges efter regel § 5, stk. 2 – samt at denne afgift reduceres fra 56.800 kr. til 47.000 kr. (Se desuden vores bemærkninger til lovforslagets enkelte dele, § 1, nr. 10).

Vi vurderer dog, at afgiften for en række mindre varebiler efter den 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. Samtidig kan den relativt høje beskatning af de mindre varebiler have den uheldige effekt, at måske især nogle mindre virksomheder vil vælge en større varebil end nødvendigt.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte dele

Til § 1: Ændringerne til registreringsafgiftsloven (Regal)

Til § 1, nr. 5: Ny lav sats for værdiafgiften

Set i lyset af de betydelige negative effekter af den værdibaserede registreringsafgift finder vi det positivt, at der indføres et nyt trin (skalaknæk) med en lavere sats på 25 pct. af bilens afgiftspligtige værdi op til 65.000 kr. (2021-niveau). Det betyder alt andet lige en reduktion af den del af afgiften, der er baseret på bilens værdi – en lempelse, der har relativt større betydning jo billigere bilen er.

En sådan lempelse af værdiafgiften er særlig vigtig med henblik på at fremme ny teknologi i form af alternative drivlinjer – herunder hybridteknologi. Dog er lempelsen (kombineret med CO₂-tillægget) som nævnt ikke nødvendigvis nok til at kompensere for en forhøjelse af prisen på biler med hybridteknologi uden opladningsmulighed.

Disse biler har typisk en CO₂-udledning over 49 gram/km og opnår derfor ikke en lempelig indfasning af værdiafgiften som lavemissionsbiler. De vil til gengæld typisk 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.

Til § 1, nr. 6 om CO₂-tillæg (jf. WLTP):

For så vidt angår fastsættelsen af CO₂-udledningen målt efter WLTP (World-harmonized Light Vehicle Test Procedure) bør den korrekte henvisning til EU-reguleringen i lovtæksten være følgende:

“Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008.”

Henvisningerne i den foreslåede lovtækt til forordningerne (EF) 443/2009 (M1) og (EU) 510/2011 (N op til 2610 kg.). 443/2009 er efter vores opfattelse irrelevante i denne sammenhæng.

De to forordninger regulerer alene de såkaldte CO₂-mål (“CO₂ targets”) for de gennemsnitlige CO₂-udledninger for de enkelte fabrikanters samlede produktion af henholdsvis personbiler og varebiler. De er ikke relevante for fastsættelsen af CO₂-udledningen for hvert enkelt køretøj.

Både forordning (EF) 443/2009 og forordning (EU) 510/2011 er desuden 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 erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011.

Vi bemærker, at det med L 129 foreslås, at biler, for hvilke der ikke foreligger oplysninger CO₂-udledningen målt efter WLTP men kun efter NEDC, skal CO₂-udledningen ganges med en faktor 1,21 for at ligestille disse med biler, hvor CO₂-udledningen er målt efter WLTP.

Faktoren på 1,21 bygger på en vurdering fra EU-kommissionens ”Joint Research Centre” (JRC) af den gennemsnitlige effekt på den målte CO₂-udledning af WLTP sammenlignet med NEDC. Faktoren anvendes under de gældende regler til at udligne (kompensere) for en forhøjelse af afgiften som følge af det forhøjede brændstofforbrug efter WLTP sammenlignet med NEDC.

Vi læser L 129 således, 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.

Vi bemærker desuden, at valget af CO₂-udledning som beskatningsparameter som nævnt ikke er teknologineutralt, idet det pr. definition udelukker beskatning af elbiler efter dette parameter.

Elbiler udelukkes også fra at blive omfattet af de positive miljømæssige effekter af beskatningen efter brændstofforbrugsafgiftsloven jf. lovforslagets § 2. Valget af CO₂-udledning som beskatningsparameter betyder, at der ses helt bort fra elbilers energiforbrug. Energiforbruget i andre elektriske apparater tillægges jo ellers almindeligvis betydning, og bliver afspejlet i f.eks. energimærkningsreglerne.

Det forekommer således besynderligt, at energiforbruget i elbiler slet ingen betydning tillægges. Uden sammenhæng med bilafgifterne tillægges f.eks. vaskemaskiner, køleskabe og støvsugere jo ellers normalt miljømæssig betydning i kraft af energimærkningen.

Energieffektivitet ville være et mere teknologineutralt beskatningsparameter, der ville sikre en ligestilling mellem elbiler og biler med andre typer af drivlinjer – herunder biler med forbrændingsmotor.

Valget af CO₂-udledning som beskatningsparameter betyder desuden, at elbiler alene beskattes efter deres værdi, hvilket over tid, og efterhånden som bilparken omstilles til elbiler, efterlader et afgiftssystem alene baseret på værdibeskatning.

Dette gælder uanset den foreslåede gradvise forhøjelse af den grønne ejerafgift jf. forslagens § 2.

Endelig vil det foreslåede CO₂-tillæg til registreringsafgiften som nævnt undergrave det økonomiske rationale bag planerne om at indføre en generel og ensartet CO₂-afgift. En sådan afgift ville i givet fald ville virke som en dobbeltbeskatning af bilerne, når disse i forvejen beskattes efter CO₂-udledningen. Bilerne kan derfor som udgangspunkt ikke også omfattes af en generel CO₂-afgift.

Manglende differentiering for biler med CO₂-udledning under 125 gram CO₂/km

Med henblik på en yderligere miljømæssig differentiering af afgiften for især hybridbiler uden opladningsmulighed men med lav CO₂-udledning kunne dette med fordel sikres gennem en yderligere differentiering af CO₂-tillægget med progressive satser for biler med CO₂-udledning på under 125 gram pr. km.

Her er der i forslaget ingen progression i CO₂-tillægget, og der mangler således en ekstra differentiering af afgiften for især konventionelle benzin- og dieslbiler med hybridteknologi uden eksterne opladning.

Disse biler opnår ingen særlig progressiv afgiftsmæssig begunstiggelse eller kompensation for den afgiftspligtige værdi af hybridteknologien. Det kan have den uheldige effekt, at prisen for mange af disse biler med lav CO₂-udledning vil stige, mens prisen for samme model uden hybridteknologien og med højere CO₂-udledning vil falde - eller være uændret.

Til § 1, nr. 20: Definition af lavemissionsbiler:

Definitionen af lavemissionsbiler som biler med en CO₂-udledning på under 50 gram CO₂/km (dvs. maks. 49 gram CO₂/km) er arbitrær, uanset at definitionen følger det såkaldte "Clean Vehicles Directive". Definitionen sætter et u hensigtsmæssigt skarpt (afgiftsmæssigt) skel mellem plug-in hybridbiler med en CO₂-udledning over og under denne grænse – og dermed for indfasningen af den nye registreringsafgift.

Den skarpe grænse kan dermed få u hensigtsmæssigt store konsekvenser for afgiften på plug-in hybridbiler afhængigt af fra eller tilvalg af bestemte udstyrsdetaljer – herunder udstyr, der kan have betydning for sikkerheden.

Det indebærer en risiko for, at sikkerhedsudstyr på visse plug-in hybridbiler fravælges, hvis det kan bringe bilens CO₂-udledning under grænsen.

Den foreslåede indfasning af registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler jf. lovforslagets § 1, nr. 20 indebærer altså en u hensigtsmæssig skarp grænse for visse plug-in hybridbiler.

Visse plug-in hybridbiler mister batterifradraget før tid

Vi bemærker desuden, at lovforslaget som fremsat indeholder en markant skærpelse i forhold til den politiske aftale, for så vidt angår batterifradraget.

Jf. den politiske aftale tilfaldt batterifradraget alle plug-in hybridbiler uanset CO₂-emissionen, hvilket må siges at være 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.

Jf. 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.

Derfor bør batterifradraget fortsat 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. CO₂-udledningen er ikke et relevant parameter i denne forbindelse og slet ikke i form af en arbitrær skarp grænse.

Til lovforslagets § 1, nr. 10: Maksimal afgift for varebiler efter § 5, stk. 2.

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.

Det bør præciseres, at for varebiler over 3 tons, og som afgiftsberigtiges efter § 5, stk. 2, vil den samlede afgift inklusive CO₂-tillægget ikke kunne overstige 47.000 kr.

Det antydes dog i både de almindelige 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.

Brugte biler (almindelige bemærkninger, side 15-16):

I de almindelige bemærkninger til L 129, pkt. 2.1.1.1 (side 15-16) fremgår det, at:

”For brugte personbiler og motorcykler gælder, at registreringsafgiften beregnes på samme måde som for nye personbiler og motorcykler, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1. Skalaknækkene på 202.200 kr. for personbiler og 63.800 kr. for motorcykler nedsættes med den samme procentdel, som bilens eller motorcyklens værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med en tilsvarende personbil eller motorcykel, 15 der er afgiftsberigtiget som ny, jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 7.

Vi læser L 129 (§ 1, nr. 7) 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 under det efterfølgende pkt. 2.1.2 (side 16).

Det bør imidlertid præciseres, at udgangspunktet for beregningen af afgiften på en brugt bil altid skal være bilens oprindelige nypris og dermed også den oprindelige afgift (der jo er indeholdt i denne pris). Det betyder, at de nye regler aldrig kan få (direkte) virkning for brugte biler, der er registreret første gang senest den 17. december 2020.

Det ville således være i strid med EU-retten, hvis brugte importerede biler og andre brugte biler skal afgiftsberigtiges således, at afgiften afviger fra allerede kørende brugte biler i Danmark – herunder andre brugte biler til salg i Danmark.

Derfor kan man ikke 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 nogen tid, når biler, der er afgiftsberigtiget efter de nye regler, udbydes til salg som brugte.

Til § 2: Ændringerne til brændstofforbrugsafgiftsloven (Brændal)

Vi henviser til vores bemærkninger ovenfor vedrørende det foreslåede CO2-tillæg for så vidt angår henvisningerne til EU-reguleringen, der ligger til grund for den anvendte målemetode til fastsættelse af CO2-udledningen for person- og varebiler.

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.

Til § 3: Ændringerne til Vægtafgiftsloven

Vi har ingen bemærkninger til denne del.

Til § 4: Ændringerne til ligningsloven (LL)

Til § 4, nr. 1-6

Vi har ingen særlige bemærkninger til denne del, men kan generelt bakke op om forslaget til et forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler. (Jf. LL § 15 R, stk. 1).

Til § 4, nr. 7-8

Vi kan ligeledes støtte de foreslåede ændringer til LL § 16, stk. 4 vedrørende den skattepligtige værdi af fri bil, således at miljøtillægget vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen vægtes mindre.

Vi finder det dog vigtigt, at personbeskatningen for en typisk firmabilsbruger ikke hæves over dagens niveau. Firmabilsbrugere er således typisk "handelsrejsende" med stort kørselsbehov og et kørselsmønster, hvor elektrificerede biler (nul- og lavemissionsbiler) med dagens teknologi ikke er særligt velegnede.

Samlet set er beskatningsprocenten efter bilens anskaffelsespris også efter det foreslåede ganske høj. Med en typisk leasingperiode på 3 år vil det resultere i en forholdsvis høj betaling i perioden i forhold til bilens anskaffelsespris ud over miljøtillægget.

Til § 4, nr. 15

Vi kan ligeledes støtte, at der til LL § 16, stk. 4 indsættes bestemmelser, der udtrykkeligt fritager for beskatning 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-in-hybridbil.

Vi bemærker imidlertid, at der i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser (side 71) henvises til Skatterådets afgørelse offentliggjort i SKM.2015.376.SR. Her konkluderes det, at det følger af denne afgørelse, 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.

Efter vores opfattelse følger det imidlertid af SKM.2015.376.SR, at udgifterne til etableringen af en ladestander hverken kan anses som ordinære driftsudgifter eller som sædvanligt ekstraudstyr til bilen.

Spørgsmålet om, hvorvidt en ladestander kan anses som ekstraudstyr til bilen blev således berørt i Skatterådets svar på spørgsmål 5 og 6. Vi hæfter os især ved følgende formulering i svaret på spørgsmål. 6:

”Som det fremgår af besvarelsen til spørgsmål 5, er udgifter til etableringen af ladestationer ikke ordinære driftsudgifter vedrørende bilen, og SKAT finder tilsvarende ikke, at der kan være tale om ekstraudstyr til bilen.

SKAT har herved henset til, at ladestanderen ikke er en enhed, som kan monteres på bilen eller anvendes i direkte tilknytning til bilen. Der er derimod tale om en enhed, som skal anvendes til tankning af bilen på samme vis, som en benzinstander anvendes til tankning af benzindrevne biler.

Jf. besvarelsen til spørgsmål 5 skal 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.”

Dermed kan en ladestander allerede efter de gældende regler ikke beskattes som en del af den skattepligtige værdi af selve bilen efter LL § 16, stk. 4, men skal beskattes efter LL § 16, stk. 1, jf. stk.3.

Det følger desuden heraf, at en ladestander heller ikke kan indgå i den afgiftspligtige værdi af bilen jf. regal § 8, stk. 3. Alligevel er det efter vores oplysninger Motorstyrelsens opfattelse og gældende praksis, at anse en ladestander mv. som sædvanligt ekstraudstyr til bilen. Dermed skal en ladestander indgå i bilens afgiftspligtige værdi og pålægges registreringsafgift, når denne leveres sammen med bilen, medmindre betingelserne i regal § 8, stk. 3 vedrørende forhandlermonteret udstyr er opfyldt, hvorved ladestanderen kan holdes uden for den afgiftspligtige værdi.

For at fremme salget af nye elektrificerede biler, finder vi det vigtigt, at der ikke pålægges registreringsafgift på en ladestander, der f.eks. markedsføres og tilbydes af bilimportøren i form af ”pakkeløsninger”, hvor alt er klaret for forbrugeren. Dette vil være et vigtigt element for at overkomme evt. betænkeligheder fra forbrugernes side ved valg af elektrificerede biler.

Vi anbefaler, at Motorstyrelsens praksis enten ændres eller, at regal § 8, stk. 3 præciseres således, at det gøres klart, at der aldrig kan kræves registreringsafgift af en ladestander eller andre ydelser / varer, der ikke monteres på bilen – eller med rimelighed kan indgå i bilens værdi fremadrettet, og uanset at disse leveres med importørens medvirken eller ej.

Til § 5: Skatteindberetningsloven

Vi har ingen bemærkninger til denne del.

Til § 6 og 7: Ændringer til elafgiftsloven

Vi har ingen særlige bemærkninger til den foreslåede forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Vi kan dog fuldt ud støtte, at den gældende særordning fortsættes (til og med den 31. december 2030), således at der anvendes en lavere elafgift for el til erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Vi ser dette som et vigtigt bidrag til at understøtte udbredelsen af både elbiler og plug-in hybridbiler.

Vi ser dog ingen grund til at begrænse den lavere afgift til opladning af el- og plug-in hybridbiler 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.

Til § 8: Overgangsbestemmelser

Vi 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.

Sådanne udlæg kan blive betydelige, især når det gælder de nul- og lavemissionsbiler, som L 129 netop skal understøtte salget af. Det skyldes, at disse biler pålægges en betydelig afgiftstigning efter de gældende regler fra 1. januar 2021, mens de efter de nye regler typisk vil opnå en betydelig lavere afgift.

Ifølge vores beregninger medfører overgangsbestemmelserne her betydelige likviditetsproblemer som følge af udlæg for registreringsafgift efter de gældende regler. Vi 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.

Vi anbefaler, at overgangsbestemmelserne efter § 8 ændres således, at 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 standardprisanmeldelse efter nye regler (beregnet pris inkl. afgift efter nye regler) ved afregning af registreringsafgiften, indtil DMR kan afregne efter de nye regler.

Vi er dog bekendt med, at der umiddelbart inden udløbet af høringsfristen for L 129 er fundet en løsning på likviditetsproblemet, således at 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.

Vi anerkender, at dette er et vigtigt skridt til at afhjælpe de skitserede likviditetsproblemer for forhandlerne, og selvom det ikke løser problemstillingen i fuldt omfang, vil vi gerne kvittere positivt for, at skatteministeriet har fundet en farbar løsning.

Til § 8, stk. 10 (genberegning af leasingbiler på forholdsmæssig afgift).

Det bør præciseres, at der for biler, der er købt af et leasingselskab senest den 17/12-2020, men registreret fra den 18/12-2020 og til og med den 1/7-2021, skal gælde de samme overgangsregler som for andre biler, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale jf. forslaget § 8, stk. 9.

Derfor bør det (svarende til bestemmelserne i § 8, stk. 9) tilføjes til § 8, stk. 10 efter sidste punktum at;

"Tilsvarende gælder for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en fast bindende købsaftale senest den 17. december 2020, og som i perioden fra og med den 18. december 2020 og til og med den 1. juli 2021 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen indsendes en anmodning om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020."

Lovteknisk kan det evt. overvejes, om hele teksten i § 8, stk. 9 (bortset fra at slutbruger nu er et leasingselskab) skal gentages i § 8, stk. 10 efter sidste punktum

Dermed sikres det, at leasingselskaber mv., der er omfattet af reglerne om genberegning jf. regel § 9 a, bliver ligestillet med en slutbruger med en bindende købsaftale – også når det gælder genberegningen. Det slås således fast, at det er afgiftsreglerne, der var gældende på tidspunktet for købsaftalen - og ikke registreringstidspunktet - der skal lægges til grund ved genberegningen.

Ovenstående bør som minimum præciseres i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser (side 76-77).

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tlf.: 2323 2520 (direkte)
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Ringkøbing, den 15. januar 2021

Til Skatteministeriet

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love (jnr. 2020 – 7586)

I Elbilforeningen FDEL er vi generelt glade for forliget om bilafgifter m.v. Det skaber ro om afgifterne og sikrer, at elbilsalget ikke igen går i stå.

Vi er dog – på klimaets og miljøets vegne – kede af, at plug-in-hybrider fortsat står til at få meget store afgiftsfordele. Plug-in-hybrider er også fossilbiler, og internationale undersøgelser viser, at de ikke er så grønne, som de ifølge WLTP-standarden skulle være.

Vi anbefaler derfor en hurtigere udfasning af afgiftsfordelene for plug-in-hybrider, end lovforslaget lægger op til. Dette uddybes på de følgende sider.

Elbilforeningen står gerne til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen



Elbilforeningen FDEL

Anna Hilden, formand

anna.hilden@fdel.dk

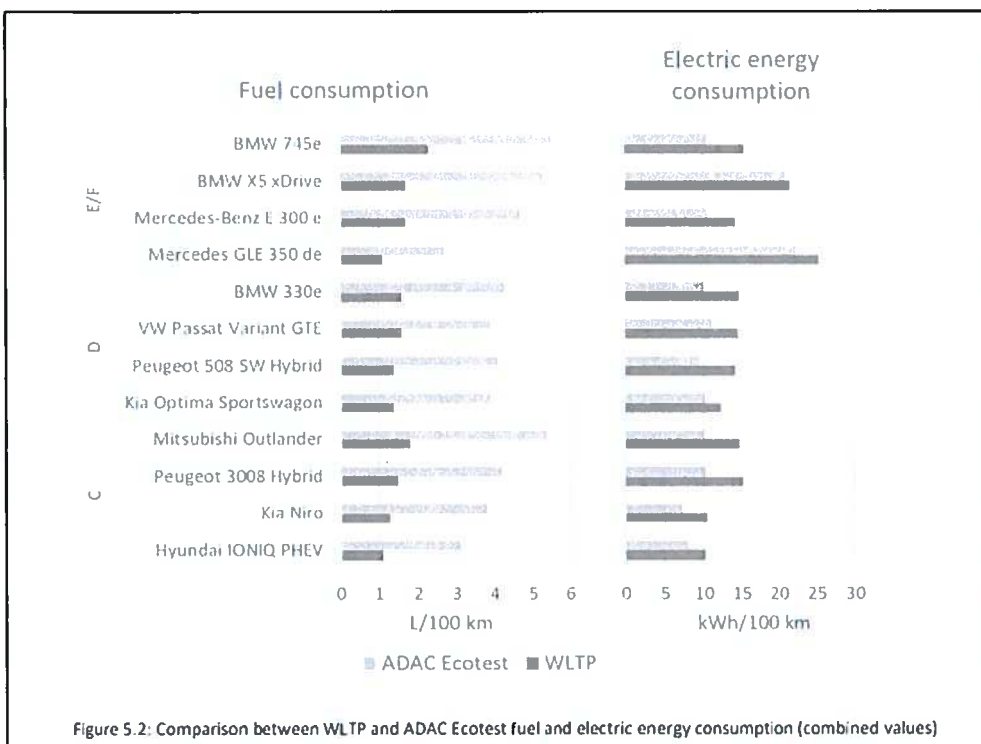
Tlf.: 3035 8856

Elbilforeningen FDEL er de danske elbilisters forbrugerorganisation. Vi arbejder for flere elbiler på de danske veje og for den grønne omstilling af transporten. FDEL har ca. 1200 betalende medlemmer og mere end 4500 følgere i hele Danmark. Se mere på www.fdel.dk og følg os på Facebook, Twitter, Instagram, YouTube og LinkedIn.

1. Baggrund: Plug-in-hybrider er ikke så grønne, som WLTP-standarden viser

I WLTP-standarden beregnes plug-in-hybridernes 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. De værdier, der anvendes i beregningen, er baseret på nogle antagelser om kørselsmønstret, som desværre har vist sig at være langt fra realistiske. Resultatet er, at standardens udslipstal for plug-in-hybriderne bliver kunstigt lavt.

Flere internationale undersøgelser viser således et langt højere gennemsnitligt brændstofforbrug pr. km for plug-in-hybrider, end standarden angiver. Se for eksempel denne sammenfatning fra den europæiske organisation Transport & Environment fra september 2020: <https://www.ifeu.de/wp-content/uploads/ifeu-Oeko-TE-2020-PHEV-Report-Market-Technology-CO2.pdf>. Her refereres bl.a. en undersøgelse udført af den tyske automobilorganisation ADAC, hvor plug-in-hybridernes reelle forbrug sammenlignes med WLTP-forbruget, se nedenstående figur. Det fremgår, at forbruget for dette udsnit af tyske plug-in-hybrider i praksis ligger 2-3 gange højere, end standarden angiver.



Plug-in-hybrider er altså i realiteten langt fra så grønne, som beregninger baseret på WLTP-standarden vil vise. Af denne grund mener Elbilforeningen principielt, at plug-in-hybrider ikke bør have afgiftsmæssige fordele.

2. Forslag til indfasning af afgifter for elbiler og plug-in-hybrider

Ifølge lovforslaget skal registreringsafgifterne på elbiler og plug-in-hybrider (i lovforslaget biler, der udleder mere end 0 g CO₂, men under 50 g CO₂ pr. km, paragraf 5c) indfases i det generelle afgiftssystem som følger (procent af fuld registreringsafgift):

	2020	2021	2025	2030
Elbiler (BEV)	20	40	60	80
Plug-in-hybrider (PHEV)	20	45	65	80

Der foreslås desuden et øget bundfradrag i registreringsafgiften for elbiler og plug-in-hybrider samt et fradrag pr. kWh batteristørrelse.

I Elbilforeningen mener vi, at afgiftsfordelene for plug-in-hybrider skal ned, da de erfaringsmæssigt udleder langt mere CO₂ og langt mere lokal forurening, end de officielle WLTP-tal angiver, se afsnit 1 ovenfor.

Helst så vi, at afgiftsbegunstigelserne for PHEV falder helt væk, men for at undgå chokvirkninger i markedet anbefaler vi blot en langt hurtigere indfasning af afgifterne som følger:

	2020	2021	2025	2030
Elbiler (BEV)	20	40	60	80
Plug-in-hybrider (PHEV)	20	60	100	100

15. jan. 2021

Til

Skatteministeriet

Lovforslag nr. L 129

Skatteministeriet har i forbindelse med fremsættelse af lovforslag nr. 129 om ændrede bilafgifter m.v. anmodet om Finans og Leasings bemærkninger.

Det er Finans og Leasings opfattelse, at den valgte løsning på baggrund af Eldrup-udvalgets anbefalinger til at fremme omstillingen til en mere grøn bilpark overordnet set virker fornuftig.

Der er dog forskellige elementer, som vi enten gerne ser afklaret eller justeret i forbindelse med lovforslagets behandling i Folketinget. Det drejer sig om følgende:

Overgangsordning

I § 8, stk. 8, 4. og 5. punktum er det præciseret, at efterreguleringer af afgiftsbeløb, både tilbagebetaling og efterbetaling mellem en sælger, køber eller leasingtager m.v. skal ske i forhold til den (dvs. f.eks. leasingselskabet), der skal svare afgift efter registreringsafgiftslovens almindelige regler. Såfremt der således 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 præciseres i § 3 b, at en sådan efterregulering i denne forbindelse er tilladt. Til sammenligning blev det i § 3 b, stk. 8 i forbindelse med indførelse af genberegning præciseret, at en sådan ændring kunne foretages jf. ordlyden (vores understregning) "... når ændringen ikke fører til omberegning af den betalte afgift efter stk. 2 og 3, medmindre afgiften genberegnes i medfør af § 9 a ..." sammenholdt med det efterfølgende nr. 4 (ændring af leasingafgift som følge af en ændring af afgiftsgrundlaget i medfør af § 9 a).

Det fremgår af § 8, stk. 9 om 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.

Det er uomtalt, hvad der gælder ved en leasingaftale. Vi beder, om at det bliver præciseret i lovtæksten eller bemærkningerne, at det tilsvarende gælder ved en bindende leasingaftale alternativt kundens accept på et leasingtilbud.

Det afgørende kan ikke være, om en køber (forbruger eller erhvervsdrivende) har købt eller leaset køretøjet, men om der er truffet et bindende valg om at forpligte sig inden skæringstidspunktet under en (leasing-)aftale, der medfører køb af en bil. Dette må gælde, uanset om der forefindes en formel ordrebekræftelse på leasinggivers køb af det pågældende motorkøretøj, idet det følger direkte eller implicit af samarbejdet mellem leasingselskabet og bilforhandleren, at når en leasingsag er bevilget og leasingaftalen er klar til underskrift eller leasingtilbud er underskrevet, så vil leasingselskabet naturligvis købe den pågældende bil af bilforhandleren

Dettes støttes af bemærkninger til bestemmelsen, hvor det bl.a. fremgår: "*Begrebet bindende købsaftaler skal forstås i overensstemmelse med den sædvanlige aftaleretlige fortolkning, herunder blandet andet, at ingen af parterne ensidigt kan træde tilbage fra aftalen.*"

Endelig bør det præciseres, at begrebet "slutbruger" også omfatter et leasingselskab og dermed et leasingselskabs køb af motorkøretøjer, således som dette også tidligere er fastslået i relation til fortolkningen af § 3 b.

Følgende fremgår af § 8, stk. 9, 2. pkt., såfremt overgangsordningen anvendes (vores understregning) : "*Disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de satser, som var gældende den 17. december 2020*" – altså de pr. 17. december gældende satser kan anvendes uanset indregistrering under overgangsordningen først finder sted f.eks. 30. juni 2021. Dvs. der skal ikke tages hensyn til de "gamle" regler, der ville være blevet ændret pr. 1. januar 2021 (ændrede knæksatser m.m.). Omvendt fremgår det i bemærkningerne på side 76, 2. spalte (vores understregning), at det "... vil være valgfrit, om køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de nye regler eller de regler, som var gældende den 17. december....." Sidstnævnte regler (der var gældende den 17. december) ændres pr. 1. januar 2021 (uanset L 129).

Det ønskes derfor præciseret, at det er de satser (uden regulering efter 1. januar), som var gældende den 17. december 2020, der skal anvendes jf. netop lovforslagets ordlyd og øvrige bemærkninger på side 76, 2. spalte, hvor følgende fremgår "*Det foreslåede har til hensigt at sikre, at køretøjer, for hvilke der er indgået en bindende købsaftale inden lovforslagets fremsættelse, også kan indregistreres efter de vilkår, som var gældende på købstidspunktet*" – altså de satser, der var gældende den 17. december 2020.

Der er i øvrigt ikke symmetri mellem overgangsordningen om bindende købsaftale (§ 8, stk. 9) og genberegning (§ 8, stk. 10), idet lovforslaget i stk. 10 anfører, at genberegning sker efter de gamle regler for køretøjer, der er indregistreret senest den 17. december, dvs. alle biler på overgangsordningen (med en bindende købsaftale fra senest den 17. dec.), der indregistreres efter den 17. december skal ske efter de nye regler, som vi læser lovforslaget. Og denne løsning er hverken logisk eller rimelig. 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.

Hertil kommer 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 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). En sådan præcisering vil give den rette symmetri og sikre klarhed i overgangsreglerne, således at leasingelskabet enten fuldt ud skal anvende de satser, som var gældende den 17. december 2020, eller de nye regler, der gælder pr. 18. december (jf. L 129). Både ved selve indregistreringen og ved genberegningen.

Vi henviser i øvrigt til vores bemærkninger under afsnittet "Uklarhed om WLTP, NEDC-tal og omregningsfaktorer til grøn ejerafgift.

I relation til § 8, stk. 11 fremgår der af bemærkningerne følgende om forlængelser: "Forlængelse af f.eks. en leasingaftale omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 b anses i denne sammenhæng for en ny afgiftsperiode, hvorfor de nye regler vil få virkning for køretøjet fra det tidspunkt, hvor den periode, som forlængelsen vedrører, påbegyndes. En forlængelse omfatter både de tilfælde, hvor der sker en ændring af en leasingperiodes udløbsdato, og de tilfælde, hvor en leasingperiode forlænges efter udløb af den tidligere leasingperiodes udløb. Det bør modsat præciseres, at såfremt der sker et brugerskifte uden en samtidig forlængelse, så påvirkes afgiftsberegningen ikke, idet brugerskiftet netop skal ske på uændrede vilkår jf. gældende § 3 b., stk. 8, nr. 1

Udlæg for staten

Det er efter vores 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.

Leasingelskaber og andre aktører bliver derudover pålagt store administrative byrder som følge af at DMR "halter bagefter".

Vi 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 bør det alene være en valgmulighed for virksomhederne, om de vil gøre brug af sådanne ordninger (gratis lån af staten svarende til momstilsvaret for januar måned eller lignende har været nævnt i debatten), idet også det vil indebære administrative byrder.

Genberegning af firmabilbeskatning vil modvirke den grønne omstilling

Som følge af de nye lempede registreringsafgifter på plug-in hybrider og el-biler, vil efterspørgslen efter brugte el-biler og plug-in hybrid biler stige. Det vil føre til øget firmabilbeskatning som følge af den obligatoriske genberegning af registreringsafgiften for leasede biler, som siden 1. februar 2020 er blevet paralleliseret til firmabilbeskatningen.

Det er særdeles u hensigtsmæssigt henset til at hele formålet med omstillingen i lovforslaget er at øge incitamentet til at bl.a. firmaer stiller mere grønne biler til rådighed for deres ansatte.

Endvidere er det bemærkelsesværdigt, at såfremt firmaer vælger selv at købe de samme biler, sker der ingen genberegning af registreringsafgiften og dermed heller ikke af firmabilbeskatningen. Firmaer kan indkøbe biler lige så billigt som leasingelskaber. Det tilsikrer de frie markedskræfter. Derfor er en ekstra firmabilbeskatning for de kunder, der vælger at lease bilen, urimelig.

Vi foreslår derfor, at man går tilbage til, at firmabilbeskatningen fastlægges ud fra indkøbsprisen. Det vil sikre en ligestilling mellem om firmabilen tilvejebringes via leasing eller via firmaets eget indkøb. Og det vil endvidere sikre, at firmabilisten fra starten af kender sin beskatning og ikke skal være i usikkerhed om dette i 4 måneder.

Uklarhed om WLTP, NEDC-tal og omregningsfaktorer til grøn ejerafgift

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

For biler, som allerede er indregistreret før d. 18. december 2020, fremgår det ikke 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.

Den samme uklarhed gør sig gældende ved en brugt 3 år gammel importeret bil, hvor der ikke forefindes en WLTP sats. Skal et NEDC-1 tal benyttes eller kan man også benytte km/l-omberegningen som anvist i lovforslaget?

Bliver et køretøjs totale CO₂-udslip (inkl. evt. fabriksmonteret udstyr som påvirker CO₂'en), som i DMR er angivet med én decimal, afrundet til nærmest hele gram CO₂, hvorved man betaler CO₂ tillæg baseret på et helt tal? – altså bliver eksempelvis 139,4 nedrundet til 139,0 i CO₂-regi?

Disse forhold bør præciseres i lovforslaget.

Varevogne

Der foreligger uklarhed om max reg. afgift på varebiler over 3 tons på 47.000 kr. skal forstås som en max reg. afgift eller om Co₂ afgiften skal tillægges dette beløb i beregning af den samlede reg. afgift og derved godt kan blive større end 47.000 kr.

I øvrigt vil Finans og Leasing benytte lejligheden til (igen) at pege 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. Vi opfordrer derfor til, at der foretages en ændring, så genberegningskravet bortfalder i disse situationer.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Dir. Finans og Leasing

Mobil 40382987

Forenede Danske Amerikanerbilklubber



og overgangen til grøn ejerafgift, har imidlertid medført, at dette regnestykke ikke længere holder, da brugsbilerne er blevet langt mere energieffektive, hvorfor veteranbilerne allerede før de varslede stigninger i L129 betaler forholdsmæssigt for meget i vægtafgift i forhold til den gennemsnitlige almindelige brugsbil.

Vi har desværre ikke kunnet finde nyere tal, men allerede i 1999 betalte den gennemsnitlige bilejer 3.185 kr. i vægtafgift eller 3.191 kr. grøn ejerafgift⁴. En typisk veteranbil hos vore medlemmer (mellem 1.501 og 2.000 kg. egenvægt - f.eks. en Chevrolet Caprice) koster i dag allerede over 2.000 kr. årligt i vægtafgift svarende til ca. 62,5 % af gennemsnitsbetalingen for daglige brugsbiler. Sammenlignes der med tungere veteranbiler, bliver forskellen mellem veteranbiler og daglige brugsbiler endnu mindre, hvilket som nævnt ikke var den oprindelige hensigt med loven.

FDA har forståelse for det politiske ønske om - via en stigning i vægtafgifterne/grøn ejerafgift - at animere bilkøbere til at vælge mere miljøvenlige køretøjer, men det ligger i sagens natur, at ejere af veteranbiler netop *ikke* ønsker at udskifte deres biler, men at bevare dem for eftertiden som en vigtig del af vores fælles kulturarv – med andre ord har disse ejere ikke et valg. Hvis stigningen fastholdes overfor veteranbilejerne, 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 betale i vinterhalvåret. Det vil samtidig medføre en større administrativ byrde og en unødvendig miljøbelastning til destruktion og produktion af nummerplader, og ikke mindst et provenutab for staten.

Det er derfor FDAs opfattelse at veteranbiler skal undtages for de foreslåede stigninger i vægt- og ejerafgifter. Den nuværende ordning, hvor veteranbiler betaler ¼ af den normale vægt- eller grønne afgift, kunne erstattes af en ordning, hvor der betales et fast årligt beløb – f.eks. 500 kr. pr. veteranbil uanset størrelse – idet dette i højere grad vil afspejle forholdet i brugsmønstret for veteranbiler kontra brugsbiler, og tilmed vil være lettere at administrere.

Hvis dette ikke er muligt administrativt (f.eks. pga. begrænsninger i SKATs IT-systemer), kan der alternativt justeres på brøken, så vægtafgiften for veteranbiler - igen - afspejler en rimelig betaling for det reelle brugsmønster af veteranbiler - præcis som det var hensigten, da de nuværende regler blev indført. I så fald skal brøken ændres så veteranbiler alene skal betale 1/16 af den normale vægtafgift. I så fald kan FDA acceptere, at vægtafgiften stiger med samme procentsats som alle andre køretøjer.

Undersøgelser har vist, at veteranbiler typisk kører mellem 600 og 1.500 km. om året⁵, hvor en almindelig brugsbil kører ca. 16.000 km om året i gennemsnit⁶. Hvis disse tal lægges til grund, kan der argumenteres for, at veteranbiler højst bør betale 1/10 vægtafgift.

⁴ Se: http://webarkiv.ft.dk/?samling/20001/udvbilag/sau/almdel_bilag711.htm (Skatteudvalget, Alm. del - bilag 711)

⁵ Motorhistorisk Samråds vurdering: <https://www.ft.dk/samling/20181/lovforslag/L29/bilag/6/1963528.pdf>

⁶ Se s. 16 i https://dors.dk/files/media/rapporter/2018/M18/kap_2/m18_kap_ii_dokumentationsnotat_til_bilmodel.pdf



Forenede Danske Amerikanerbilklubber

Vedr. pkt. 3)

I lovforslaget foreslås Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4 affattet således:

"For biler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, beregnes afgiften uden tillæg for CO2-udledning, jf. § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4, uden bundfradrag efter § 4, stk. 5, og § 5, stk. 6, og afgiften kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. For motorcykler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse."

FDA finder det uheldigt, at den indledende tekst i den nuværende § 10 stk. 4, 1. pkt. med følgende ordlyd udgår:

"Den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. § 4, stk. 8...[...]..., er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov."

Denne tekst tydeliggør efter FDAs opfattelse, at Motorstyrelsen ved afgiftsberegningen af en veteranbil først skal foretage et skøn af køretøjets afgiftspligtige værdi (markedsværdien), inden der foretages en beregning af registreringsafgiften, og alene hvis en beregning efter de almindelige afgiftsregler (som brugt bil) overstiger loftet som fremgår af § 10, stk. 4, vil afgiften blive nedsat efter denne bestemmelser.

Den foreslåede formulering vil medføre en øget risiko for, at Motorstyrelsen "regner baglæns" og foretager afgiftsberegningen på baggrund af 75 % af køretøjets nypris (før afgift, men inkl. moms) og - imod intentionen i loven – ikke betragter 75 % grænsen som et loft over afgiften. FDA er i besiddelse af en afgiftsberegning fra i år, hvor dette netop synes at være sket.

Som nævnt under pkt. 1) overfor, ser vi i FDA intet finansieringsbehov ved afskaffelsen af originalitetskravet, hvorfor stigning i loftet fra 40 til 75 % synes ubegrundet, og vi foreslår at denne den af lovforslaget udgår.

FDA ser heller ingen begrundelse for opretholdelsen af sidste pkt. af bestemmelsen: *"Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse."*

En køber der vælger at importere en veteranbil fra udlandet risikerer – uvidende – at komme til at købe en tidligere dansk indregistreret bil. Medmindre den udenlandske sælger oplyser dette (hvilket denne jo sagtens kan være uvidende om), vil der bestå en risiko for, at den danske køber pålignes en urimeligt stor afgift i forhold til hvis bilen altid havde været i udlandet. Dette problem bliver større jo længere tid der går fra eksporten af køretøjer fra Danmark til fornyet import til Danmark.

Det må være muligt for Motorstyrelsen at foretage et sædvanligt, individuelt skøn over den afgiftspligtige værdi, også af tidligere dansk indregistrerede køretøjer. Er der udbetalt eksportgodtgørelse, vil formodningen jo være, at godtgørelsen – stort set – bør modsvare afgiften ved import, hvis eksport og



import har snæver tidsmæssig sammenhæng. Alt andet lige må afgiften – også af tidligere eksporterede køretøjer – imidlertid skulle falde over tid. Hvis der f.eks. går 10 år mellem eksport og import, vil det oftest være åbenbart urimeligt at kræve samme afgift ved import, som i sin tid blev godtgjort ved eksport. FDA foreslår derfor, at denne del af bestemmelsen slettes.

Vedr. pkt. 4

FDA har noteret sig at muligheden for afgiftsfri genopbygning af veteranbiler efter en færdselsskade ikke længere vil være mulig. Denne ændring ses ikke at være nærmere begrundet i lovforslaget. Det er FDAs vurdering, at sådanne afgiftsfrie genopbygninger af færdselsskader på veteranbiler sker i et meget beskedent omfang, og det forventelige merprovenu for staten ved at fjerne denne mulighed, må derfor forventes at være tilsvarende beskedent.

De potentielle skadevirkninger ved forslaget kan derimod være omfattende. Fjernelsen af muligheden for afgiftsfri genopbygning, vil alt andet lige, betyde at historiske køretøjer alene ud fra økonomiske betragtninger risikerer at blive skrottet, selvom de kunne og burde have været reddet. Hvis et veterankøretøj totalskades, vil de i de fleste tilfælde være en langvarig proces at skaffe de nødvendige reservedele i den rigtige kvalitet, og en genopbygning kan derfor trække ud i årevis – specielt hvis den foretages af privatpersoner på hobbybasis. En ændring af disse regler bør – hvis den alligevel gennemføres - derfor alene ske med et rimeligt varsel for allerede igangværende projekter.

FDA står naturligvis til rådighed for besvarelse af spørgsmål til dette høringssvar.

Med venlig hilsen

Tobias Rose, næstformand (naestformand@fda-biler.dk)

Bernt S. Clausen, advokat (jura@fda-biler.dk)

Stig Møller Jacobsen, synsfaglig rådgiver (syn@fda-biler.dk)

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. e-mail til lovgivningogoekonomi@skm.dk, nc@skm.dk,
th@skm.dk og tkm@skm.dk

15-01-2021

Dir. tlf.
+45 45 27 07 06

E-Mail
tmtdbi@fdm.dk

Sagsnr.
S20-7448

Ref: TMT/

Høring over 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.), j.nr.2020 – 7586

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Grundlæggende mener FDM, at den politiske aftale og lovforslaget på flere områder er en god aftale for både bilisterne og for klimaet. Det er positivt, at der nu sikres gode og langsigtede rammer for bilafgifterne. Det vil få stor betydning for den grønne omstilling af bilparken.

I FDM vil vi gerne kvittere for, at aftalen afspejler en vigtig balance mellem på den ene side at motivere forbrugerne til grønne valg uden i større omfang at straffe de forbrugere økonomisk, der endnu ikke er klar til eller har mulighed for selv at skifte til en elbil.

FDM er særligt tilfreds med, at afgiftsniveauet på konventionelle biler i det store og hele ikke stiger i den nye afgiftsmodel. Mange danskere vil i de kommende år stadig have behov for konventionelle biler, og i det lys er det klogt ikke at øge afgifterne væsentligt. Dog er det stadig således, at de konventionelle biler fortsat betaler langt mere i afgift end eksternaliteterne tilskriver, hvilket FDM selvsagt ikke finder tilfredsstillende. Vi så gerne at afgiftsniveauet blev sænket, så det bedre afspejlede, hvad der følger af eksternaliteterne.

Selvom FDM finder forslaget afbalanceret, finder vi det dog ærgerligt, at den nye afgiftsmodel stadig grundlæggende bygger på en værdisafgift. Samtidigt må det konstateres, at afgiftsmodellen med tiden, og i takt med at nye biler

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

udleder stadig mindre CO₂, vil blive en ren værdibaseret afgift. Hermed svækkes forbindelsen mellem eksternaliteterne og afgiften. En værdibaseret afgift vil også til hver en tid være en forsinkende faktor, når ny og typisk dyrere teknologi introduceres på et marked.

FDM noterer også med beklagelse, at der ikke længere vil være en afgiftsmæssig begunstiging af bilers sikkerhed og sikkerhedsudstyr, hvilket ikke er i tråd med Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger.

Overgangsperioden

Selvom FDM overordnet set er tilfredse med de nye bilafgifter, har hele omlægningen skabt en så usikker situation på bilmarkedet, at vi som bilejernes forbrugerorganisation har måtte råde de bilkøbere, der har mulighed for det, til at vente med at købe ny lav- eller nulemissionsbil.

Med den seneste udmelding fra Skatteministeriet om en udskydning af betalingen af registreringsafgiften for marts måned til den 15. november, er der udsigt til at en del af usikkerheden i første omgang fjernes, og det er en god nyhed for alle – såvel branchen som forbrugerne. Det er dog ikke en varig løsning, og der er risiko for at salget af lav- og nulemissionsbiler igen fra april ville kunne svækkes, hvis ikke forhandlerne vil være i stand til at sikre mellemfinansieringen af registreringsafgiften.

Derfor håber FDM, at der findes en varig løsning, så forbrugerne trygt kan købe lav- og nulemissionsbiler.

Veteranbiler

Det er meget glædeligt, at man med lovforslaget endelig afskaffer det såkaldte originalitetskrav for veteranbiler, og at det hidtidige brændstoffillæg i samme ombæring bortfalder.

Originalitetskravet har i mange år været kilde til frustration og bekymring blandt ejere af veteranbiler og andre ældre biler, der har risikeret endda meget store afgiftssmæk på grund af ubetydelige og ligegyldige detaljer, der er ændret på bilen fx som et led i den løbende vedligeholdelse. Biler, der er mere end 35 år gamle er en vigtig kulturarv, der skal bevares, og det er derfor kun rimeligt, at de mange entusiaster, der lægger blod, sved og opsporing i at holde bilerne kørende, ikke pålægges urimelige og nidkære krav.

FDM vil dog opfordre til, at man ser på, om veteranbilerne kan undtages fra den generelle stigning i vægtafgift. Den generelle stigning i vægtafgift og grøn ejeravgift er begrundet i et ønske om at motivere bilejerne til at skifte til et grønnere alternativ, en tilskyndelse, der naturligvis ikke giver mening i forhold til veteranbiler.

Med venlig hilsen

Thomas Møller Thomsen
Administrerende direktør

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



Hørings svar til L129

Forenede Danske Amerikanerbilklubber ("FDA") repræsenterer primo 2021 i alt 54 medlemsklubber, som tæller i alt 2.557 medlemmer. Vi repræsenterer ejere af alle typer amerikanerbiler, men vores høringssvar vil koncentrere sig om de foreslåede ændringer i lovforslaget, som vedrører veteranbiler.

Indledende bemærkninger

FDA har med tilfredshed noteret sig, at man ønsker at afskaffe det såkaldte originalitetskrav i Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4. I den forbindelse tillader vi os at gøre opmærksom på, at dette krav har medført, at der i Vejledning om syn af køretøjer (Pkt. 19.01, s. 790-791) er en udførlig vejledning til synsvirksomhederne om brugen af originalitetskravet ved todsyn af veteranbiler¹. Vejledning om syn af køretøjer må derfor naturligvis skulle tilpasses afskaffelsen af originalitetskravet.

Yderligere tillader FDA sig at gøre opmærksom på, at selvom veterankøretøjer fremover skal vurderes på lige fod med øvrige køretøjer i sager om afgiftsmæssigt identitetstab (se lovforslaget s. 27 øverst), er der - fortsat - et udtalt og akut behov for at få rettet fejl i det Digitale Motor Register ("DMR").

FDA har ved flere lejligheder, bl.a. på et møde den 28. februar 2020, gjort Motorstyrelsen opmærksom på såvel systemfejl (f.eks. er stort set samtlige biler registreret forkert mht. skivebremser, som automatisk bliver sat til "Nej", idet feltet er reserveret til brug for motorcykler), samt på fejl, der er opstået i forbindelse med datakonvertering fra Centralregistret for Motorkøretøjer (f.eks. er mange køretøjer registreret i DMR som ikke-ombygget, selvom disse køretøjer er ombygget, og har været registreret korrekt i Centralregistret for Motorkøretøjer) - og endelig - som egentlige fejlregistreringer i DMR i forbindelse med indskrivning af køretøjsdata heri.

Fejlene i DMR kombineret med salget af Statens Bilinspektion i 2005 (hvilket inkluderede arkivet), og det faktum at Vurderingsmyndigheden arkiverede efter statens regler herfor (dvs. 5 år), og ydermere at det tidligere Centralregistret for Motorkøretøjer efter FDAs oplysninger (efter den fejlbehæftede konvertering til DMR - se ovenfor) blev destrueret, 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 specielt hvis ejeren af køretøjet ikke selv råder over dokumentation, da myndighederne i vidt omfang alene råder over fejlbehæftede og utilstrækkelige oplysninger fra DMR, og derfor vanskeligt kan oplyse sagerne tilstrækkeligt i overensstemmelse med de principperne om god forvaltningsskik. Problemet eksisterer principielt for alle køretøjer, men for nyere køretøjer, vil importører og forhandlere ofte være i stand til at hjælpe med dokumentation af køretøjsdetaljer (type, model og udstyr).

Da retsstillingen vedrørende afgiftsmæssigt identitetstab af køretøjer stort set udelukkende bygger på retspraksis, bør det derfor efter FDAs opfattelse tilsikres, at der på baggrund af retspraksis hurtigst muligt udarbejdes et vejledningsmateriale med klare retningslinjer om, hvad der er tilladt at ændre på køretøjer,

¹ Se Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 3: "Synsvirksomhedens påtegning på synspapirerne indgår i myndighedens værdifastsættelse af køretøjet."



Forenede Danske Amerikanerbilklubber

og administrativt må det 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's kommentarer til L129

FDA's høringssvar vil fokusere på 4 hovedpunkter:

- 1) Stigning i loftet over højeste afgiftspligtige værdi fra 40 % til 75 %
- 2) Stigning i grøn ejerafgift/vægtafgift på 36 % frem mod år 2026
- 3) Den foreslåede formulering af Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4.
- 4) Fjernelsen af muligheden for afgiftsfri genopbygning af veterankøretøjer

Vedr. pkt. 1)

FDA har med glæde noteret sig ønsket om at afskaffe det såkaldte originalitetskrav, hvilket vi også kommenterer nærmere på under pkt. 3 nedenfor. Vi har dog svært ved at se, at der skulle være et finansieringsbehov ved denne ændring af Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4.

Det forekommer derfor unødvendigt at hæve loftet for den afgiftspligtige værdi af veterankøretøjer fra 40 % til 75 %. FDA er opmærksom på, at denne stigning i nogen grad modvirkes af indførelsen af det nye lave "skalaknæk" hvorefter der skal betales 25 % i registreringsafgift af de første 65.000 kr. i afgiftspligtig værdi.

Nettovirkningen af de foreslåede ændringer er imidlertid, at der sker en forfordeling af nyere og - i kroner og ører - dyrere veteranbiler ift. ældre og - i kroner og ører - billigere veteranbiler, som fremover vil gøre det økonomisk mere byrdefuldt at bevare de nyere veteranbiler for eftertiden. En bil som kostede 20.000 kr. i 1960 ville i 1985 skulle koste 132.090 kr. hvis der reguleres for inflation². Afgiftsloftet vil efter lovforslaget for bilen fra 1960 være på 15.000 kr. medens afgiftsloftet for bilen fra 1985 vil være 99.067,50 kr.

FDA mener at det er væsentligt at der – fortsat – kan bevares et bredt og repræsentativt udvalg af veteranbiler for eftertiden, og dette modvirkes af, at loftet for den afgiftspligtige værdi hæves fra 40 % til 75 %, hvorfor vi foreslår at fastholde det nuværende 40 % afgiftsloft.

Vedr. pkt. 2)

FDA er af den overbevisning, at en stigning i vægtafgiften³ på samlet set 36 % over 5 år, vil medføre en urimelig stigning i driftsudgifterne ved at have en veteranbil. Begrundelsen for indførelsen af den nuværende regel om ¼ afgift for veteranbiler var i sin tid, at vægtafgiften ved at have en veteranbil passende kunne sættes til ¼ af en – på daværende tidspunkt – almindelig familiebil. Udviklingen i bilparken

² Totalt over perioden 1960 til 1985 var inflationen 560.5%, hvilket svarer til en konstant inflation på 7.8% per år i perioden.

³ Ingen veteranbiler betaler grøn ejerafgift endnu, da dette alene vedrører biler indregistreret 1. gang efter 1997.

Emma Sommer Degn

Fra: Niels Torpegaard Christensen
Sendt: 16. januar 2021 10:15
Til: Emma Sommer Degn
Emne: VS: Høringssvar i j. nr. 2020-7586- Lovforslag 129 om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl. om en del af aftale om grøn omstilling af vejtransporten.

Fra: Michael Clemmensen <mc@focus-advokater.dk>
Sendt: 15. januar 2021 21:19
Til: Lovgivning og Økonomi <lovgivningoekonomi@skm.dk>
Cc: Niels Torpegaard Christensen <NC@skm.dk>; Thea Halse <TH@skm.dk>; 'tkm@skm.dk.' <tkm@skm.dk.>
Emne: Høringssvar i j. nr. 2020-7586- Lovforslag 129 om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl. om en del af aftale om grøn omstilling af vejtransporten.

Denne e-mail kommer fra internettet og er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde selvom afsenderadresse kan indikere det.

Til Skatteministeriet.

På vegne høringsparten – Foreningen for Mindre Leasingselskaber -frem sættes herved flg. bemærkninger til Lovforslag 129 af 18 dec. 2020 fra Skatteministeren;

Indledningsvist bemærkes, at lovforslagets bestemmelser om ikrafttræden for f.eks. §1 til d. 1 juni 2021 og virkning for samme bestemmelse tilbage til d. 18 december 2020 vil skabe alvorlige problemer for autobranschen og leasingselskaberne.

Som det netop påpeges i bemærkningerne til lovforslaget skyldes den sene ikrafttræden, at de systemtekniske forhold ikke er på plads før sommeren 2021. De beregningsværktøjer m.m, som er nødvendige for branchen for at kunne beregne registrerings afgift m.m efter de nye regler er ikke tilstede i dag, og skal først udvikles. Imidlertid indebærer reglernes virkning fra og med d. 18 dec. 2021, at bilkøbere, leasingtagere m.v forbrugerretligt har krav på at vide iforbindelse med kontraktsindgåelse 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 endelig pris, herunder endelig størrelse på leasingydelse, samt endelig størrelse på afgifterne efter brændstofforbrugsafgiftsloven.

Ad §1 nr.6 og 11:

I forbindelse med handlen med og finansieringen af brugte biler, i særdeleshed brugte importerede biler, er det sjældent sådan, at det er muligt at fremskaffe et gyldigt COC dokument. Oplysningerne fremgår heller ikke med sikkerhed af DMR.

Mange af disse køretøjer vil derfor risikere, at blive omfattet af den tertiære regel om beregning af CO2-udledning ud fra brændstofforbrugsafgiftsloven. Dette er ikke hensigtsmæssigt og vil ofte give forkerte resultater.

Eftersom langt de fleste biler som er 2 år eller ældre IKKE har et gyldigt CO2-udslip jf. DMR, og at det samtidigt ikke er muligt at fremskaffe et gyldigt COC dokument efterlades forhandleren af sådanne køretøjer med et problem.

Lovforslaget beskriver ikke specifikt at man må omregne l/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. (beskrevet under punkt 2.2.2 i L129) Dette kan umiddelbart 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.

Brændstofforbrugsafgiftlovens §3 stk. 2, og stk .9, er som sådan ikke en brugbar løsning.

Eksempel: en benzindreven bil som vejer 2.000 kg som står med et forbrug på 20 km/l i DMR målt ud fra NEDC.

Ud fra Brændstofforbrugsafgiftlovens §3 stk. 2, regnes CO2 udslippet således:

$2000 * 0,5\% = 10 + 3$ (standard sats) = 13 liter/100 km

$13 * 29$ (Sats for Benzin) = **377g** Co2 pr km

Hvorimod den almindelige omregning viser et meget mere retvisende resultat ved at sige: $100/20$ km/l = 5 liter/100 km * 29 = **145g** Co2 pr km

En bedre løsning er, 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. Sidstnævnte løsning vil dog efterlade et problem med den del af de brugte biler, der ikke oprindeligt har været registreret i DMR.

Ad § 5 c:

Den i forslaget angivne grænse på 50 g CO2 er problematisk, da den åbner for spekulation og misbrug af reglerne.

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. Reglen, således som den foreslås i § 5c med grænsen på de 50 gram, giver simpelthen mulighed for afgiftsspekulation.

Ad § 4:

Lovforslagets § 4 handler bl.a. om ændringer i ligningsloven § 16 – firmabilbeskatning.

Det foreslås, at det præciseres i reglerne, at beskatningsgrundlaget skal være lig med bilens markedspris. Markedsprisen 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 pgl. 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.

Med venlig hilsen



Michael Clemmensen

Partner, advokat (H).

Dir. +45 63 14 20 21

Mob. +45 27 10 52 10

mc@focus-advokater.dk

focus-advokater.dk

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

Følg vores: [Nyheder](#) | [LinkedIn](#) | [Facebook](#) | [Guide til virksomheder - Covid-19](#)

[Link til forretningsbetingelser](#)

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

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

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

15. januar 2021

Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love

Skatteministeriet har den 18. december 2020 fremsendt ovennævnte forslag til FSR - danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

Vi har gennemgået forslaget og har følgende bemærkninger.

Generelle bemærkninger til lovforslagets proces

Vi 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 vores opfattelse altid uhensigtsmæssigt, at ændringer af lovgivning og afgiftsberegninger har virkning med tilbagevirkende kraft fx fra lovforslagets fremsættelse. Det skyldes, at virksomhederne da 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.

Specifikke bemærkninger til lovforslagets indhold

Skatteministeriet ønsker med lovforslaget at afskaffe de individuelle fradrag baseret på sikkerhedsudstyr i registreringsafgiften for at forenkle reglerne. Vi medgiver, at registreringsafgiften er yderst kompleks og støtter derfor op om en forenkling af reglerne. Derfor finder vi 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.

Ligeledes ønsker Skatteministeriet med lovforslaget, at reglerne om afgiftsberigtigelse af veteranbiler forenkles og at originalitetskravet og tillægget for veteranbilers brændstofforbrug bortfalder. Dette støtter vi også op om. Set i

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

lyset af, at veteranbiler ofte bliver anvendt i mindre omfang end veteranmotorcykler finder vi 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. Vi vil i den forbindelse gerne bede Skatteministeriet uddybe sin begrundelse for denne forskel.

Side 2

Vi står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

Andreas Munk Hansen
Skattekonsulent

Skatteministeriet
Nikolai Egtveds Gade 28
DK 1402 – København K
(sendt pr. mail til lovgivningogoekonomi@skm.dk
med kopi til nc@skm.dk, th@skm.dk og tkm@skm.dk)

1 AFGIVELSE AF HØRINGSSVAR – L129 – SKM J.NR. 2020-7586

KPMG Acor Tax fremsender hermed vores bemærkninger til L 129 – forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love.

Bemærkninger til forslaget § 1, nr. 6

§ 4, stk. 2-6, ophæves, og i stedet indsættes: »Stk. 2. For personbiler beregnes et tillæg i registreringsafgiften efter stk. 1, nr. 2, på 213,5 kr. (2010-niveau) pr. gram af de første 125 g CO₂ pr. kilometer, 427 kr. (2010-niveau) pr. gram af de næste 35 g CO₂ pr. kilometer og 812 kr. (2010-niveau) pr. gram CO₂ pr. kilometer af resten.

Den aktuelle EU-målenorm WLTP, hvor bilers forbrug og CO₂-udledning måles, blev indført gradvist fra 2017 som erstatning for den tidligere anvendte målenorm, NEDC. Henset til at bilers forbrug i nogle EU-lande anvendes til beregninger af afgift på bilerne, så blev der for biler med en WLTP-måling indført en simuleret NEDC-norm vha. en EU CO₂MPAS-model. Denne kaldes ofte NEDC2.

Da det målte forbrug i Danmark kan have betydning for både registreringsafgiften og den løbende afgift på køretøjet, så blev der i Danmark med lov nr. 1130 af 11. september 2018 indført et "afgiftsmæssigt brændstofforbrug", der fremkommer ved at anvende det oplyste forbrug i km/l efter NEDC2 multipliceret med 1,1 eller anvende det oplyste forbrug i km/l efter WLTP multipliceret med 1,21.

Hvis biler har en NEDC2-måling, skulle denne indtil 31. december 2020 anvendes til at beregne det afgiftsmæssige forbrug. Fra 1. januar 2021 ophører brugen af NEDC2, og det afgiftsmæssige forbrug skal herefter beregnes som km/l efter WLTP multipliceret med 1,21.

I Motorstyrelsens centrale IT-system Det Digitale Motorregister (DMR) anvendes kun 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. Dette gør sig gældende for hovedparten af alle nye køretøjer registreret i perioden fra 2017-2020.

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.

Hvordan vil Skatteministeriet sikre, at bilbranchen hurtigst muligt får let adgang til relevante oplysninger omkring bilers forbrug og CO₂-udledning for køretøjer, der allerede er registreret i Danmark?

Hvis forbrug og CO₂-udledning på et tidligere registreret køretøj oplyses efter NEDC2 i DMR, og en WLTP-værdi ikke er tilgængelig, hvilke værdier skal en sælger så benytte ved beregning af registreringsafgift og ejerafgift?

Bemærkninger til forslagets § 1, nr. 6 og § 1, nr. 11

For personbiler/varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO₂-udledning opgjørt efter Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelser af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (NEDC) multipliceret med 1,21. For personbiler, for hvilke der hverken opgøres CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., beregnes CO₂-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

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 gange forbruget med 29 og for dieselbiler med 32, for at konvertere det til CO₂.

Hvordan har man fundet frem til disse faktorer, og er Skatteministeriet opmærksom på, at for en standardbenzinpersonbil med mindst euronorm 6 og en egenvægt på 1400 kg bliver CO₂-udledningen med denne beregningsmetode sat til 290 g?

Er Skatteministeriet endvidere 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 brændstofforbrug og herefter CO₂-udledning på samme måde som benzin- og dieselbiler og heraf i alle tilfælde ikke vil være omfattet af definitionen for lavemissionsbiler?

Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 10

I § 5, stk. 2, ændres i 1. pkt. »38.200 kr.« til: »64.100 kr. (2010-niveau)«, og »30 pct.« ændres til: »50 pct.«, og i 2. pkt. ændres »56.800 kr.« til: »47.000 kr.«

Kassevogne bruges typisk til varetransport i erhvervslivet og har derfor været begunstiget med en lav registreringsafgift på 30 % og maks. 56.800 kr. for varebiler med en tilladt totalvægt på over 3 tons. Til gengæld har ombyggede personbiler, der i nogle tilfælde også bruges til persontransport, været beskattet med 50 %.

Med L 129 fjernes den lave afgift på varebiler, der typisk bruges i erhvervslivet til godstransport. Det sker på et tidspunkt, hvor antallet af registrerede varebiler er faldet (måske som følge af COVID-19). Særligt kassevogne med en tilladt totalvægt på 2,5-3 tons stiger i værdiafgift, da de både rammes af en stigning i afgiftssatsen fra 30 % til 50 %, CO₂-tillæg dog med bundfradrag. Det betyder, at en populær kassevogn med en CO₂-udledning på 188 g til tidligere 154.000 kr. + moms, hvoraf ca. 32.000 kr. var registreringsafgift, stiger med over 23.000 kr. Det svarer til en stigning i registreringsafgiften på over 70 %.

Hvad ligger til grund for beslutningen om at hæve afgiften på kassevogne fra 30 % til 50 %?

Det foreslås endvidere at ændre den såkaldte maksafgift fra 56.800 kr. til 47.000 kr. i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, 2. pkt. Det fremgår dog ikke positivt, hvor i beregningen denne maksafgift skal gælde fremadrettet. Tidligere har varebiler omfattet af maksafgift ikke været påvirket af brændstofforbrugsfradrag/-tillæg, men nu hvor alle varebiler registreringsafgiftsmæssigt skal ses ens, skal vi adspørge Skatteministeriet: Hvor slår maksafgiften igennem?

Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 20

§ 5 c. *For biler, der udleder mere end 0 g CO₂, men under 50 g CO₂ pr. kilometer, beregnes afgiften...* (Vores fremhævning).

Af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjs CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 vejtransport fremgår under Artikel 3 – Definitioner:

"[...] nul- og lavemissionskøretøj«: en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner fra 0 til 50 g CO₂/km, som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151."

EU-Kommissionen har under "Mobility and Transport"¹ følgende beskrivelse af lavemissionskøretøjer:

"The revised Directive defines a "clean vehicle" as follows:

Clean light-duty vehicle: any car or van meeting the following emission thresholds:

until 31 December 2025: no more than 50g/km CO₂ and up to 80% of applicable real driving emission (RDE) limits for NO_x and PN".

I Motorstyrelsens "Orientering om fremsættelse af lovforslag om ændringer af afgifter på motorområdet – aftale om grøn omstilling af vejtransporten, sagsnummer 20-1422626 om fremsættelsen af lovforslag L 129" står der følgende omkring definitionen på lavemissionskøretøjer:

"Særligt om eldrevne køretøjer, plug-in-hybridbiler, gasbiler og brændselscelle-drevne køretøjer
Der er foreslået væsentlige ændringer af reglerne om elbiler, plug-in-hybridbiler mv. Der lægges op til, at de eksisterende regler ophæves og erstattes med en ny teknologineutral ordning, hvor henholdsvis nul-emissionsbiler (0 g CO₂ pr. km) og lav-emissionsbiler (højst 50 g CO₂ pr. km) får særligt fordelagtige afgiftsvilkår." (Vores fremhævning).

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/clean-vehicles-directive_da

Det har stor afgiftsmæssig betydning, om et køretøj 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 definitionsmæssigt lavemissionskøretøj fra andre EU-lande med en udledning på netop 50 g CO₂ pr. km.

Finder Skatteministeriet det ikke 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, hvad er så baggrunden for det?

Vi er opmærksomme på, at Skatteministeriet formentlig har udledt grænsen på under 50 g CO₂ fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler – delrapport 1 "Veje til en grøn bilbeskatning", hvor følgende kan citeres fra:

"2.1 Afrænsning af nul- og lavemissionsbiler Kommissoriets afrænsning til personbiler indebærer, at tung transport, varebiler, motorcykler, busser mv. ikke eksplicit adresseres i anbefalingerne, jf. dog afsnit 5.7. Det er imidlertid et selvstændigt hensyn, at anbefalingerne ikke påvirker salget af de øvrige køretøjer uhensigtsmæssigt. Kommissionen definerer nul- og lavemissionsbiler som biler, der udleder hhv. nul gram CO₂ pr. kørt kilometer eller under 50 gram CO₂ pr. kørt kilometer, jf. EU's "Clean Vehicles Directive".

Vi mener dog, der er tale om en fejlfortolkning af direktivet som anført ovenfor, og definitionen retteligt inkluderer 50 g.

Bemærkninger til forslagets § 1, nr. 20 – § 5 c

Stk. 3. Der gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi efter §§ 4, 5 eller 5 a som beregnet efter stk. 1 på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh, ved bilens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024.

Med L129 gives batterifradrag kun 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 biler, 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. Er Skatteministeriet opmærksom på disse køretøjer?

Bemærkninger til forslagets § 4, nr. 7

I § 16, stk. 4, indsættes efter 1. pkt. som nye punkummer: »Fra og med den 1. juli 2021 sættes den årlige værdi for resten af indkomståret 2021 til 24,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger

300.000 kr., og 20,5 pct. af resten. I indkomståret 2022 sættes den årlige værdi til 24,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,0 pct. af resten. I indkomståret 2023 sættes den årlige værdi til 23,5 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 21,5 pct. af resten. I indkomståret 2024 sættes den årlige værdi til 23,0 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 22,0 pct. af resten. I indkomståret 2025 og efterfølgende indkomstår sættes den årlige værdi til 22,5 pct. af bilens værdi.»

Der indføres frem mod 2025 en markant forøgelse af miljøtillægget, således at miljøtillægget beregnes efter ejerafgiften multipliceret med 7 mod i dag 1,5. Da den grønne ejerafgift samtidig forøges med 37 % frem mod 2026, betyder det, at miljøtillægget ved beregning af fri bil i 2026 udgør ca. 640 % af det aktuelle niveau.

I resumé fra den politiske aftale, som lægger til grund for dette forslag, fremgår det, at "*Herudover foreslås det på personskatteområdet at justere beskatningen af fri bil, så miljøtillægget vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen vægtes mindre*".

Med beskatning af fri bil beskattes et objekt, der allerede er beskattet ved anskaffelse, ejerskab og brug (energiafgift på fossilt brændstof). Skatteministeriet forventer ifølge bemærkninger til L129, at ændringen i beskatningen af fri bil er provenuneutral på trods af en meget kraftig stigning i miljøtillægget.

Har Skatteministeriet taget med i deres beregninger, at stigningen i beskatning af biler med værdi over 600.000 kr., kan tilskynde firmabilsbrugere til i stedet at vælge ældre brugte biler, der kan have negativ effekt på både provenu og miljø?

Bemærkninger til forslagets § 8, stk. 9

For køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest den 17. december 2020, og som i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 1. juli 2021 anmeldes til registrering, og hvor der i forbindelse med registreringen indsendes anmodning om, at køretøjet skal afgiftsberigtiges efter de regler, som var gældende den 17. december 2020, finder stk. 8 ikke anvendelse. Disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de satser, som var gældende den 17. december 2020. Anmodning skal indsendes til told- og skatteforvaltningen senest i forbindelse med anmeldelse til registrering, og der skal vedlægges dokumentation for, at der er indgået en bindende købsaftale mellem forhandler og slutbruger senest den 17. december 2020.

Er der 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?

Hvad skal en forhandler 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? (Det kan her oplyses, at beregning af

det afgiftsmæssige forbrug efter WLTP multipliceret med 1,21 i de fleste tilfælde giver en markant højere afgift).

Hvis en bil er omfattet af overgangsordningen og registreres med et afgiftsmæssigt forbrug efter NEDC2 og registreres i første halvår af 2021, hvilket forbrug 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?

Kan Skatteministeriet bekræfte, at en slutbruger (f.eks. leasingselskab/udlejningselskab), der har indgået en bindende købsaftale med en forhandler senest den 17. december 2020 og har gjort dette på baggrund af en indgået leasingaftale, 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?

Bemærkninger til lovforslagets § 8, stk. 10

For køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, og som er registreret første gang her i landet senest den 17. december 2020, og hvor angivelsen efter § 9 a, stk. 1, af den afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter registreringsafgiftslovens § 10 sker den 18. december 2020 eller senere, sker genberegningen af køretøjets afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de regler, der fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet første gang. [..]

Der blev registreret 31.111 varebiler i 2020, hvilket svarer til ca. 14 % af det totale antal nyregistreringer. Heraf var 23.841 varebiler erhvervsleaset, svarende til ca. 77 %, og de er alle omfattet af kravet om genberegning af den afgiftspligtige værdi jævnfør registreringsafgiftslovens § 9 a. Det har dog ingen afgiftsmæssig konsekvens at genberegne varebiler jævnfør registreringsafgiftslovens § 9 a, hvis varebiler over 3 tons totalvægt rammer den maksimale afgift på 56.800 kr. (som nu foreslås nedsat til 47.000 kr.). Det er klart, at hvis et køretøj er indregistreret til en maksimal afgift, så kan registreringsafgiften ikke stige. Hele 14.851 nyregistrerede varebiler var både erhvervsleaset og havde en totalvægt på over 3 tons. På disse køretøjer er der ingen afgiftsmæssig konsekvens af genberegning, hvis afgiften rammer den maksimale afgift. I flere tilfælde vil kravet om genberegning betyde, at afgiften bliver lavere efter genberegning, hvilket næppe kan være ønsket.

Ifølge en undersøgelse af konsekvenserne af L4, 2017 var statens provenu fra genberegning af varebiler ganske få millioner, der langt fra står mål med de administrative byrder hos myndighederne, herunder Motorstyrelsen, og bilbranchen. Særligt ikke i forbindelse med en overgangsfase, hvor man potentielt set skal igennem flere værdifastsættelser for at finde den rette afgiftspligtige værdi. Kravet om genberegning af varebiler virker derfor uforståeligt og uproportionalt, hvorfor dette krav om genberegning efter registreringsafgiftslovens § 9 a bør udgå og begrænses til kun at gælde for personbiler.

Er der fortsat krav om genberegning af varebiler med en totalvægt over 3 tons, der rammer den maksimale afgift på 47.000 kr.?

Hvor stor er den samfundsmæssige gevinst eller det samfundsmæssige tab ved genberegning af varebiler, når de administrative byrder i bilbranchen medregnes?

Kan Skatteministeriet oplyse begrundelsen for, at varebiler også med indførelsen af L129 fortsat skal genberegnes jævnfør registreringsafgiftslovens § 9 a?

Bemærkninger til forslagets § 8, stk. 10

For køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, og som er registreret første gang her i landet senest den 17. december 2020, og hvor angivelsen efter § 9 a, stk. 1, af den afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter registreringsafgiftslovens § 10 sker den 18. december 2020 eller senere, sker genberegningen af køretøjets afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de regler, der fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet første gang. Der kan dog efter anmodning ske genberegning af den afgiftspligtige værdi ved anvendelse af de nye regler, efter disse er trådt i kraft den 1. juni 2021. Anmodningen skal være fremsat over for told- og skatteforvaltningen senest den 31. maj 2021. Når køretøjet efterfølgende afgiftsberigtiges på ny på grundlag af den nye afgiftspligtige værdi, beregnes afgiften efter de regler, som fandt anvendelse på tidspunktet for registrering af køretøjet her i landet første gang.

Hvis et leasingselskab/udlejningsselskab mv. har indgået en bindende købsaftale (omfattet overgangsordningen i § 8, stk. 9), baseret på en indgået leasingaftale, med en forhandler senest den 17. december og får leveret/indregistrerer køretøjet den 18. december eller senere, vil dette køretøj, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a, være omfattet af overgangsordningen for genberegning af den afgiftspligtige værdi jævnfør § 8, stk. 10?

Hvis der måtte være behov for uddybende spørgsmål eller andet, skal Skatteministeriet være velkommen til at kontakte os ved henvendelse til Rune Grøndahl på mail Rune.Grondahl@kpmg.com eller telefon 5374 7079.

Med venlig hilsen

Rune Grøndahl
Partner

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

lovgivningoekonomi@skm.dk
nc@skm.dk th@skm.dk tkm@skm.dk



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

13. januar 2021

Vedr.: J.nr. 2020 – 7586 – Høring registreringsafgiftsloven

Vi takker Skatteministeriet for muligheden for at afgive vores høringsvar.

Vi tillader os hermed at fremsende vores kommentarer til høringen om lovforslag.



Vedr.:

§ 1, pkt. 6

Vi læser flere steder henvisning til Rådets **direktiv 2007/46/EF**. Det er vores opfattelse, at dette direktiv blev erstattet af **direktiv 2018/858** den 1.9.2019.



Vedr.:

§ 1, pkt. 20, § 5b

Stk. 4. For el- og brændselscelledrevne motorcykler gives der et fradrag i registreringsafgiften efter stk. 1 på 106.500 kr. ved motorcyklens anmeldelse til registrering fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. december 2021, 105.250 kr. i 2022, 104.000 kr. i 2023, 102.750 kr. i 2024, 101.500 kr. i 2025, 99.500 kr. i 2026, 97.500 kr. i 2027, 95.500 kr. i 2028 og 93.500 kr. i 2029. Fra og med 2030 udgør fradraget 91.500 kr. Fradraget kan dog maksimalt udgøre afgiften efter stk. 1.



SMVdanmark
– det nye Håndværksråd



Vores kommentar

Det er vores opfattelse, at der ligger en god intention i at nævne eldrevne motorcykler, dog skal det understreges, at det på nuværende tidspunkt, og også nogle år frem, vil være svært at realisere køb af eldrevne motorcykler, da udbuddet på markedet er næsten ikke eksisterende. Derfor mener vi at man straffer motorcyklister unødvendigt hårdt ved at pålægge benzindrevne motorcykler en ekstra afgift, ikke mindst da motorcykelsæsonen i Danmark er yderst kort, og dermed begrænses udledningen betydeligt. Miljøgevinsten er dermed yderst begrænset, og efter vores mening uden nogen betyding i det samlede CO2 hushold.



Det bør overvejes, om en hobby skal belastes i så stor stil, da motorcykler ikke kan anses for hverdags transportmidler, men som fritidsbeskæftigelse og hobby, når der tages hensyn til de danske klimaforhold.

Vedr.:

29. § 10, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. For biler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, beregnes afgiften uden tillæg for CO₂-udledning, jf. § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4, uden bundfradrag efter § 4, stk. 5, og § 5, stk. 6, og afgiften kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. For motorcykler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.«

Vores kommentar

Vi anser det for værende yderst positivt, at Skatteministeren har lyttet til alle involverede parter og debatten omkring veteranstatus af køretøjer ved import og første registrering.

Derfor hilser vi det velkommen at der nu er sket en ændring i forhold til den stand et veterankøretøj har ved import til Danmark, samt afskaffelse af brændstoffillægget. Det vil betyde store lettelser for både branchen og borgere.

Vi er dog fortsat bekymret i forhold til det tilbage liggende, da det er køretøjsejerens ansvar at kunne bevise den stand, som et køretøj har stået i ved import. Det har været normal kutyme at SKAT har taget billeder og nedskrevet kommentarer i forbindelse med anmeldelse til afgiftsberigtigelse. Desværre har SKAT destrueret største del af dokumentationen gennem årene, så det kan være svært at dokumentere stand og udseende. Her er der specielt at pointere datatransporten fra det gamle Centrale Register for Motorkøretøjer til det Digitale Motor Register. Det er alment kendt at mange data ikke kunne konverteres, da softwareforhold ikke har tilladt sådant.

Vi har før etablering af Motorstyrelsen fået klar oplysning om at SKAT har destrueret de fleste data op til 2010, men vi har erfaring for at der her kan være tale om data helt op til introduktion af DMR og efterfølgende. DMR indeholder mange fejl og omfatter ikke de softwaremæssige forudsætninger for at gemme relevante oplysninger som nødvendigt, her i blandt dokumentation, billeder, notater mv. Der sker løbende mangelfulde og forkert indtastninger af oplysninger, samt er det ikke muligt at uploade gamle synsdokumenter og andre dokumenter til DMR, så DMR repræsenterer virkeligheden, og dette vil også fremadrettet skabe udfordringer.



Vedr.:

2.6.2 Den foreslåede ordning

Det medfører, at køretøjer, der er mere end 35 år gamle, herefter skal behandles som alle andre køretøjer i forhold til reglerne om identitetstab. Der foreslås ingen ændringer af de gældende regler og praksis om identitetstab og betaling af ny registreringsafgift i forbindelse med reparation, ombygning m.v. af biler, jf. registreringsafgiftslovens § 1, stk. 3, og § 7 a.

Vores kommentar

Vi har i mange år gjort opmærksom på, at § 1, stk. 3 og specielt § 7a, stk. 2 er paragrafer, der på ingen måde bidrager til retssikkerheden, og det gælder ikke kun veterankøretøjer men alle køretøjer, der er afgiftsberigtiget. Alt og intet kan pålægges identitetstab, alt afhængigt af den enkelte skattemedarbejders holdning, kompetence og mening.

Ingen borger eller virksomhed ved, hvor vidt man er ved at overtræde loven, og ingen borger eller virksomhed ved, om man har overtrådt loven.

Det er efter vores mening uholdbart, at lovteksten giver anledning til en så vid fortolkning, at ikke engang forskellige styrelser er enige om fortolkningen.

Også henvisning til at dele skal købes hos en Automobilforhandler eller – værksted kan anses for problematisk ift. konkurrenceloven og EU-gruppefritagelsen, samt kan motorcykeldele ikke erhverves hos en Automobilforhandler eller -værksted.

Fhv. Skatteminister Peter Christiansen har i et brev af den 10.5.2010, J.nr. 2010-533-0517 meddelt, at "customisering", altså ombygning med ikke tilsvarende dele, kan fritages for afgift iht. § 7a, stk. 1, såfremt ombygningen foregår løbende som løbende vedligeholdelse.

På trods af dette brev, som vi anser som en fastsættelse af nærmere administrative regler iht. § 7a, stk. 6, er der fortsat væsentlige forskelle i hvordan myndigheden og enkeltpersoner hos myndigheden fortolker og anvender deres individuelle opfattelse af begrebet identitetstab.

Vi mener at loven ikke længere er tidssvarende, og det har egentligt aldrig været mening at påføre borgere og virksomheder så stor usikkerhed, hvor vidt man kan anses for lovbruder og dermed står overfor store økonomiske konsekvenser, der ingen steder hører hen.

Man skal også tage udgangspunkt i det egentlige grundlag for etablering af lovens tekst i sin tid, hvilket var at ramme et specielt klientel i samfundet.



I 2021 har forholdene ændret sig så meget, at der efter vores mening ikke længere er grundlag for at loven fortolkes på næsten 0-tolerance niveau, samt at moderne køretøjer ikke længere kan bygges om i samme stil som ældre køretøjer, da EU-forordninger og krav om forurening begrænser ombygning væsentligt på et teknisk niveau.

Vi opfordrer derfor Skatteministeren om at løsne grebet om en hobby, som ombygning af motorcykler og biler egentligt er. Den største del af den danske køretøjspark er efter hånden ny og standard, og ombygning sker i bedste tilfælde ved at udskifte fælge på en bil eller styr på en motorcykel. Der bør derfor, ikke mindst i forbindelse med lempelser på veterankøretøjsområdet overvejes, hvor hårdt man ønsker at straffe entusiaster, som også flere og flere unge mennesker tilhører, der har en stor forkærlighed for at bygge ældre køretøjer om.

En ændring vil ikke have den store indflydelse på skatteprovenuen og vil spare en del ressourcer ved et eventuelt bortfald af de relativ store administrative byrder hos Motorstyrelsen, hvad angår registrering, behandling, ansøgninger om aktindsigt, bindende svar, mandskab og administration i forbindelse med kontrol på vejene, sagsbehandling ved Landsskatteretten og Skatteankestyrelsen mv.

Den beskedne provenu, der indtjenes på identitetstab vil på ingen måde kunne dække de nævnte udgifter og ikke mindst den voksende mistillid overfor myndigheden.

Det er vores håb om at Skatteministeren lytter til vores kommentar, specielt om den mangelfulde retssikkerhed omkring identitetstab, og vi står naturligvis til rådighed for yderligere uddybning.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523





Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Niels Torpegaard, Thea Halse og Tatiana König Mortensen

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret er sendt elektronisk til lovgivningoekoekonomi@skm.dk med kopi til nc@skm.dk, th@skm.dk og tkm@skm.dk

Høring af udkast til L129 forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love, j.nr. 2020-7586.

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til L129 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.), som er sendt i høring den 18. december 2020.

Vores bemærkninger fremgår nedenfor.

Generelle bemærkninger

Landbrug & Fødevarer er enige i, at der er et behov for grøn omstilling af vejtransporten. Men Landbrug & Fødevarer kan ikke bakke op om den finansiering, som indgår i Aftale om grøn omstilling af vejtransporten, som regeringen har indgået med Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Landbrug & Fødevarer 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. Derved kommer produktionsarbejdspladserne, heraf en betydelig del i landdistrikterne, til at betale for omstillingen af personbiler. En omstilling som formentlig primært vil have effekt i de større byer.

Udligningsafgiften

Med lovforslaget forhøjes udligningsafgiften med 20,7 pct. i 2021 svarende til en årlig indeksering på 1,9 pct. Tidligere har indekseringen for udligningsafgiften været baseret på udviklingen i nettoprisindekset, og øvrige afgifter indekseres med 1,8 pct. årligt. Det virker derfor tilfældigt, at udligningsafgiften fremover skal indekseres med 1,9 pct. årligt. Skatteministeriet bedes oplyse begrundelsen for en højere indeksering.

Ønskes ovenstående uddybet er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Trine Rex Christensen
Seniorkonsulent
Erhverv

D +45 3339 4264
M +45 4024 9064
E trch@lf.dk

Emma Sommer Degn

Fra: Niels Torpegaard Christensen
Sendt: 16. januar 2021 10:12
Til: Emma Sommer Degn
Emne: VS: Vedr.: j.nr. 2020 - 7586

Fra: Kontor <kontor@mff-dk.dk>
Sendt: 13. januar 2021 14:06
Til: Lovgivning og Økonomi <lovgivningogoekonomi@skm.dk>
Cc: Niels Torpegaard Christensen <NC@skm.dk>; Thea Halse <TH@skm.dk>; Tatiana König Mortensen <TKM@skm.dk>
Emne: Vedr.: j.nr. 2020 - 7586

Denne e-mail kommer fra internettet og er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde selvom afsenderadresse kan indikere det.

Vedr.: j.nr. 2020 - 7586

Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF) har følgende bemærkninger til lovforslaget:

El- motorcykler.

Batterifradrag:

MFF undre sig over at el-motorcykler principielt ikke har samme batterifradrag som el-biler, således det måtte følge samme tidslinje frem imod 2025 som bilerne.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet.

MFF undre sig over at der står "ingen"

Forholdet er det, at der tværtimod er ikke ubetydelige omkostninger ved den måde overgangsperioden skal administreres på.

Virksomhederne vil skulle stille økonomi, og ikke ubetydelig administrative ressourcer til rådighed, for i perioden at holde styr helt ned på stelnummerniveau, hvad der skal udlignes i forskellen på ny og gammel afgift.

Motorcykel branchen er en sæson betonet branche hvor største delen af omsætningen foretages i perioden marts til juli måned.

Derfor rammes man ekstra hårdt af overgangsordningen og den manglende IT opdatering i DMR for motorområdet generelt.

Bemærk venligst: Motorcykler er et yderst "simpelt" område, uden de for biler meget omfattende beregninger, både når det gælder afgift i forbindelse med ny indregistrering, såvel som når det gælder de løbende afgifter.

På den baggrund ville det være en håndsækning hvis det lille område som motorcykler udgør, ikke skulle afvente, at man bliver færdig med det komplekse system til biler.

Det vi mener er, at motorcykler i alle andre sammenhænge behandles særskilt og ikke følger biler 1:1

hvorfor det så heller ikke her behøver, at gøre i denne sammenhæng.

Det giver jo ingen mening, at noget der kan laves med et fingerknips, og derved lette en hel branche, ikke må laves, fordi alle skal have samme behandling på samme tid.

Til nr.21

"Hvis køretøjet er omfattet af en skadesforsikring"

Her mangler der mulighed for, at et køretøj der er ansvars forsikret kan genopbygges på samme vilkår som ved en kasko skade.

Det bemærkes, at der jo sagtens kan være en modpart der har forvoldt skaden og, at indehaveren derfor er uden egen skyld i at dennes køretøj ender med at blive vurderet totalskadet.

Et køretøj der er ansvarsforsikret kan opgøres på nøjagtig samme måde i taksatorsystemet, kan takseres mod betaling på samme måde, og kan derfor dokumenteres på samme måde som ved en kasko skade (skadesforsikring)

Der er ingen, hverken teknisk eller praktisk hindring for, at kunne ligestille de to mulige forsikringsformer i relation til genopbygning og bør derfor være en del af lovforslaget.

Til nr.22

Teksten "opgøres af forsikringssselskabet" er ikke retvisende.

Det er reparatøren der laver opgørelsen til forsikringssselskabet, som forsikringssselskabet derefter anvender til dokumentation, indledningsvis med salg for øje i egen interesse.

Der bør pålægges et fast minimums honorar for at få udarbejdet denne dokumentation til forsikringssselskaberne, når der er tale om totalskadede køretøjer, således at man som branche ikke skal arbejde ulønnet - hvilket formodentlig og forventeligt aldrig har være intentionen fra lovgivers side skulle være tilfældet.

Med venlig hilsen

Hugo Rasmussen

Projektkoordinator MFF

CVR: 15160470 Bank:Nordea 2340 3496747002

www.mff-dk.dk www.wrooom.dk www.sikkerpå2hjul.dk

Tlf. +45-36 16 08 66

Mobil +45-31 15 06 57



Motorcykel Forhandler Foreningen

Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

lovgivningogoekonomi@skm.dk

J.nr. 2020 – 7586

Kopi: nc@skm.dk, th@skm.dk og tkm@skm.dk

**Forslag til ændring af registreringsafgiftsloven,
brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige
andre love.**

Motorhistorisk Samråd skal indledningsvis takke for det tilsendte høringsmateriale vedrørende det fremsatte lovforslag. Der er tale om et tiltag af stor betydning for vores medlemmer og for bevarelsen af den motorhistoriske kulturarv.

Motorhistorisk Samråds høringsvar:

Motorhistorisk Samråd finder det overordentlig glædeligt, at Regeringen og aftalekredsen med det fremsatte lovforslag ønsker en forenkling af veteranbestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4. Vi noterer os også, at lovgivningen generelt forenkles til glæde for borgerne og til gavn for skatteforvaltningen.

Motorhistorisk Samråd ser dog med undren på at veterankøretøjer, desværre flere steder i dette lovforslag, sidestilles med almindelige hverdagskøretøjer. Veterankøretøjer er i vores 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.

Vi 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 offentlig tilskud.

Lovforslaget giver derfor anledning til en række supplerende bemærkninger, som tematisk er gennemgået i det følgende:

Veteranbestemmelsen

Bestemmelsen blev oprindelig indført for at sikre, at registreringsafgiften står i rimeligt forhold til veterankøretøjernes begrænsede brugsværdi og ikke kommer til at udgøre en hindring for importen. Sidenhen er der opstået væsentlig usikkerhed om rækkevidden af det skønsmæssige kriterie om, at køretøjet skal "fremstå som ved første registrering". Usikkerheden beror dels på, at bestemmelsen ikke er blevet administreret ensartet gennem dens 30-årige historie. Hertil kommer, at myndighedernes dokumentation for afgiftshistorikken i ældre sager er yderst mangelfuld.

Der ses i nuværende praksis et snævert fokus på fabriksoriginalitet, som ikke tager højde for, at disse køretøjer har mere end en menneskealders historie med skiftende ejeres brug, vedligehold og tilpasninger bag sig - eller at tilgangen til originalreservedele kan være knap afhængig af alder og fabrikat.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretojsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Originalitetskravet

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 tidstypiske tilpasninger.

Hertil kommer, at tilgangen til originalreservedele til de stadig ældre køretøjer kan være yderst knap. Det kan således være nødvendigt at tilpasse dele fra andre køretøjer for at kunne holde det kørende. Derfor er det glædeligt at få fastslået, at originalitet ikke er afgørende for køretøjets veteranstatus.

Afgiftsmæssig identitet

Med den foreslåede afskaffelse af kravet om, at veterankøretøjer skal fremstå som ved første registrering, aktualiseres spørgsmålet om, hvornår et indregistreret veterankøretøj mister sin afgiftsmæssige identitet. Motorhistorisk Samråd er bekendt med, at Skatteankestyrelsen i en aktuel sag vurderer, at SKAT's juridiske vejledning¹ på dette punkt er i strid med registreringsafgiftsloven for så vidt angår betydningen af gradvise modifikationer over tid.

Motorhistorisk Samråd har tidligere påpeget det retssikkerhedsmæssigt problematiske i at de afgiftsmæssige- og de tekniske regler for (veteran-) køretøjer i flere tilfælde ikke harmonerer, samt at vurderingen af afgiftsmæssige spørgsmål er forbundet med en høj grad af administrativt skøn uden klare retningslinjer herfor – med deraf følgende usikkerhed for både borgere og myndigheder.

Forenklingen af registreringsafgiftslovens veteranbestemmelse er et vigtigt skridt mod en løsning af disse regelkonflikter. Tilbage står dog de praktisk vigtige spørgsmål:

- Hvornår et indregistreret veterankøretøj herefter mister sin afgiftsmæssige identitet og dermed skal afgiftsberigtiges på ny.
- 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.

Motorhistorisk Samråd skal på den baggrund opfordre til, at der iværksættes et afklaringsarbejde for at tydeliggøre retstilstanden. For at den foreslåede forenkling af veteranbestemmelsen også skal få den ønskede effekt i praksis, bør spørgsmålet om (veteran-)afgiftsmæssigt identitetstab afgøres ud fra klare og objektive kriterier under hensyntagen til, hvilke oplysninger der registreres, i- og fremgår af det Digitale Motorregister (DMR).

Der fremhæves i lovforslaget, at tab af afgiftsmæssig identitet kan ske hvis motoreffekten øges med mere end 20%. Motorhistorisk Samråd finder det uhyre 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 kan der med fordel tages direkte udgangspunkt i 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.

Herved kan ejeren umiddelbart vurdere de afgiftsmæssige konsekvenser af påtænkte ændringer på køretøjet, frem for at skulle anmode skatte-myndighederne om en konkret skønsmæssig forhåndsvurdering.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

¹ Den Juridiske Vejledning 2020-2, I.A.1.8.3

Da tabet af afgiftsmæssig identitet indebærer, at der skal svares fuld afgift af køretøjet, er det vigtigt at fastholde, at kun *væsentlige konstruktive ændringer* bør udløse identitetstab, mens kosmetiske ændringer såsom lakering, karosseri-styling letmetal-fælg, sænkingsfjedre, glasfiberskærme/paneler og styret til motorcykler falder klart under bagatelgrænsen.

Registreringsafgift

Siden lanceringen af den politiske *Aftale om grøn omlægning af vejtransporten* har der været en omfattende debat om de afgiftsmæssige konsekvenser for veterankøretøjsejere.

Motorhistorisk Samråd ser generelt positivt på den foreslåede registrerings-afgiftsstruktur for veterankøretøjer, hvorved det hidtidige brændstoffillæg bortfalder, og køretøjerne friholdes for det foreslåede CO₂-tillæg.

Med det foreslåede ekstra skalaknæk vil registreringsafgiften for mange veterankøretøjers vedkommende blive lavere end efter de nugældende regler i kraft af køretøjernes nypris. Det skal dog påpeges, 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 at de virksomheder der finder deres omsætning, og har deres arbejdspladser, i det her felt, vil få svært ved at overleve.

Motorhistorisk Samråd 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.

Ændringerne for veteranmotorcyklernes vedkommende er desværre, for alle årganges vedkommende, af negativ karakter, da man fjerner det hidtidige bundfradrag. Motorhistorisk Samråd opfordrer derfor til, at man for motorcykler ældre end 35 år, bibeholder det hidtidige bundfradrag på 10.000 kr.

Eksportgodtgørelse

Forhøjelsen af afgiftsloftet rejser også 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 andrage 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. Problemstillingen forstærkes af den foreslåede forøgelse af loftet for registreringsafgiften, hvorved der kan blive tale om ganske betragtelige beløb. Motorhistorisk Samråd har i flere tidligere høringsvar gjort opmærksom på netop denne uheldige konstruktion i lovgivningen.

Da myndighedernes oplysninger om afgiftshistorikken for mange ældre indregistrerede køretøjers vedkommende er mangelfuld og i flere tilfælde er ikke-eksisterende, kan det efter omstændighederne være vanskeligt at beregne eksportgodtgørelsen for et veterankøretøj. Motorhistorisk Samråd skal derfor opfordre til, at der ses på, hvordan en model for eksportgodtgørelse mest hensigtsmæssigt kan udformes.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Vægtafgift

Veterankøretøjer betaler i dag 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: Den reelle brugsværdi af et veterankøretøj, er nærmere 8-10 pct. af et almindeligt transportmiddel.

Udviklingen på afgiftsområdet har dog i praksis 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.

For at tilskynde borgerne til at vælge mere miljøvenlige transportmidler indebærer lovforslaget en generel forøgelse af vægtafgiften. Den foreslåede forøgelse af vægtafgiften vil dermed indebære en yderligere skævvridning i forhold til veterankøretøjernes begrænsede brugsværdi. Hertil kommer, at brændstoføkonomien i praksis ingen betydning har ved valget af et veterankøretøj, da der i sagens natur ikke er tale om transportmidler til almindelig befordring.

Hvis vægtafgiftsreglerne skal have virkning efter intentionen og afspejle den faktiske brugsværdi, bør vægtafgiften for veterankøretøjer rettelig reduceres til 10 pct. På den ovenfor anførte baggrund skal Motorhistorisk Samråd dog på det kraftigste opfordre 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.

Genopbygning uden afgift

I dag er genopbygning af et veterankøretøj, efter trafikskade eller brand, muligt uden der svares ny afgift. Dette har reddet mange historiske og bevaringsværdige køretøjer

Henset til reservedelssituationen og den generelt meget højere pris for restaureringen af et historisk køretøj, vil skadede veterankøretøjer kunne ramme det loft der er for udgiften til genopbygning med den foreslåede ændring. Motorhistorisk Samråd skal på det kraftigste opfordre til, at reglerne om afgiftsfri genopbygning af veterankøretøjer bibeholdes i uændret form.

Oversigt

Motorhistorisk Samråd foreslår sammenfattende følgende konkrete ændringer til det fremsatte lovforslag:

- Afgiftsloftet for veterankøretøjer bibeholdes på 40 pct. som hidtil.
- Bundfradraget på 10.000 kr. bibeholdes for veteranmotorcykler.
- Undtagelsen for eksportgodtgørelse efter et køretøjs 35. år afskaffes.
- Vægtafgift for veterankøretøjer, reduceres fra 25 pct. til 10 pct. Alternativt friholdes for vægtafgiftsforhøjelserne der er fremlagt
- Afgiftsfri genopbygning efter skade, bibeholdes for veterankøretøjer.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Véhicules Anciens (FIVA).

Emma Sommer Degn

Fra: Niels Torpegaard Christensen
Sendt: 16. januar 2021 10:12
Til: Emma Sommer Degn
Emne: VS: Høringssvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love

Fra: Jesper Kiholm Andersen <Jesper.Kiholm@SKTST.DK>
Sendt: 21. december 2020 17:26
Til: Lovgivning og Økonomi <lovgivningoekonomi@skm.dk>
Cc: Niels Torpegaard Christensen <NC@skm.dk>; Thea Halse <TH@skm.dk>; Tatiana König Mortensen <TKM@skm.dk>
Emne: Høringssvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love

Til Skatteministeriet

Høringssvar til 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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.), j.nr. 2020-7586

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.



Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Funktionsleder
Skatterevisor / Master i skat

Skatterevisorforeningen

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

Til Skatteministeriet

Køge, den 15.1.2021

Høringssvar: J.nr. 2020 - 7586

Høring over lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgifts-loven, ligningsloven, og forskellige andre love (L 129). (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 erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.)

Suzuki Bilimport Danmark A/S afgiver hermed høringssvar til udkast til lovforslag til ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven, der skal udmønte den politiske aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om grøn omstilling af vejtransporten.

Suzuki Bilimport Danmark A/S vil i dette høringssvar koncentrere sig om forslagets uhensigtsmæssige konsekvenser for beskatningen af konventionelle biler, hvor afgiften på energieffektive biler med lav CO₂-udledning stiger, mens afgiften på mindre effektive biler med høj CO₂-udledning bliver lempet.

Uhensigtsmæssig konsekvens af lovforslaget

Jo lavere CO₂, des højere stigning. Jo højere CO₂, des større lempelse

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.

Denne uheldige effekt ved den nye afgift kan illustreres med nedenstående eksempel. Her er to biler med en udledning på hhv. 111 og 131 gram pr. km, og som med den tidligere afgift begge havde en udsalgspris på ca. 148.990 kr., regnet igennem. Resultatet er:

En bil med Mild Hybrid og lav CO₂-udledning (111 gram):

Stiger 7.202 kr. i afgift.

En bil uden elektrificering og højere CO₂-udledning (131 gram):

Falder 11.098 kr. i afgift.

Dermed **øges afgiftsforskellen** mellem top og bund **med mere end 18.000 kr.** – vel og mærket i den mest CO₂-udledende bils favør. Dette vil få salget af de mest CO₂-udledende biler til at stige, og det må anses at være stik imod den politiske målsætning om en nedsættelse af CO₂-udledningen.

Beregningen af de to eksempler følger her:

WLTP CO ₂ , gram pr. km	Eksempel 1		Eksempel 2	
	Lille bil med Mild Hybrid 12V		Lille bil uden hybrid	
	111	111	131	131
	Tidligere afgift	Ny afgift	Tidligere afgift	Ny afgift
Udsalgspris inkl. moms, før afgift	99.980	99.980	86.575	86.575
Reduktion for airbags	-5.120	-	-5.120	-
Reduktion for Euro NCAP 5*	0	-	0	-
Standardpris	94.860	99.980	81.455	86.575
Tidligere registreringsafgift (85%/150%)	80.631		69.237	
Ny afgift				
Op til 65.000 kr.	25%	16.250		16.250
65.001 til 202.200 kr.	85%	29.733		18.339
Over 202.200 kr.	150%	0		0
Standardfradrag i afgiften		-21.700		-21.700
Samlet afgift før benzinfradrag/CO ₂ -tillæg	80.631	24.283	69.237	12.889
Forskel i afgift før benzinfradrag/CO₂-tillæg		-56.348		-56.348
Fradrag for sikkerhedsseler	-3.000	-	-3.000	-
Fradrag for benzinøkonomi	-32.800	-	-8.000	-
Nyt CO ₂ -tillæg				
--> 125	250 kr.	27.750		31.250
126-->160	500 kr.	0		3.000
160-->	950 kr.	0		0
Samlet afgift efter benzinfradrag/CO ₂ -tillæg	44.831	52.033	58.237	47.139
Forskel efter benzinfradrag/CO₂-tillæg		7.202		-11.098
Udsalgspris (ex. lev. omk.) før og efter ny afgift	144.811	152.013	144.812	133.714
Udsalgspris (inkl. lev. omk.) før og efter ny afgift	148.991	156.193	148.992	137.894

Ovenstående problemstilling er ganske relevant for det samlede CO₂-aftryk, for selvom afgiftsreformen har fokus på nul- og lavemissionsbiler med en målsætning på 775.000 biler i perioden frem til 2030, vil ca. 2/3 af personbilssalget i samme periode fortsat være konventionelle biler – heraf en stor del i den billigere prisklasse, hvor man slet ikke kan købe hverken elbiler eller Plug-in hybridbiler.

Vi kan derfor kun opfordre til, at man ændrer lovforslaget, så man ikke oplever en stor stigning i CO₂-udledningen fra de konventionelle biler.

Enkel løsning

Heldigvis er løsningen på ovenstående problemstilling enkel. Det kan fx gøres på følgende måder:

1. Ved at øge incitamentet ved lav CO₂-udledning. Fx ved at sætte tillægget for CO₂ under fx 100 gram pr. km lavere, og så samtidigt øge tillægget ved niveauer over de 100 gram, således at der bliver en større forskel på afgiftsberegningen fra biler med lav CO₂-udledning i forhold til biler med højere CO₂-udledning.

Eller

2. Ved at tilgodese elektrificeringen og den CO₂-besparende hybridteknologi med et ekstra fradrag – nøjagtigt som man gør med PHEV (Plug-in Hybrid), men selvfølgelig med mindre beløb svarende til de lavere omkostninger for teknologien. Det kan fx være:
 - a. Et ekstra fradrag til MHEV på 10.000 kr. (MHEV=Mild Hybrid defineres i branchen som hybridbiler med en elmotor på op til 20kW)
og
 - b. Et ekstra fradrag til FHEV på 20.000 kr. (FHEV=Full Hybrid defineres i branchen som hybridbiler med elmotor over 20 kW).

Det skal bemærkes, at forslag nr. 2 kan gennemføres uden negativ konsekvens for de biler, som er solgt efter ikrafttrædelsesdagen den 18. december.

Bemærkning angående information om lovforslagets konsekvenser

Efter at have været i dialog med flere politikere omkring ændringerne i afgifter, er vi stødt på et par misforståelser, som vi vil prøve at rode bod på her.

1. Forvirring om begrebet hybrid

Vi har konstateret, at der er forvirring om begrebet Hybrid, hvor vi flere gange er stødt på forkerte udsagn og opfattelser – herunder at "Hybrid" og "Plug-in Hybrid" er det samme, eller at hybridbiler bruger benzin til at oplade batterierne.

Kort sagt findes der flere forskellige hybridteknologier, der alle er en elektrificering af drivlinjen, således at bilen er udstyret med både en elmotor og en benzinmotor (eller i sjældne tilfælde diesel). Vi har tilladt os at vedhæfte en kortfattet oversigt, hvor de forskellige hybridsystemer er fordelt på tre hovedgrupper, som er hhv. Mild Hybrid, Full Hybrid og Plug-in Hybrid. De har alle til formål at reducere af CO₂-udledningen i sammenligning med ikke elektrificerede biler.

2. *Misvisende information*

Derudover er vi også blevet mødt med argumenter, der har sin rod i de til lovforslaget medfølgende konsekvensberegningerne fra Skatteministeriet. Men disse beregninger er misvisende. Det gælder f.eks. tabel 1 her:

Tabel 1. Anskaffelsespris for benzin- og diesebiler i 2021 før og efter, fordelt på segmenter

Segment	Antal biler for	Gnst. pris for	Gnst. registreringsafgift for	Gnst. pris efter	Gnst. registreringsafgift efter	Ændring
Mikro	37.400	102.900	25.500	108.000	30.600	5.100
Lille	61.600	180.900	66.700	181.400	67.200	600
Mellem	57.100	287.200	117.500	288.600	119.000	1.500
Stor	32.800	423.700	193.200	426.800	196.300	3.100
Premium	6.900	587.700	292.100	592.800	297.200	5.000
Luksus	300	1.619.100	924.300	1.634.300	939.500	15.200
Sport	800	1.186.700	672.200	1.201.300	686.800	14.600
Total	196.900	258.000	106.400	260.300	108.800	2.300

Ovenstående beregninger er tilsyneladende baseret på biler og data fra 2019. Men der er ingen bilmærker, der sælger 2019-modeller i 2021, så konsekvensberegningerne giver ikke et retvisende billede.

Vi kan i den forbindelse nævne, at vor egen Suzuki Baleno uden hybrid stod til et fald på 9.500 kr., men den model er udgået og sælges ikke mere. Til gengæld får de nyeste af vore modeller i dette segment – Suzuki Swift Hybrid og Suzuki Ignis Hybrid med lav CO₂-udledning – en stigning på hhv. 7.202 kr. og 14.750 kr. Der er virkelig stor forskel mellem beregningerne fra Skatteministeriet og så den reelle ændring på de biler, som vi skal sælge i 2021 – især på elektrificerede biler med hybridteknologi og lav CO₂-udledning.

Med venlig hilsen

Suzuki Bilimport Danmark A/S

Stig Jensen
Direktør

Erik C. Petersen
Marketingchef

	Benzin- og dieselmotorer uden elektrificering	Mild Hybrid (MHEV)	Hybrid (HEV/FHEV/Full Hybrid)	Plug-in Hybrid (PHEV)
Definition af kategori	Ingen elektrificering	Elektrificeret med el-motor på op til 20 kW effekt	Elektrificeret med el-motor med mere end 20 kW effekt	Elektrificeret med el-motor samt batteri opladeligt fra ekstern kilde (stik, stander etc.)
El-motors placering	-	El-motor monteret direkte på benzin-/dieselmotor eller transmission	El-motor og benzinmotor fungerer separat	El-motor og benzinmotor fungerer hver for sig og sammen
El-motorens spænding	-	12V, 24V eller 48V. Enkelte systemer op til 160V	150V-350V	Op til 450V
Kørsel	Kører udelukkende på benzin eller diesel.	El-motor hjælper ved start og acceleration. Da elmotor er monteret direkte på motor eller transmission, kan en MHEV bil ikke køre på el alene.	Kan køre på el alene - dog kun over korte afstande. Skifter mellem benzin og el efter behov.	Kan køre på el alene (normalt fra 40 og op til 75 km). Skifter mellem el og benzin efter behov. Kan også køre på el og benzin samtidigt (ved fx. hurtig acceleration)
Opladning	-	Selvopladelig. Oplades under kørsel ved påløb og nedbremsning, hvor elmotoren fungerer som generator/dynamo.	Selvopladelig. Oplades under kørsel ved påløb og nedbremsning, hvor elmotoren fungerer som generator/dynamo.	Kan oplades i ladestander. Og kan oplades under kørsel i særligt "charging mode", hvilket koster en del brændstof. Oplades bilen ikke, kører den som almindelig FHEV.
Brændstofforbrug i fht. WLTP-norm	Måles ved fast testcyklus. CO2-tal er retvisende ved almindelig kørsel	Måles ved fast testcyklus. CO2-tal er retvisende ved almindelig kørsel	Måles ved fast testcyklus. CO2-tal er retvisende ved almindelig kørsel	Måles ved fast testcyklus. Efterfølgende reguleres for rækkevidde på el/batteri så normender på 50-100 km/L (kun retvisende for kortere ture med fuldt opladet batteri)
CO2-fordel ved elektrificering	-	Op til 20% besparelse (Fx Suzuki Vitara 48V Hybrid fra 12-16%)	Op til 30% besparelse (Fx Toyota Corolla og Suzuki Swace ca. 29%)	Op til 85% besparelse (kun kortere ture med fuldt opladet batteri)