



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

10. oktober 2017

J.nr. 2017 – 5154. Høring – Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse af øget differentiering brændstofforbrugsafgift).

Autobranchen Danmark skal hermed fremkomme med organisationens bemærkninger til lovforslag L4.

Autobranchen Danmark er som udgangspunkt tilfreds med at der generelt sker en nedsættelse af registreringsafgifterne på biler og motorcykler med det fremsatte forslag. Vi havde naturligvis hellere set en grundlæggende ændring til en teknisk baseret afgift, og de foreslåede ændringer har desværre endnu engang karakter af lappeløsninger, som kan gøre det meget vanskeligt at håndtere afgiftsberegningerne for forhandlerne.

Vi har derfor heller ingen bemærkninger til ændringen af afgiftssatser og skalaknæk, ligesom vi kan tilslutte os ændringerne vedrørende ABS og ESC (fjernelse af fradrag) samt ændringen vedrørende selealarmer (forhøjelse af fradraget). Dog skal det i forhold til selealarmer præciseres, at vi forventer at nedskrivningen af værdien af sikkerhedsudstyr på brugte biler tager udgangspunkt i de foreslåede 1000 kr. pr selealarm og følger de samme principper som hidtil.

Vi kan som udgangspunkt også godt tilslutte os, at der sker en forhøjelse af fradrag for opnåelse af 5 stjerner i EuroNcap, men skal dog bemærke, at det efter vores opfattelse kan have nogle uheldige konsekvenser i den foreslåede udformning. Vi finder at der i den foreslåede udformning kan være en begunstigelse af biler godkendt efter en ældre EuroNcap norm, hvor det var lettere at opnå 5 stjerner end nu, og at disse biler derfor vil kunne opnå et fradrag uden at have det samme sikkerhedsniveau som biler godkendt efter den seneste norm. Ligeledes finder vi det problematisk, at nye bilmodeller, som måske ikke er testet inden de bliver markedsført i Danmark, og derfor ikke kan opnå fradraget, heller ikke efterfølgende kan opnå fradraget for de køretøjer, der allerede er indregistreret, uanset at sikkerhedsudstyret er det samme. Ligeledes kan det være problematisk, at nogle bilmodeller kan være testet med et lavere sikkerhedsudstyrsniveau end de modeller, der markedsføres i

Danmark, og at sikkerhedsudstyret, hvis det er monteret på de modeller der sælges i Danmark, derfor burde kunne udløse fradraget.

Et alternativ til de foreslåede ændringer af fradragene for sikkerhedsudstyr kunne være, at der blev givet fradrag for konkret sikkerhedsfremmende sikkerhedsudstyr, hvor udstyrets karakter og type løbende kunne tilpasses den teknologiske udvikling, som eksempelvis, afstandsradar, automatisk nødbremse, blindvinkel assistent og lignende udstyr. Dette udstyr har hidtil i vidt omfang har været fravalgt både af importører som standardudstyr og af forhandlere og kunder, når det aktivt skulle tilvælges. Erfaringen viser, at det er den mest effektive måde at få indarbejdet nyt sikkerhedsudstyr i de biler, der sælges i Danmark.

Vi har ingen indvendinger imod de foreslåede ændringer omkring tillæg og fradrag for brændstofforbrug og ændringerne i de grønne ejerafgifter.

Med hensyn til beregningen af de nye afgifter skal vi dog præcisere, at det er af overordentlig stor betydning for vores medlemmer – bilforhandlerne – at SKAT meget hurtigt får etableret de nødvendige systemer til beregning af afgiften efter de nye satser, samt at perioden hvor der skal ske en efterberegning bliver kortest mulig. Vi skal gøre opmærksom på, at det udlæg, som vores medlemmer har for registreringsafgift i overgangsperioden, kan have meget store likviditetsmæssige påvirkninger for den enkelte forhandler. Det skyldes bl.a. også, at den gennemsnitlige nedsættelse pr. bil vil være væsentlig større i 2017 end det har været ved de tidligere ændringer. En længere periode inden tilbagebetalingerne finder sted vil derfor medføre store likviditetsmæssige udfordringer.

Autobranchen Danmark er som udgangspunkt også enig i, at der er behov for klarere regler på hele leasingmarkedet. Vi finder imidlertid, at man med det fremsatte forslag går langt videre, end hvad der er nødvendigt, og at reglerne bliver unødigt komplicerede. For det første finder vi det problematisk, og for så vidt også unødigt, at forhandlernes demobiler bliver omfattet af reglerne. Demobiler er i dag typisk finansieret gennem leasingaftaler, men faktisk er det begrundet i, at det har været nødvendigt i forhold til dels forhandlernes likviditet og dels bankernes godkendelse af engagementerne med de enkelte forhandlere. Foranlediget af krav til bankerne er der sat grænser for, hvor store kreditter forhandlere kan indrømme, og derfor har det været nødvendigt, at forhandlerne ikke ejer demobilerne, men blot leaser dem. Når den mulighed fratages dem, vil det have store økonomiske konsekvenser for langt de fleste nybilforhandlere. De er i forhold til importørerne forpligtet til at have et antal biler af de forskellige modeller registreret til demonstrationskørsel, ligesom de er forpligtet til at have et antal biler registreret til brug for udlejning til kunder på værkstedet, bl.a. ifølge aftaler med forsikringselskaber. Forhandlerne kan derfor ikke blot undlade at have den type biler indregistreret, og mange vil ikke have økonomiske muligheder for at betale for dem på fuld afgift. Det skal i den forbindelse nævnes, at det ikke er usædvanligt at en gennemsnitlig provinsforhandler kan have 40-50 biler kørende for at honorere de nævnte forpligtelser overfor importører, forsikringselskaber og kunder. Derfor er den såkaldte demoleasing en nødvendig måde at finansiere de nødvendige biler på. Selv hvis en forhandler vælger selv at købe demobilerne og betale fuld afgift, vil afgiften skulle genberegnes efter senest 4 måneder – således som vi forstår forslaget – i hvert fald hvis han

har opnået en rabat ved indkøb af bilerne. Den skærpelse finder vi helt unødvendig, og unødigt bureaukratisk.

Med de foreslåede skærpelser omkring muligheden for at lave aftaler om at leasingtager kan overtage køretøjet efterfølgende, herunder kan hæfte for en restværdi, er det vores opfattelse, at man dermed reelt fjerner muligheden for at lave finansiel leasing på biler på forholdsmæssig afgift i Danmark. Vi tvivler på, at det har været hensigten med forslaget og skal derfor opfordre til, at denne del gentænkes.

Forslaget indeholder også regler om genberegning ved salg og efter senest 4 måneder. Det vil imidlertid have den konsekvens, at en forhandler ikke på forhånd kan beregne hvad en bils pris skal være ved salg som brugt, ligesom man, hvis muligheden for leasing skal fortsætte, ikke kan fastsætte hvad en leasingydelse skal være. Specielt i forhold til privatleasing vil det efter forbrugerbeskyttelsesreglerne ikke være muligt efterfølgende at regulere leasingydelsen, idet forbrugerne har krav på at få oplyst dels hvad ydelsen vil være i hele periode og dels hvad de samlede omkostninger vil være i hele leasingperioden.

Den foreslåede genberegning af alle biler registreret til en bilforhandler vil også medføre unødige administrative byrder for forhandlerne, Det vil betyde at alle biler, der har været benyttet i bilvirksomheden, uanset om de er købt eller leaset, skal genberegnes senest efter 4 måneder, eller ved et tidligere salg, hvis man skal tage bemærkningerne til punkt nr. 41 for pålydende (side 33, venstre spalte, de 3 afsnit fra midten og nedefter). Det vil samtidig have den konsekvens, at der ikke længere vil være firmabiler, som typisk også er leasede, til sælgerne i bilvirksomhederne, men at sælgerne måske i stedet for vil være nødsaget til at købe bilerne selv.

Vi kan også se en mulig konkurrenceforvridning i at bilhandelsvirksomheder skal foretage genberegning af alle deres biler, hvorimod det ikke vil være tilfældet for andre typer virksomheder. Imidlertid findes der mange meget store virksomheder, som indkøber mange biler med store flåderabatter, og som selv sælger dem igen, uden at det i gængs forstand kan betegnes som bilhandelsvirksomheder, og som efter forslaget ikke skal foretage genberegning. Ligeledes vil der ikke skulle foretages genberegning ved salg til slutbruger, eksempelvis en privatkunde, og teoretisk set vil denne slutbruger dermed kunne købe bilen billigere end en storkunde, og dermed betale mindre i afgift. Der vil derfor stadig være åbent for uligheder i afgiften på i øvrigt identiske biler.

Vi finder derfor, at den del af forslaget som omhandler forhandlernes demobiler, værkstedsbiler, sælgerbiler og lignende skal udgå af forslaget eller at indholdet i det mindste skal gentænkes, så det ikke får de nævnte urimelige konsekvenser for forhandlerne.

I forslaget er også indeholdt et forslag om en forøgelse af det minimumbeløb der skal stilles som sikkerhed ved godkendelse som selvanmelder. Ligeledes er der foreslået et variabelt element som skal stå i forhold til virksomhedens afgiftstilsvaret. Det har vi som udgangspunkt ingen indvendinger imod. Derimod finder vi det problematisk, at der ikke er loft på størrelsen af det variable element. Vi vil derfor foreslå, at der tilføjes et loft som eksempelvis kan svare

til virksomhedens gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvær, opgjort over en periode, eller en anden lignende begrænsning. Som forslaget ligger kan SKAT uden begrænsninger selv fastsætte det beløb, der skal stilles til sikkerhed, hvilket ikke synes at indeholde en tilstrækkelig grad af retssikkerhed for virksomhederne.

Der er i forslaget angivet en overgangsordning i § 3 stk. 4, hvorefter der for biler, hvorom der er indgået en bindende købsaftale med en slutbruger senest den 2. oktober, gives valgfrihed for afgiftsberigtigelse efter de nye eller de gamle regler. Vi finder at en tilsvarende overgangsordning også bør gælde, hvor der er indgået en bindende leasingaftale senest den 2. oktober, idet der ellers vil opstå en urimelig forskelsbehandling mellem køb og leasing. Som vi forstår det, er der lagt op til, at leasingbiler skal være indregistreret første gang senest den 2. oktober for at være omfattet af de gældende regler, og at det således ikke er tilstrækkeligt, at der kan dokumenteres en endelig leasingaftale. Hvis det er korrekt forstået, må det betragtes som lovgivning med tilbagevirkende kraft, idet i øvrigt lovligt indgåede aftaler ikke vil kunne gennemføres i overensstemmelse med aftalen mellem parterne.

I forbindelse med import af brugte biler vil vores medlemmer få en række udfordringer i forbindelse med værdifastsættelsen af den brugte bil. Vi kan derfor foreslå, at man i stedet for fastsætter en enklere model for beregning af bilens værdi før afgift. Man kan tage udgangspunkt i en pris, fastsat da bilen var ny inklusiv den lovmæssige avance. Den pris kan herefter afskrives procentuelt månedsvis over en nærmere fastsat årrække, hvorefter der ikke længere vil skulle beregnes afgift, eller måske blot betales et minimumsbeløb. På den måde kunne man altid beregne afgiftsgrundlaget, dog med mulighed for at differentiere for stand og kilometertal. Det ville medføre en lagt enklere måde at vurdere prisen på ved brugtimport, og det ville være et element i retning af den teknisk baserede afgift, som vi helst så indført. Ligeledes ville det medføre et mindre behov for kontrol fra SKATs side, idet afgiftsberegningen i vidt omfang ville kunne automatiseres.

Endelig skal det nævnes at i forhold til forslaget om offentliggørelse af afgiftsbeløb (nr. 44) finder vi, at et sådant forslag vil være i strid med konkurrenceretten. En offentliggørelse som den foreslåede vil betyde, at enhver relativt enkelt vil kunne beregne den avance en forhandler har beregnet sig, specielt ved brugtbilimport, og det vil i så fald være den eneste branche, hvor en sælger vil skulle offentliggøre den avance, han har opnået ved salg af en vare. Derfor må vi naturligvis protestere over for den del af forslaget.

Vi imødeser herefter en hurtig behandling af forslaget, idet vores medlemmer i snart 2 måneder har været hårdt presset af det stop i bilsalget, som offentliggørelse af aftalen og det foreliggende lovforslag har medført. Vi står selvfølgelig til rådighed for uddybende kommentarer og drøftelser.

Med venlig hilsen
Autobranchen Danmark

Gitte Seeberg
Adm. direktør