

Advokatrådet



Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

Pr. mail
lovgivningoekonomi@skm.dk
esd@skm.dk, vns@skm.dk og sob@skm.dk

DATO: 18. august 2021
SAGSNR.: 2021 - 2482
ID NR.: 758531

(Skatteministeriets j.nr.: 2021-2006)

Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet

Ved e-mail af 25. juni 2021 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet foreslår følgende ændring af forslaget § 3, nr. 4:

4. I § 15, stk. 1, nr. 3, ændres »gæld til staten« til: »forfalden gæld til det offentlige«.

Da enhver borger og virksomhed på ethvert tidspunkt vil have gæld til det offentlige (forfalden og uforfalden), er den nuværende formulering ikke retvisende. Den foreslåede ændring vil rette op herpå og derudover også bringe lovens ordlyd i overensstemmelse med lovens formål.

Med venlig hilsen



Andrew Hilder Crichton
Generalsekretær



j.nr. 2021-2006
AutoBranchen Danmark
Langebrogade 1
1411 København K

27. juli 2021

AutoBranchen Danmarks høringssvar på Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

AutoBranchen Danmark (herefter kaldet ABDK) ønsker at afgive høringssvar på nærværende udkast til lovforslag. ABDK er en brancheorganisation inden for autobranche, der repræsenterer 1.200 medlemmer, der er bilforhandlere, leasingselskaber og autoværksteder.

1. Fremrykning af fristen for genberegning af leasingkøretøjer mv. fra 4 til 3 måneder efter tidspunktet for første registrering.

ABDK synes det er ærgerligt, at man fra myndighedernes side endnu engang strammer reglerne og laver skærpede krav til beskatning på en branche, der allerede har været igennem en stor afgiftsoplægning i 2021, har fået skærpet momskravene ved salg af biler, der har kørt på forholdsmæssig afgift, og med Landsretsafgørelsen, der ændrede definitionen af "nyvognspris" i beskatningsretlig forstand, har branchen været ramt af mange store ændringer med mindre fortjeneste som konsekvens.

Med denne ændring ønsker Skatteministeriet at mindske den skattemæssige fordel, SKM mener, der kan opnås som følge af, at fx flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer indtil køretøjerne skal genberegnes. Den tabte indtjening for virksomhederne ønskes tilgår statskassen. Det er i lovudkastet estimeret, at lovændringen vil medføre leasingselskabers mv. fortjeneste svarende til provenu på ca. 80 mio. kr. årligt, hvilket må siges at være et ikke-ubetydeligt tab af indtægt for virksomhederne. Herudover vurderes det, at fremrykningen af genberegningstidspunktet vil medføre ekstra administrative omkostninger for virksomhederne til at fremskaffe den nødvendige dokumentation og tilstrækkelige sammenligningsgrundlag i form af annoncerede handelspriser m.v. til brug for genberegningen. Virksomhederne bruger allerede i dag meget tid på at fremskaffe den nødvendige dokumentation, og tage sig af sager om efterkontrol, og



AutoBranchen Danmark

at der nu skal stilles yderligere krav samtidig med at deres indtægt falder, mener vi ikke er rimeligt. Virksomhederne er tidligere blevet stillet i udsigt, at deres administrative omkostninger til genberegning ville falde, når de fik adgang til Motorstyrelsen IT-system "Estematic", der skulle lette den administrative byrde og bidrage til færre tvister om handelsværdien. Det er dog i år i Skattestyrelsen blevet besluttet, at de ikke vil prioritere at bruge midler på 2. fase af Estematic, der skulle give selvanmelderne adgang til systemet.

Dette på trods af, at der fra Folketinget er afsat midler til projektet. Det mener ABDK er dybt kritisabelt, og henstiller til at man genoptager projektet – især med henblik på nærværende skærpelse af loven.

Vi mener, at branchen trænger til ro om de regler, der gælder på området, og at man fra myndigheders side ikke konstant ændrer og komplicerer regler, der er indført for ganske få år siden. Herudover ønsker ABDK at gøre opmærksom på, at autobranche allerede bidrager med store summer i registreringsafgift, moms, sikkerhedsstillelse for registreringsafgift for selvanmeldere mv., og vi mener ikke, at branchen bør tilpligtes at betale yderligere til statskassen.

2. Endvidere foreslås det at justere hæftelsesbestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 20, så risikoen for unddragelse ved særlige selskabskonstruktioner mindskes.

Inden for autobranche er der de seneste år fremkommet en ny type virksomheder, hvis formål er at værdifastsætte og afregne registreringsafgift på vegne af den virksomhed eller person, som henvender sig til dem. Disse virksomheder kaldes "eksterne afgiftsberegnere". De stiller som oftest garanti for værdifastsættelsen og den indbetalte registreringsafgift. De senere år er en lang række bilforhandlere, der er registreret som selvanmeldere efter REGAL §§ 14 og 15, begyndt at benytte disse virksomheder, på trods af, at de selv har kompetence til at værdifastsætte og afregne registreringsafgift til Motorstyrelsen. Denne adfærd er begrundet i den høje efterkontrol af værdiansættelser samt et højt antal af efterreguleringer af selvanmelderens værdiansættelse, som fører til store efterregninger på afgiftsbeløb. Hertil skal tillægges, at der i 2019 blev indført en forhøjet sikkerhedsstillelse for selvanmeldere for registreringsafgift, der for nogle bilforhandlere har betydet, at de er gået fra at stille 500.000 kr. i sikkerhedsstillelse til 7,5 mio. kr. Kravet til sikkerhedsstillelse er inddelt i trappeintervaller: Jo højere årlig registreringsafgift virksomhed afregner, desto større sikkerhedsstillelse skal der stilles. Så hvis man eksempelvis lader en ekstern virksomhed beregne og afregne registreringsafgiften, vil beløbet ikke fremgå af ens eget regnskab, hvorfor der kræves en mindre sikkerhedsstillelse.

Disse to parametre får bilforhandlerne til at se på alternative muligheder for at lade andre stå for værdiansættelsen og afregningen af registreringsafgift. Hvis man som foreslået i dette lovforslag vedtager en solidarisk hæftelsesbestemmelse, der vil gælde for biler indregistreret første gang i Danmark, vil det udhule disse eksterne afgiftsberegners eksistensberettigelse.



AutoBranchen Danmark

Den solidariske hæftelsesrisiko for kunden (bilforhandleren), vil afstedkomme en stor risiko for bilforhandleren for at kunne risikere, at hæfte for den for lidt indbetalte registreringsafgift, som Motorstyrelsen ved en efterkontrol vil kunne finde på køretøjet. Hvis bilforhandleren i stort omfang har udliciteret opgaven med værdifastsættelse og betaling af registreringsafgift til en ekstern afgiftsberegner, vil det kunne være et stort efterslæb, som bilforhandleren ender med, at skulle hæfte for, hvis den eksterne afgiftsberegner ikke er likvid til at betale eller går konkurs. En indføjelse af en solidarisk hæftelsesbestemmelse vil være særdeles byrdefuld for bilforhandlerne, der i god tro har udliciteret opgaven med værdifastsættelse til en ekstern virksomhed, har betalt et ikke- betydeligt gebyr for denne service og ikke mindst sikkerhed for, at den eksterne afgiftsberegnervirksomhed indestår for risikoen, hvis Motorstyrelsen ved efterkontrol ændrer virksomhedens værdifastsættelse.

ABDK ønsker at gøre opmærksom på, at vores medlemmer de seneste år har oplevet en markant stigning af kontrollen af værdifastsættelse og det til selvanmelderne uddelerede skøn til at vurdere køretøjet handelsværdi. Vores medlemmer oplever efterreguleringer på helt ned på 1.500 kr., hvilket efter vores vurdering burde ligge inden for selvanmelderens uddelerede ret til at foretage skøn, som burde berettigede til en vis bagatelgrænse for ændringer.

ABDK henstiller til, at den foreslåede bestemmelse forkastes, eller man stiller yderligere krav til sikkerhedsstilling for registreringsafgift for de eksterne afgiftsberegnervirksomheder, således der er sikkerhed for efterfølgende krav i tilfælde af virksomhedens manglende likviditet eller konkurs.

- 3. At skattefritage værdien af en arbejdsgiverbetalt ladestander i forbindelse med beskatning af fri bil. For at skabe sammenhæng hermed foreslås det, at hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, ikke skal beskattes af værdien af ladestander, der stilles til rådighed af virksomheden i forbindelse med fri bil, ligesom det tydeliggøres, at ladestander ikke skal indgå i beregningen af den afgiftspligtige værdi.**

ABDK bifalder ændringsbestemmelsen, der vil gøre det mere lukrativt for arbejdsgivere og arbejdstagere at vælge et køretøj, der er elektrisk, og dermed udleder mindre CO2.

- 4. Derudover foreslås det at indføre en særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af køretøjer, der træder i stedet for forvaltningslovens regler herom. Dette vil medvirke til at understøtte gennemsigtighed og dialog, samtidig med at borgere og virksomheders ønske om at tage deres køretøj i brug hurtigst muligt tilgodeses.**

ABDK bifalder ændringen, og har ingen yderligere bemærkninger hertil.



- 5. Det foreslås desuden at ændre kravene til selvanmeldere og nummerpladeoperatører, så de fremover ikke må have gæld til det offentlige. Derved præciseres det, at fx kommunal gæld ligestilles med gæld til staten. Endelig foreslås en række ændringer af mere teknisk karakter, der vurderes at være hensigtsmæssige for administrationen af motorområdet.**

ABDK bifalder udvidelsen af bestemmelsen, og har ikke yderligere bemærkninger.

- 6. Gebyr for ændring af registrering af køretøjers ejere eller brugere.**
Det foreslås derfor, at køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, præciseres, så bestemmelsen omfatter opkrævning af et gebyr for enhver ændring af et køretøjs registrerede ejere eller brugere, herunder også sletning af registrerede ejere eller brugere, der sker uden samtidig afmelding af køretøjet. Der tilsigtes ikke herved nogen ændring af gældende ret.

ABDK har ingen bemærkninger til dette punkt.

- 7. Totalskadede køretøjer.**

ABDK bifalder undtagelsen af køretøjer på forholdsmæssig afgift fra REGAL § 7, stk. 1, og har ikke yderligere bemærkninger.

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Emma Sommer Degn (ESD@skm.dk), Mai-Britt Bonde (mbb@skm.dk), Vibeke Nørgaard Sylvest (VNS@skm.dk), Signe Øgendahl Beeck (SOB@skm.dk), 'Acr Info' (info@acr.dk)
Fra: helmutmadsen@dbmail.dk (helmutmadsen@dbmail.dk)
Titel: journalnummer 2021-2006
Sendt: 03-07-2021 11:18

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

AutoCamperRådet har ingen bemærkninger til de anførte ændringer i forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

Med venlig hilsen

AutoCamperRådet

Helmut Madsen

Tlf: +45 20 45 68 86

Mail: hm@acr.dk



Virusfri. www.avg.com

Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk

Cc:

esd@skm.dk

vns@skm.dk

mbb@skm.dk

sob@skm.dk

Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet

Bilbranchen i DI har modtaget lovforslag om ændringer på motorområdet i høring. Bilbranchen har i den forbindelse følgende bemærkninger til forslaget:

Indledningsvist bemærker vi, at der ikke er overensstemmelse mellem numrene i udkast til lovforslaget § 3 og bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser. Henvi-ningerne i det følgende er til § og nummer i lovforslagets tekst.

Til § 3, nr. 3

Bilbranchen har noteret sig, at dette forslag slet ikke har noget med motorområdet at gøre, men stammer fra en politisk aftale omkring politiområdet, hvor forslaget indgår som en del af finansieringen af en politireform. Bilbranchen finder det besynderligt, at leasing- og bilbranchen skal være med til at finansiere en reform på et helt andet om-råde.

Regal § 9a omfatter også bilforhandlernes biler, herunder demonstrations- og udlej-ningsbiler til værkstedskunder uanset om disse er leaset eller købt, som nu også skal genberegnes allerede efter tre måneder. Det bliver dermed i endnu højere grad end efter de nuværende fire måneder vanskeligere at udregne realistiske priser på så nye biler. Der findes simpelthen et meget begrænset sammenligningsgrundlag for markedsprisen for en tre måneder gammel bil. Dermed er der fare for, at bilforhandlere og leasingselskaber ved genberegningen må ty til at lave en teknisk værdifastsættelse ud fra en skematisk nedskrivning med 2+2+2 pct. af listepriisen i de tilfælde, hvor der ikke findes sammenlig-nelige køretøjer til salg. Den skematiske beregning, som pt. er en undtagelse til værdi-fastsættelse på baggrund af den reelle markedspris, risikerer dermed at blive hovedreg-len fremover.

Til § 4, nr. 1

Bilbranchen kan som udgangspunkt støtte en ordning som den foreslåede med partshø-ring i forbindelse med værdifastsættelse af nye og brugte biler. Det fremgår dog af be-mærkningerne til lovforslaget, at det anslås at koste det offentlige – dvs. Motorstyrelsen – 3,8 mio. kr. årligt at gennemføre den foreslåede partshøring. Det undrer os, at der i stedet for at stille en brancheløsning til rådighed i relation til det semiautomatiske vær-difastsættelsessystem, Estimatic, prioriteres en omkostningstung og administrativ be-sværlig parthøringsordning.



Motorstyrelsen har til branchen oplyst, at man ikke går videre med næste fase af det semiautomatiske værdifastsættelsessystem som en konsekvens af en samlet prioritering af it-ressourcer i Skatteforvaltningen. Det var i denne fase, løsningen til selvanmeldere ellers skulle udvikles, så selvanmeldere og Motorstyrelsen fik mulighed for at anvende det samme datagrundlag ved værdifastsættelsen.

Motorstyrelsen har i den forbindelse som compensation til branchen foreslået følgende alternativer til det semiautomatiske værdifastsættelsessystem:

- Bedre dialog ved store forskelle i prissætningen – Motorstyrelsen ringer ud.
- Igangsætning af et arbejde internt for at skabe endnu større gennemsigtighed i dels det materiale, Motorstyrelsen anvender, dels det materiale, styrelsen sender ud med afgørelserne. Motorstyrelsen skal begrunde, hvad den gør og hvorfor.
- Dialog med branchen – hvad kan branchen se af korrigerende løsninger, ønsker mv.
- Motorstyrelsen er i gang med at få lavet nye brevskebeloner, hvor der er fokus på bedre begrundelser og gennemsigtigheden

Hertil kommer nu en egentlig parthøringsprocedure. Bilbranchen skal i stedet foreslå, at ressourcerne til ovennævnte anvendes til at udvikle den planlagte brancheløsning til Estimatic. Når Motorstyrelsen og branchen ikke har det samme datagrundlag at tage udgangspunkt i ved værdifastsættelsen, vil det øge begge parter tidsforbrug ved at finde og argumentere for det af parten udvalgte sammenlignelige annoncemateriale. Det er således en udfordring, når datagrundlaget er forskelligt. Når parterne ikke kigger ind i de samme data, vil de aldrig kunne nå frem til den samme værdifastsættelse. Derfor virker partshøringen som en symptombehandling frem for at sætte ind, hvor det giver bedst mening – også ressourcemæssigt.

Endelig synes den kritik Folketingets Ombudsmand har rejst af Motorstyrelsens værdifastsættelse af brugte køretøjer som begrundelse for partshøringen også at flytte ansvaret for at træffe korrekte afgørelser over på selvanmelderen. Ombudsmanden udtaler, at når motorankenævnene i mere end halvdelen af de gennemgåede sager helt eller delvist tilsidesætter Motorstyrelsens primære grundlag for værdiansættelsen (de udvalgte annoncer eller tidligere niveaulisten), må det rejse nogle grundlæggende spørgsmål om sagsoplysningen i sagerne, herunder om hvordan (annonce)grundlaget for en afgørelse udsøges. Bilbranchen mener, at Ombudsmanden peger på, at Motorstyrelsen *selv* skal være bedre til at oplyse sagen – ikke at Motorstyrelsen gennem en partshøring skal bede selvanmelderen om at gøre arbejdet for sig.

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen
Seniorchefkonsulent



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
lovgivningogoekonomi@skm.dk

13. august 2021

j.nr. 2021-2006

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af lade-standere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

Skatteministeriet har den 25. juni 2021 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af lade-standere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere) i høring.

Camping Outdoor Danmark har følgende bemærkninger til forslaget:

Forkortelse af tidsfristen for genberegning – Registreringsafgiftslovens § 9 a

Der er fremsat forslag om at fremrykke fristen fra 4 til 3 måneder for genberegning af nye køretøjer, der bl.a. er indregistreret til virksomheder, som handler med køretøjer mv.

Det er Camping Outdoor Danmarks vurdering, at den gældende bestemmelse om genberegning giver vores medlemmer en række praktiske udfordringer, idet der ikke er nogle autocampere eller kun ganske få sammenlignelige autocampere, der er udbudt til salg 3 til 4 måneder efter køretøjernes indregistrering.

De fleste autocampere sælges direkte til slutbruger, hvorfor der ikke er noget reelt sammenligningsgrundlag af brugte autocampere, der kun er 3 til 4 måneder gamle, når de udbydes til salg.



Camping Outdoor Danmark vil derfor opfordre til, at køretøjer, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2 undtages fra reglerne om genberegning, således at der for autocampere, som er omfattet 45 % reglen ikke skal ske genberegning, hvis de indregistreres til en forhandler.

Hæftelse for registreringsafgift – registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7 og 9

Der er fremsat forslag om, at forhandlere skal hæfte for registreringsafgiften på et objektivt grundlag, hvis forhandleren vælger at få en ekstern virksomhed til at beregne og afregne afgiften.

Camping Outdoor Danmark har ikke kendskab til, at medlemmerne på nuværende tidspunkt anvender eksterne virksomheder til at beregne og afregne registreringsafgiften. Det forventes dog, at flere campingforhandlere i fremtiden også vil komme til at sælge autocampere, hvorfor disse virksomheder må forventes i stor udstrækning af anvende eksterne afgiftsberegnere, da de ikke har erfaring med beregning af registreringsafgift og Motorstyrelsen ikke har og næppe heller får ressourcer til at foretage værdiansættelser fra dag til dag, uanset at de pågældende virksomheder, der skal have køretøjer værdiansat, har et behov herfor.

Camping Outdoor Danmark er bekendt med, at sagsbehandlingstiden for en værdiansættelse er mindst 6 – 8 uger, inden en virksomhed kan få en værdiansættelse på et køretøj. Der er derfor et udtalt behov for, at virksomheder har adgang til at anvende eksterne afgiftsberegnere.

I relation til at indføre en objektiv solidarisk hæftelse er der anført følgende i bemærkningerne:

”Der er en stigende tendens til, at virksomheder, der selv er registrerede som selvanmeldere, anvender andre selvanmeldere til at værdifastsætte køretøjer, og at køretøjer i den forbindelse værdifastsættes kunstigt lavt med en deraf tilsvarende kunstigt lav registreringsafgift til følge. Det er den virksomhed, som angiver afgiften, der skal foretage efterbetaling af den resterende afgift, hvis der sker en forhøjelse heraf i forbindelse med Skatteforvaltningens kontrol (pristjek). Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis en registreret virksomhed, der sælger et køretøj, ikke hæfter for registreringsafgiftens betaling blot ved at anvende en anden registreret virksomhed til at værdifastsætte køretøjet og angive registreringsafgiften. Risikoen er således, at hæftelsen for afgiften placeres i en virksomhed, som er forskellig fra den, hvor intjeningen ved salg af køretøjet placeres, hvorved der er en åbenbar mulighed for omgåelse og dermed afgiftsunddragelse.”

Camping Outdoor Danmark er ikke enig i, at forhandlere af køretøjer primært anvender eksterne afgiftsberegnere for at opnå kunstigt lave værdiansættelser, som anført i lovforslagets bemærkninger.

Baggrunden for at bruge en ekstern afgiftsberegner skyldes primært, at virksomheder, der er registreret for registreringsafgift, skal holde deres gennemsnitlige månedlige afgiftsbetalinger inden for et af de intervaller, som Motorstyrelsen har fastsat for ikke at blive mødt med et krav om øget sikkerhedsstilling og dermed binde likviditet, således at virksomheden bliver begrænset i at indkøbe flere køretøjer, hvilket har meget mærkbare økonomiske konsekvenser for en virksomhed.

Hvis en virksomhed gennemsnitlige månedsafregning lige overstiger 1 mio. kr., skal der stilles en sikkerhed på 2,5 mio. kr. i stedet for en garanti på 500.000 kr. i henhold til Motorstyrelsens styresignal offentliggjort som SKM2019.562.MOTORST.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt bør det alene vil være i de tilfælde, hvor forhandleren har været i ond tro i forhold til afgiftsberigtigelsen, at forhandleren kan hæfte for registreringsafgiften ved anvendelse af en ekstern afgiftsberegner. Dette var også den oprindelige intention med bestemmelsen, da bestemmelsen blev indført i 1971. Den nuværende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, sikrer således at en forhandler hæfter for registreringsafgiften, hvis der er tale om omgåelse.

Følgende fremgår af bemærkninger til bestemmelsen i lovforslag nr. L 22 af af 10. december 1970 (Forslag til lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.):

”Til § 30.

Bestemmelsen giver toldvæsenet adgang til at gøre krav om betaling af afgift gældende mod den, der har ombygget et køretøj på en sådan måde, at det på ny skal afgiftsberigtiges, også i tilfælde, hvor køretøjet efter ombygningen er blevet registreret eller omregistreret for en anden end den, der har fortaget ombygningen. Det vil ofte i tilfælde, hvor en sådan registrering eller omregistrering er sket i forbindelse med en overtrædelse, som er begået af den, der har ombygget køretøjet, være mere rimeligt at rette afgiftskravet mod denne end mod køberen af køretøjet.

Noget lignende gælder i tilfælde, hvor et køretøj, som er blevet indført brugt fra udlandet, er blevet registreret uden afgift på grund af en lovovertrædelse. I denne situation giver den foreslåede lovbestemmelse adgang til at kræve afgiften betalt af sælgeren.” (mine understregninger)

Der er ud fra retssikkerhedsmæssige hensyn ikke grundlag for at indføre en objektiv hæftelse ved anvendelse af eksterne afgiftsberegnere. Den nuværende bestemmelse, hvor intentionen for hæftelse har været, at hæftelse kan gøres gældende i det tilfælde, hvor forhandleren har været i ond tro og dermed har handlet ansvarspådragende, må anses for at udgøre den rette vægtning i forhold til, om der skal gøres et hæftelsesansvar gældende.

Det bør derfor præciseres i registreringsafgiftsloven, at hæftelsen gøres gældende overfor en forhandler, hvis denne har handlet ansvarspådragende.

Camping Outdoor Danmark vil derfor opfordre til, at forslaget om at ændre registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, således, at autoforhandlere fremover pålægges en objektiv hæftelse, uanset om de har handlet i god tro i relation til anvendelse af en ekstern afgiftsberegner, bortfalder.



Camping Outdoor Danmark har endvidere noteret sig, at det er anført i bemærkningern side 17, 3. sidste afsnit, at det foreslås at justere bestemmelsen, så importøren ligeledes hæfter for afgiftens betaling for køretøjer, som har været omfattet af en af ordningerne i §§ 3 a – 3 c, og som efterfølgende registreres til varig anvendelse i Danmark.

Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, omhandler forhandlere, der sælger et køretøj. Ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning bør det fortsat være forhandleren, som en hæftelse kan gøres gældende overfor. Importøren af et køretøj, som har været indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift, er ikke nødvendigvis involveret i en efterfølgende handel med køretøjet, som en forhandler køber af et leasingsselskab. Camping Outdoor Danmark foreslår derfor, at "importør" ændres til "forhandler".

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Jens Brendstrup
Direktør
Camping Outdoor Danmark
Amagertorv 9,2.
DK-1160 København K
Tlf.: 36 14 04 57

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

17. august 2021

Sendt pr. e-post: lovgivningoekonomi@skm.dk
esd@skm.dk, vns@skm.dk, mbb@skm.dk, sob@skm.dk

Høringsvar, j.nr. 2021-2006:

Udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, køretøjsregistreringsloven, skatteforvaltningsloven, ligningsloven og virksomhedsskatteoven

Dansk Autogenbrug kvitterer med tak for lejligheden til at afgive høringssvar om ovennævnte.

Langt hovedparten af de foreslåede ændringer har ringe eller ingen betydning for vore medlemsvirksomheder, hvorfor vi blot skal gøre følgende bemærkninger:

§ 3, nr. 1

Vi bifalder, at køretøjer afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 3 a – 3 c tages ud af lovens § 7 stk. 1, da den nuværende retstilstand ikke synes at give mening.

§ 3, nr. 4

Dansk Autogenbrug bifalder ligeledes, at den såkaldte genberegningsperiode på fire måneder som beskrevet i registreringsafgiftslovens § 9 a vedr. køretøjer afgiftsberigtiget efter lovens § 3 b foreslås nedsat til tre måneder, og vi så den gerne reduceret yderligere. Stramningen – om man må benævne den så – må medvirke til at gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt at indføre køretøjer til atypisk lave priser, hvilket selvsagt svækker den lige konkurrence i autobranchen.

Med venlig hilsen
DANSK AUTOGENBRUG



ADAM PADE
Branchedirektør



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 18. august 2021

Vedr. Høring 2021-2006.

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

Ad Fritagelse for beskatning af ladestanderer for hovedaktionærer mv.

Dansk Bilbrancheråd har noteret sig, at forslaget tilsigter at ligestille aktionærer og selvstændige erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, med lønmodtagere ved beskatning af værdien af en ladestander og installation heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installerer af arbejdsgiveren i forbindelse med, at stilles fri elbil eller pluginhybridbil til privat rådighed.

Dansk Bilbrancheråd har ikke nogen bemærkninger til det fremsatte forslag.

Det foreslås endvidere at det præciseres i lovgivning, at udgifter til udstyr til opladning af køretøjet ikke medgår ved opgørelsen af køretøjets afgiftspligtige værdi. Dansk Bilbrancheråd bifalder ethvert tiltag som forenkler og reducerer prisen på køretøjer.

Ad genberegningsfrist for leasingkøretøjer

Det foreslås at ændre fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer med videre fra nuværende fire måneder til tre måneder.

Dansk Bilbrancheråd bifalder retningen i det fremsatte lovforslag, som adresserer flere uhensigtsmæssige konsekvenser ved den nuværende udformning af genberegningsreglen.

Allerede ved fremsættelse af det lovforslag som ligger til grund for leasingindgrebet, herunder reglen om genberegning, kritiserede Dansk Bilbrancheråd, at man lod dette åbenlyse ”smuthul” stå åbent. En kritik, som rådet har gentaget ved samtlige relevante efterfølgende lejligheder, og som i øvrigt også er gentaget ved individuelle møder med Skatteministeriet. Se til eksempel blandt andet vedlagte mødereferat fra møde afholdt december 2018 mellem Dansk Bilbrancheråd og Skatteministeriet.

Som det fremgår, har det stedse været myndighedernes position, at man har været EU retligt forhindret i at lukke dette hul hvilket, med det fremsatte lovforslag, har en temmelig kraftig formodning mod sig.

Dansk Bilbrancheråd skal henstille, at dette hul én gang for alle indsnævres så vidt, som det overhovedet EU retligt er muligt, så incitamenterne til at introducere køretøjer til markedet til kunstigt lave priser reduceres mest muligt.

Ad særlig procedure for partshøring

Dansk Bilbrancheråd har ikke nogen bemærkninger til det fremsatte forslag til særlig procedure for partshøring i afgørelsessager om registreringsafgift.

Rådet foreslår dog, henset til områdets samfundsøkonomiske betydning og de massive omfang af afgørelsessager, at der vedtages en evaluering af processen efter eksempelvis 1 år.

Ad solidarisk hæftelse for selvanmeldere

Dansk Bilbrancheråd har noteret sig, at der efter Skatteministeriets opfattelse tilsyneladende alene er tale om "en justering af gældende regler" med henblik på større klarhed.

Rådet finder, at det er en illoyal fremstilling. Det kan ikke være ministeriet ubekendt, at der har verseret flere uafgjorte sager for de danske domstole om netop forståelsen og rækkevidden af hæftelsesreglerne i registreringsafgiftsloven § 20.

Når lovgiver ønsker at tilpasse reglerne i overensstemmelse med egen hidtidige bestridte fortolkning, så er det ikke tale om at præcisere og tydeliggøre en klar retsstilling. Så er der derimod tale om retsskabelse, hvilket naturligvis er lovgivers prerogativ, men så bør det klart fremgå, at det er det, man er i færd med.

Ikke mindst af hensyn til tidligere sager, hvor det med det fremsatte forslag nu er åbenbart, at retsstillingen har været helt uklar, hvilket selvstændigt bør føre til genoptagelse af de pågældende sager.

Dansk Bilbrancheråd finder i øvrigt at den tiltænke retstilling er helt urimelig. Rådet er naturligvis helt enig i, at der skal sættes ind over for fifleri med bilafgifter. Men det net, lovgiver påtænke at opsætte her, er alt, alt for fintmasket.

Helt grundlæggende erindres om, at de registrerede virksomheder forudsætningsvist er godkendt af myndighederne til netop at kunne beregne og angive registreringsafgift. Som køber af registreringsafgift bør man kunne fæstne lid til den godkendelse myndighederne har udstedt.

Det er derfor rådets opfattelse, at der bør indskrives et tilregnelseskrav, i hvert fald for den køber, der ikke selv er registreret selvanmelder. Rådet bemærker i den forbindelse, at opfyldelsen af et tilregnelseskrav i flere af de øvrige opregnede tilfældegrupper i registreringsafgiftsloven § 20 er en forudsætning for at kunne pålægge solidarisk hæftelse, hvilket forekommer ualmindeligt velbegrundet.

Rådet henviser i den forbindelse til de sager efter konkursen i Afgiftsportalen ApS, som helt uomtvisteligt har givet anledning til det fremsatte lovforslag. Her blev en række forhandlere, herunder endda flere som ikke selv er registrerede selvanmeldere, mødt med krav om solidarisk hæftelse for afgiftssvindel foretaget af Afgiftsportalen ApS, som forhandlerne ikke vidste, eller på nogen som helst måde kunne eller burde vide noget om. Blandt andet fordi svindlen delvis var foregået ved udstedelse af kreditnotaer til køberne, som aldrig blev bragt til deres kundskab.

Det var, og er, voldsomt urimeligt at statuere solidarisk hæftelse i en sådan situation, hvor der intet er at bebrejde køberen. En sådan, og lignende situationer kan afværges, ved at tilføje et tilregnelseskrav, så der alene kan statues solidarisk hæftelse for den køber, som vidste, eller burde vide, at der blev angivet en for lav afgift af den registrerede selvanmelder. Det kan eventuelt præciseres i bemærkningerne at det kan indgå som moment i bedømmelsen, om køberen kan antages at have en særlig indsigt, eksempelvis ved selv at være registreret selvanmelder.

Herudover bør en bestemmelse om solidarisk hæftelse udformes på en måde, så det tydeligt af loven fremgår, at køberen hæfter subsidiært. Myndighederne kan og bør selv afdække den primære risiko med reglerne om sikkerhedsstillelse og den generelle procedure for godkendelse af selvanmeldervirksomheder.

Det er ikke rimeligt at vælte risikoen for dårligt kredithåndværk over på intetanende købere, som intet bebrejdselsværdigt har foretaget sig.

Rådet skal afsluttende bemærke, at regler om hæftelse for betaling af afgift, angivet af en selvanmelder, med fordel kan overvejes placeret i registreringsafgiftsloven kapitel: "Afregning af afgift fra registrerede virksomheder".

Ad gæld til det offentlige

Det foreslås, at udvide arten af gæld til det offentlige, som kan blokere en virksomheds mulighed for at blive registreret selvanmelder, til at omfatte al forfalden gæld til det offentlige.

Rådet forudsætter, at denne udvidelse alene vil gælde for udstedelse af nye tilladelser og ikke for virksomheder, der allerede er registrerede selvanmeldere, og har på det grundlag ikke bemærkninger til det fremsatte forslag.

Ad afgiftslempelse på genopbyggede køretøjer jf. registreringsafgiftsloven §§ 3a – 3c.

Dansk Bilbrancheråd kan støtte forslaget og de bemærkninger der ligger til grund.

Med venlig hilsen

Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat (L)



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

Sorø 13. august 2021

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, ligningsloven, registreringsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og virksomhedsskatte-loven (SKM: 666306)

Med henvisning til journalnummer 2021-2003 fremsendes på vegne af Dansk Bilforhandler Union (DBFU) hermed kommentarer til høring over Forslag til Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, ligningsloven, registreringsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og virksomhedsskatte-loven (SKM: 666306)

Til den foreslåede ændring af den skatte- og afgiftsmæssig behandling af ladestander til køretøjer:

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) glæder sig over forslaget om at ligestille aktionærer og selvstændige erhvervsdrivende med lønmodtagere, i forhold til personbeskatning af værdien af ladestander og dennes opsætning på privat bopæl, i forbindelse med el- eller plug-in hybridbil stillet til rådighed som firmabil med tilladelse til privat anvendelse.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) bifalder ligeledes en præcisering i lovgivningen af, at udstyr til opladning af køretøjer ikke skal indgå i beregning af et køretøjs afgiftspligtige værdi.

Til stramning af leasingregler for køretøjer (genberegningsfrist) bemærkes følgende:

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) har tidligere udtalt kritik af den forskelsbehandling der sker ved beregning af beskatningsgrundlag på fabriksnye køretøjer solgt med store flåderabatter, kontra tilsvarende nyere brugte biler (under 3 år), grundet forskellen på fakturapris til f.eks. et leasingselskab og handelsværdien i det fri marked.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er derfor positive overfor en tilpasning af lovgivningen der bidrager til at udligne denne uhensigtsmæssige forskelsbehandling af forskellige aktører i autobranchen ved beregning af beskatningsværdier af køretøjer. Dansk Bilforhandler Union (DBFU) kan derfor kun bifalde at fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer under 3 år reduceres fra 4 til 3 måneder.



Til indførelse af partshøring ved værdifastsættelse af køretøjer bemærkes følgende:

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) har ofte kritiseret manglende aktindsigt i Motorstyrelsens afgørelser om regulering af værdifastsættelse af den afgiftspligtige værdi på køretøjer udført af selvanmeldere, f.eks. ved import af brugte biler eller værdifastsættelse af biler, der tidligere er indregistreret i Danmark på forholdsmæssig registreringsafgift.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) bifalder derfor indførelsen af en partshøring ved værdifastsættelse af køretøjer.

Til indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere bemærkes følgende:

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er uenige i Skatteministeriets udlægning om, at der er tale om en præcisering af gældende regler. Der kan ikke herske tvivl om, at fremsatte lovforslag er en reaktion på de sager der har været udløst af konkursen i Afgiftsportalen ApS, der medvirkede en række krav om solidarisk hæftelse til såvel selvanmeldere og ikke selvanmeldere.

Mange er mødt med krav om solidarisk hæftelse trods det faktum at de uagtet om de er, eller ikke er selvanmeldere trods de har handlet i god tro og på ingen måde kunne vide hvordan Afgiftsportalen ApS udførte svindel med afgiftsfastsættelse – bl.a. ved udstedelse af kreditnotaer og nye fakturaer uden kunderne blev gjort bekendt med dette.

Skatteministeriet har bl.a. i en sag anlagt af et medlem af Dansk Bilforhandler Union (DBFU), måtte erkende der ikke fandtes lovhjemmel til at gøre den pågældende forhandler ansvarlig for solidarisk hæftelse på grundlag af §20. Alene på den baggrund bør det klart at der ikke er tale om en præcisering af gældende regler men tilpasning af lovgivningen med henblik på, at skabe fremtidigt lovgrundlag for evt. fremtidige sager. Dermed kan Skatteministeriet ikke fremstille lovforslaget som en præcisering men en skærpelse, hvilket bør være tydeligt belyst i lovforslagets fremsættelse.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) støtter op om tiltag der kan bekæmpe svindel med registreringsafgifter og værdifastsættelser, men vi er også af den opfattelse at der skal være rimelighed i hvem der kan stilles til ansvar i hvilke tilfælde.

En stramning af lovgivningen omkring solidarisk hæftelse finder vi i Dansk Bilforhandler Union (DBFU) helt udover al rimelighed, ikke mindst da der skal mindes om at enhver virksomhed der er godkendt som selvanmelder er godkendt af myndighederne netop til at værdifastsætte, beregne og anmelde registreringsafgifter. Myndighederne kan og skal selv afdække risiko indenfor reglerne om sikkerhedsstillelse og vilkår for godkendelse af virksomheder som selvanmeldere. Man må derfor som kunde i en virksomhed godkendt til at udfører en pågældende opgave risikofrit kunne stole på, at virksomheden efterlever de gældende regler og love på området myndighederne har godkendt virksomheden til, medmindre man som kunde i fællesskab med den godkendte virksomhed handler i beviseligt ond tro. Dette uagtet om man som kunde selv er, eller ikke er godkendt som selvanmelder.

På denne baggrund mener Dansk Bilforhandler Union (DBFU) at hele afsnittet vedrørende solidarisk hæftelse bør udgå af lovforslaget og eventuelt i stedet udarbejdes og fremsættes som et gennearbejdet selvstændigt lovforslag. I den sammenhæng kunne regler for hæftelser som selvanmelder eventuelt foreslås indskrevet i kapitlet om "Afgift af afgift fra registrerede virksomheder" i registreringsafgiftsloven.



Omkring gæld til det offentlige bemærkes følgende:

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) har forståelse for, at forfalden gæld til alle offentlige instanser inddrages i risikovurderingen ved udstedelse af godkendelser som autoriseret nummerpladeoperatør eller selvanmeldervirksomhed.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) forventer dog at en ændring af nuværende ordlyd i køretøjsregistreringslovens §15, stk. 2, nr. 3 og registeringsafgiftslovens §15, stk. 1, nr. 3 sker med fremadrettet virkning og dermed ikke for allerede registrerede nummerpladeoperatører eller selvanmeldere.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) har ikke kommentarer til øvrige dele af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Jørgen Bomberg
Direktør

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

7. september 2021

Høringsvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

Dansk Mobilitet har modtaget ministeriets høring vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Fremrykning af fristen for genberegning af leasingkøretøjer mv. fra 4 til 3 måneder efter tidspunktet for første registrering.

Dansk Mobilitet ser det som beklageligt, at man endnu engang ønsker at stramme reglerne, med en stor økonomisk konsekvens til følge, for en branche, der allerede er blevet reguleret igennem en længere årrække. Sidste gang med afgiftsomlægning i 2021, hvor der blev indført skærpede moms krav ved salg af biler, der har kørt på forholdsmæssig afgift. Derefter kom Landsrets afgørelsen, der ændrede definitionen af "nyvognspris" i beskatningsretlig forstand. Alt sammen noget, der kan mærkes på en bundlinje, der allerede er påvirket af coronakrisen.

Skatteministeriet har som sit erklærede mål at mindske den skattemæssige fordel, som man er af den overbevisning kan opnå som følge af, at fx flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer indtil køretøjerne skal genberegnes.

Det er i lovudkastet estimeret, at lovændringen vil give et umiddelbart merprovenu på ca. 80 mio. DKK årligt, hvilket må siges at være et ikke-ubetydeligt tab af indtægt for de berørte virksomheder.

Udover dette tab, vil de berørte virksomheder også blive påført en række ekstra administrative omkostninger for virksomhederne til at fremskaffe den nødvendige dokumentation til brug for genberegningen.

Det er allerede en tidskrævende opgave at genberegne køretøjer, hvorfor branchen, hvilket også er anerkendt af myndighederne tidligere, hvor branchen blev stillet i udsigt, at få en direkte selvanmelder adgang til Estematic-systemet, men dette kommer dog ikke til at ske, da Skattestyrelsen i år har beslut-

tet, at de ikke vil prioritere at bruge midler på 2. fase af Estematic, der skulle give denne adgang. Dansk Mobilitet mener, at dette er meget kritisabelt, når man samtidigt, endnu en gang, pålægger flere pligter og opgaver på branchen.

Udlejnings- og leasingbranchen har i flere år appelleret til, at myndighederne udarbejder regelsæt, der ikke kun er lappeløsninger år for år. Branchen trænger til at kunne fokusere på sit daglige virke og havde mulighed for at lægge planer mere end et år ad gangen.

Sammenfattende er det Dansk Mobilitets holdning er, at de i forslaget fremsatte ændringer for genberegning af leasingkøretøjer mv. fra 4 til 3 måneder ikke gennemføres. Ikke mindst på grund af konklusionen fra evalueringen af leasingområdet, der blev offentliggjort 25. august 2021. Skatteministeriets egen evaluering af leasingområdet konkluderer således at, der er "ikke noget der tyder på, at der er opstået et marked for korte leasingkontrakter, hvor muligheden for at køre afgiftsfrit i op til fire måneder, udnyttes." Med andre ord, et forslag om fremrykning af fristen for genberegning kan ikke begrundes med andet end at finde en finansieringskilde til politiforliget. I den forbindelse vil Dansk Mobilitet gerne afsluttende bemærke at statens forventede merprovenu fra konfiskerede biler vil med den nuværende udvikling kunne finansiere det umiddelbare merprovenu på 80 mio. kr. fremfor fremrykning af genberegningsfristen.

Med venlig hilsen



Christoffer Greenfort
Sekretariatschef

Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk

cc: esd@skm.dk; yns@skm.dk; mbb@skm.dk; sob@skm.dk;

Vesterbrogade 32
1620 København V

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

Dok.nr. D-2021-022601

Den 17. august 2021

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af lade-standere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere). - j.nr. 2021-2006

Skatteministeriet har den 25. juni 2021 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af lade-standere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere) i høring.

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

Danske Advokater har følgende bemærkninger til forslaget:

Forkortelse af tidsfristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi – Registreringsafgiftslovens § 9 a

Der er fremsat forslag om at fremrykke fristen for genberegning af leasingkøretøjer mv. fra 4 måneder til 3 måneder efter tidspunktet for første registrering.

Formålet med fremrykkelse af fristen for genberegning er at mindske den afgiftsmæssige fordel, der kan opnås som følge af flådejerrabatter o.lign. rabatter.

Det er Danske Advokaters vurdering, at den gældende bestemmelse om genberegning giver en række praktiske udfordringer, idet der for en række af de køretøjer, som skal genberegnes, ikke er nogle eller kun ganske få sammenlignelige køretøjer, der er udbudt til salg efter 4 måneder. Hvis genberegningens fristen forkortes til 3 måneder, vil der blot være endnu færre annoncer på køretøjer, der kan anvendes til brug for værdiansættelse af køretøjerne.

Hensigten med indførelsen af bestemmelsen om genberegning har været, at virksomheder, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med salg, leasing, udlejning mv. af biler, skal betale registreringsafgift af en værdi, der svarer til den værdi, som en bruger i detailleret ville have adgang til at indregistrere et tilsvarende køretøj til fra ny.

Danske Advokater vil derfor opfordre til, at hele registreringsafgiftsloven ændres, således at afgiftsberegningen bliver ensartet, uanset hvilket omsætningsled et køretøj indregistreres i.

Da der fra lovgivers side er et ønske om at bevare den værdibaserede registreringsafgift, vil Danske Advokater opfordre til, at registreringsafgiften ændres således, at registreringsafgiften fremadrettet bliver beregnet ud fra eksempelvis offentliggjorte niveaulister for nye køretøjer. Der kunne udarbejdes niveaulister for nye køretøjer, således at enhver forhandler blot kunne tilgå den pågældende niveauliste, som afgiften skulle beregnes ud fra. Afskrivningen i afgiftsgrundlaget kunne ske i overensstemmelse med bestemmelserne i eksempelvis registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, således at afgiftsgrundlaget blev reduceret med 2 % de første 3 måneder, 1 % de efterfølgende 33 måneder og derefter 1/2 % i de efterfølgende måneder.

Det er Danske Advokaters vurdering, at indførelse af en sådan bestemmelse ikke vil være i strid med EU-retten, når det er den samme nedskrivning, der gælder for alle køretøjer.

Lovgiver vil med en sådan lovændring opnå det resultat, at registreringsafgiften ikke bliver påvirket af eventuelle rabatter, som den enkelte borger/virksomhed kan opnå. Derudover vil borgere og virksomheder endvidere opnå sikkerhed for den afgift, der skal betales eller godtgøres for et brugt køretøj ved indregistrering eller udførsel, hvilket utvivlsomt vil opleves som en retssikkerhedsmæssig fordel for borgere, autoforhandlere, leasingvirksomhederne m.v.

Det er et kendt og meget praktisk problem vedrørende brugte køretøjer, at det er vanskeligt at få fastsat den afgiftspligtige værdi, når der ikke findes mange sammenlignelige køretøjer, der er udbudt til salg i Danmark. Der skabes en ganske stor usikkerhed omkring værdiansættelsen og der kræves stor kontrol-indsats fra myndighedernes side med hensyn til at foretage kontrol af de angivne afgifter – og dermed værdier – i virksomhedernes månedsangivelser – de såkaldte pristjek. Det er vanskeligt for såvel Motorstyrelsen, Motorankenævnene og virksomhederne at komme frem til den rette værdi for et køretøj.

Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt, at den afgiftspligtige værdi fastsættes ud fra et objektivi grundlag, hvor der ikke vil kræves de samme ressourcer til kontrol hos myndighederne og administration hos virksomhederne til håndtering af værdiansættelsen. Både myndighederne og virksomhederne vil herved kunne frigive personalemæssige ressourcer, der kan anvendes på mere værdiskabende arbejde.

Hæftelse for registreringsafgift – registreringsafgiftslovens § 20

Der er fremsat forslag om, at det skal fremgå af registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, at bestemmelsen ligeledes skal kunne gøres gældende i tilfælde, hvor et køretøj efterfølgende indregistreres til varig anvendelse i Danmark efter tidligere at have været indregistrering i Danmark uden afgift eller på forholdsmæssig registreringsafgift efter én af ordningerne i registreringsafgiftslovens § 3a – 3c.

Danske Advokater opfordrer til, at det præciseres i registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, at bestemmelsen alene kan gøres gældende i det omfang, at der er tale om en strafbar handling, da registreringsafgiftslovens nugældende § 20, stk. 9, ellers vil være uden indhold i relation til forhandlere. Ved den oprindelige indførelse af bestemmelsen i den nugældende § 20, stk. 7, var hensigten, at en forhandler kunne gøres ansvarlig for betaling af registreringsafgiften, hvis vedkommende havde undladt betale registreringsafgiften som led i en strafbar handling.

De fremgår af de tidligere ændringer af registreringsafgiftsloven, at det er en videreførelse af den oprindelige bestemmelse.

Bestemmelsen blev indsat i registreringsafgiftslovens § 20 ved § 1, nr. 10, i lov nr. 265 af 23. april 2008, hvor registreringsafgiftslovens § 20 blev nyaffattet. Ved nævnte lov fik § 20, stk. 4, følgende ordlyd:

”Stk. 4. Er et køretøj, der er indført brugt her til landet, blevet registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer, uden at afgiften er betalt, kan krav om betaling af afgiften tillige gøres gældende mod den, der med henblik på køretøjets første registrering i Centralregisteret for Motorkøretøjer har afsat køretøjet til den, i hvis navn køretøjet er registreret første gang i dette register efter indførelsen.”

Af lovforslag nr. L 42 af 14. december 2007 (Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler), der var lovforslaget, der lå til grund for lov nr. 265 af 23. april 2008, fremgår følgende af lovforslagets bemærkninger:

”Til § 1

[...]

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 19, stk. 2, og § 30.” (vores understregning)

Ændringen ved lov nr. 1338 af 19. december 2008, hvor ”Centralregisteret for Motorkøretøjer” blev ændret til ”Køretøjsregisteret” medførte ingen indholdsmæssige ændringer af bestemmelsen i § 20, stk. 4 (nuværende stk. 7).

Forud for lov nr. 265 af 23. april 2008, hvor registreringsafgiftslovens § 30, stk. 2, blev flyttet til registreringsafgiftslovens § 20, stk. 4, havde registreringsafgiftslovens § 30, stk. 2, følgende ordlyd, jf. lovbekendtgørelse nr. 804 af 29. juni 2007:

”Stk. 2. Er et køretøj, der er indført som brugt, blevet registreret, uden at afgiften er berigtiget, kan krav om betaling af afgiftsbeløbet gøres gældende mod den, som med henblik på køretøjets registrering har afsat køretøjet til den, i hvis navn det første gang er registreret.”

Bestemmelsen i den daværende registreringsafgiftslov § 30, stk. 2, kan spores tilbage til lov nr. 221 af 26. maj 1971.

I lov nr. 221 af 26. maj 1971 havde § 30 følgende ordlyd:

”§ 30. Er et køretøj, der efter foretagen reparation eller ombygning ikke kan betragtes som identisk med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj, jfr. § 29, stk. 2, nr. 1, blevet registreret eller omregistreret til ny ejer, uden at afgiften er berigtiget, kan krav om betaling af det afgiftsbeløb, som skulle have været betalt ved første registrering eller første registrering af ejerskifte efter reparation eller ombygning, gøres gældende mod den, der har foretaget reparationen eller ombygningen.

Stk. 2. Er et køretøj, der er indført som brugt, blevet registreret, uden at afgiften er berigtiget, kan krav om betaling af afgiftsbeløbet gøres gældende mod den, som med henblik på køretøjets registrering har afsat køretøjet til den, i hvis navn det første gang er registreret.”

Følgende fremgår af bemærkninger til bestemmelsen i lovforslag nr. L 22 af 10. december 1970 (Forslag til lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.):

”Til § 30.

Bestemmelsen giver toldvæsenet adgang til at gøre krav om betaling af afgift gældende mod den, der har ombygget et køretøj på en sådan måde, at det på ny skal afgiftsberigtiges, også i tilfælde, hvor køretøjet efter ombygningen er blevet registreret eller omregistreret for en anden end den, der har fortaget ombygningen. Det vil ofte i tilfælde, hvor en sådan registrering eller omregistrering er sket i forbindelse med en overtrædelse, som er begået af den, der har ombygget køretøjet, være mere rimeligt at rette afgiftskravet mod denne end mod køberen af køretøjet.

Noget lignende gælder i tilfælde, hvor et køretøj, som er blevet indført brugt fra udlandet, er blevet registreret uden afgift på grund af en lovovertrædelse. I denne situation giver den foreslåede lovbestemmelse adgang til at kræve afgiften betalt af sælgeren.” (vores understregninger)

Efter den nugældende bestemmelse er der efter Danske Advokater vurdering hjemmel til at gøre hæftelse gældende overfor en forhandler, hvis forhandleren er i ond tro med hensyn til den for lidt afregnede registreringsafgift.

Det er anført i bemærkningerne side 17, 3. sidste afsnit, at det foreslås at justere bestemmelsen, så importøren ligeledes hæfter for afgiftens betaling for køretøjer, som har været omfattet af en af ordningerne i §§ 3 a – 3 c, og som efterfølgende registreres til varig anvendelse i Danmark.

Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, omhandler forhandlere, der sælger et køretøj. Ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning bør det fortsat være forhandleren, som en hæftelse kan gøres gældende overfor. Importøren af et køretøj, som har været indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift, er ikke nødvendigvis involveret i en efterfølgende handel med køretøjet, som en forhandler køber af et leasingselskab. Danske Advokater foreslår derfor, at ”importør” ændres til ”forhandler”.

I relation til at indføre en objektiv solidarisk hæftelse er der anført følgende i bemærkningerne:

”Der er en stigende tendens til, at virksomheder, der selv er registrerede som selvanmeldere, anvender andre selvanmeldere til at værdifastsætte køretøjer, og at køretøjer i den forbindelse værdifastsættes kunstigt lavt med en deraf tilsvarende kunstigt lav registreringsafgift til følge. Det er den virksomhed, som angiver afgiften, der skal foretage efterbetaling af den resterende afgift, hvis der sker en forhøjelse heraf i forbindelse med Skatteforvaltningens kontrol (pristjek). Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis en registreret virksomhed, der sælger et køretøj, ikke hæfter for registreringsafgiftens betaling blot ved at anvende en anden registreret virksomhed til at værdifastsætte køretøjet og angive registreringsafgiften. Risikoen er således, at hæftelsen for afgiften placeres i en virksomhed, som er forskellig fra den, hvor indtjeningen ved salg af køretøjet placeres, hvorved der er en åbenbar mulighed for omgåelse og dermed afgiftsunddragelse.”

Danske Advokater er bekendt med, at der er en stigende tendens til at anvende eksterne afgiftsberegnere. Hovedårsagen til at anvende eksterne afgiftsberegnere er ikke – som anført i lovforslagets bemærkninger – at anvende kunstigt lave værdiansættelser. Baggrunden for at bruge en ekstern afgiftsberegner skyldes primært, at Motorstyrelsen har sat skøn under regel i forhold til krav om selvanmelderes sikkerhedsstillelse. Dette har ført til, at mange virksomheder, der er registreret for registreringsafgift, forsøger at holde deres gennemsnitlige månedlige afgiftsbetalinger reduceret, således at de ikke bliver mødt med krav om øget sikkerhedsstillelse for opretholdelse af selvanmelderordningen. Hvis en virksomhed gennemsnitlige månedsafregning lige overstiger 1 mio. kr., skal der stilles en sikkerhed på 2,5 mio. kr. i stedet for en garanti på 500.000 kr., hvilket i sagens natur kan være en meget mærkbar økonomisk konsekvens for en virksomhed.

Ydermere har dokumentationskravene til værdiansættelse af køretøjer og usikkerheden i forbindelse med Motorstyrelsens manglende begrundelse for tilsidesættelse af virksomhedernes skøn ført til, at mange virksomheder har valgt at outsource opgaven vedr. værdiansættelse, da det er en meget ressourcekrævende opgave at foretage værdiansættelser af brugte køretøjer. Dertil skal Danske Advokater henlede opmærksomheden på, at virksomhederne ikke får adgang til det samme datagrundlag, som Motorstyrelsen har til brug for værdiansættelse af køretøjerne, hvilket efter Danske Advokaters vurdering er meget kritisabelt. Der er i det hele taget et udtalt behov for, at de datagrundlag, som Motorstyrelsen anvender til sine værdiansættelser, gøres offentligt tilgængeligt. Oprettelsen og førelsen af det register over faktiske handelsværdier, som er blevet vedtaget ved lov, vil i sagens natur kunne afhjælpe det nuværende mangelfulde datagrundlag i hvert fald i de situationer, hvor der er tale om mere gængse køretøjer, som handles ofte og med en passende volumen.

Ud fra en ressourcemæssig betragtning vælger mange virksomheder derfor at anvende en ekstern afgiftsberegner, således at der kan frikøbes ressourcer til andre opgaver i virksomheden ved at outsource afgiftsberegningen til en ekstern virksomhed, som specialiserer sig i at indhente så mange data som muligt til brug for udøvelse af skønnet.

Motorstyrelsen har ikke og får næppe heller ressourcer til at foretage værdiansættelser fra dag til dag, uanset at de pågældende virksomheder, der skal have køretøjer værdiansat, kunne have et behov herfor. Der er derimod en sagsbehandlingstid på op til 3 måneder, inden en virksomhed kan få en værdiansættelse på et køretøj. Der er derfor fortsat et udtalt behov for, at virksomheder fortsat har adgang til at anvende eksterne afgiftsberegnere.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt bør intentionerne i den gældende registreringsafgiftslovs § 20, stk. 7, således fortsat være gældende, således at det alene vil være i de tilfælde, hvor forhandleren har været i ond tro i forhold til afgiftsberigtigelsen, at forhandleren kan hæfte for registreringsafgiften ved anvendelse af en ekstern afgiftsberegner.

Der er ud fra retssikkerhedsmæssige hensyn ikke grundlag for at indføre en objektiv hæftelse ved anvendelse af eksterne afgiftsberegnere. Den nuværende bestemmelse, hvor hæftelse kan gøres gældende i det tilfælde, hvor forhandleren har været i ond tro og dermed har handlet ansvarspådragende, må anses for at udgøre den rette vægtning i forhold til, om der skal gøres et hæftelsesansvar gældende.

Danske Advokater vil derfor opfordre til, at forslaget om at ændre registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, således, at autoforhandlere fremover pålægges en objektiv hæftelse, uanset om de har handlet i god tro i relation til anvendelse af en ekstern afgiftsberegner, bortfalder.

Særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer

Danske Advokater er ikke enig i, forslaget til en særlig procedure for partshøring ved værdifastsættelse af køretøjer giver borgere og virksomheder en bedre retsstilling end efter de gældende regler om partshøring, da forslaget reelt stiller borgere og virksomheder dårligere end den gældende bestemmelse i skatteforvaltningsloven om partshøring.

Det fremgår af bemærkningerne til udkastet til lovforslag, at forslaget vil medvirke til at understøtte gennemsigtigheden og dialog med borgere og virksomheder samtidig med, at forslaget tilgodeser borgere og virksomheders ønske om at kunne tage deres køretøj i brug hurtigst muligt.

For virksomheder, der er registreret for registreringsafgift, kan køretøjet tages i brug, når virksomheden har angivet registreringsafgiften på månedsangivelsen. Det er således ikke korrekt, at forslaget til ændringen vil stille virksomheder, der er registreret for

registreringsafgift, bedre ved, at de ikke skal høres, inden der træffes afgørelse om ændring af virksomhedens angivelse af registreringsafgift.

Med forslaget ophæves høringsfristen og der indføres en høringsfrist på mindst 15 dage efter afgørelsens datering. Dette giver ikke – som det er anført i bemærkningerne – virksomhederne en bedre retstilling. Det forringer tværtimod retsstillingen.

Danske Advokater skal endvidere gøre opmærksom på, at den dokumentation, som fremgår af bemærkningerne til forslaget § 4, nr. 3, allerede er dokumentation, som Motorstyrelsen er forpligtet til at fremlægge i dag ved fremsendelse af forslag til afgørelse efter skatteforvaltningslovens bestemmelser om partshøring.

Udfordringen i dag er blot, at Motorstyrelsen ikke efterlever reglerne om partshøring i skatteforvaltningsloven, hvorfor mange borgere og virksomheder ikke modtager det relevante materiale og begrundelse for regulering, hvilket Folketingets Ombudsmand også har indledt en egendriftsundersøgelse om ved udvælgelse af 30 klagesager. Rapporten fra Folketingets Ombudsmand er endnu ikke offentliggjort.

Det er Danske Advokaters vurdering, at flere virksomheder vil blive mødt med krav om betaling af yderligere registreringsafgift, inden der er sikkerhed for, om det er en korrekt afgørelse, hvis der træffes afgørelse, inden der er foretaget høring.

Dette vil føre til en række unødige ressourcer og likviditetsbinding hos virksomheder, der vil blive forpligtet til at regulere registreringsafgift for allerede indregistrerede køretøjer, uagtet at afgørelsen kan være truffet på et forkert grundlag.

Forslag til den særlige procedure bør på ingen måde omfatte regulering af selvanmelderes angivelse af registreringsafgift, da reguleringer af virksomheders månedsangivelser bør følge de almindelige forvaltningsretlige regler om høring.

Der er intet i det fremsatte forslag til ændring af skatteforvaltningsloven, som sikrer en bedre gennemsigtighed og dialog med borgere og virksomheder i forhold til de nugældende bestemmelser om parthøring. Den nuværende udfordring er, at Motorstyrelsen er bekendt med, at de ikke efterlever de gældende regler om partshøring, hvorfor der ønskes indført en særlig procedure for partshøring i forbindelse med Skatteforvaltningens værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer.

Som det er anført i lovbemærkningerne afsnit 2.4.2. fremsættes forslaget som led i Folketingets Ombudsmands egendriftsundersøgelse. Det forhold, at der forventes kritik til Skatteforvaltningen om manglende partshøring, bør efter Danske Advokaters vurdering ikke løses ved at give Motorstyrelsen hjemmel til at undlade partshøringen. Tværtimod burde Motorstyrelsen indrette sig efter, hvad der er gældende ret. En løsning med at ændre gældende ret, således at gældende ret kommer til at passe bedre til den måde, som Motorstyrelsen administrerer på, forekommer ikke at være hensigtsmæssig.

Med venlig hilsen

Christian Aasmul Jacobsen
Juridisk konsulent
caj@danskeadvokater.dk

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Emma Sommer Degn (ESD@skm.dk), Mai-Britt Bonde (mbb@skm.dk), Vibeke Nørgaard Sylvest (VNS@skm.dk), Signe Øgendahl Beeck (SOB@skm.dk)
Fra: Ole Kirkelund (De Danske Bilimportører (oki@bilimp.dk)
Titel: Høringssvar (j.nr. 2021-2006) - Lovforslag om ændringer på motorområdet
E-mailtitel: Høringssvar (j.nr. 2021-2006) - Lovforslag om ændringer på motorområdet (SKM: 666306)
Sendt: 18-08-2021 17:31

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Til Skatteministeriet
Att.: Emma Sommer Degn og Vibeke Nørgaard Sylvest

Høringssvar – j.nr. 2021-2006 til:
Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet

De Danske Bilimportører fremsender hermed høringssvar til ovennævnte høring. Vi har kun enkelte bemærkninger til følgende dele af lovforslaget:

Til lovforslagets § 2 og 5 (ændringer til ligningsloven / virksomhedsskatteloven):

Vi finder det fornuftigt, at Aftalen om Grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020 følges op med bestemmelser i ligningsloven og virksomhedsskatteloven således, at hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, ikke skal beskattes af værdien af en ladestander, der stilles til rådighed af virksomheden i forbindelse med fri bil.

Dette vil ligesom den allerede indførte skattefritagelse i ligningslovens § 16 bidrage til at stimulere valg af elbiler som firmabiler i lighed med andre skatteydere, der benytter firmabilsordningen (fri bil).

Til lovforslagets § 3 (ændringer til registreringsafgiftsloven):

Vi bemærker med tilfredshed, at der jf. § 3, nr. 2 foreslås en ændring af registreringsafgiftsloven således, at der i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, som 4. pkt. indføres en udtrykkelig afgiftsfritagelse for ladestanderne. En ladestander solgt sammen med en ny bil vil med forslaget udtrykkeligt være fritaget for at indgå i den afgiftspligtige værdi af bilen – uanset om den leveres som "forhandlermonteret" udstyr efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren – eller om den leveres via fabriktions- eller importørvirksomheden.

Dermed understøtter lovforslaget, at importørerne af elbiler kan tilbyde ladestanderne som "plug-and-play" løsninger til hjemmeopladning af elbiler sammen med salget af elbilerne, uden at dette medfører at ladestanderen pålægges registreringsafgift.

Dette anser vi som et vigtigt tiltag for udbredelse af elbiler i Danmark og desuden for udbredelsen af sikre løsninger til opladning hos forbrugerne.

Vi finder dog anledning til at bemærke, at der efter vores opfattelse heller ikke efter de eksisterende regler findes hjemmel i registreringsafgiftsloven til at pålægge en ladestander registreringsafgift – heller ikke selvom den leveres af importørvirksomheden. En ladestander kan efter vores opfattelse ikke betragtes som almindeligt udstyr, der monteres på bilen, og som kan pålægges registreringsafgift.

For at udstyr eller andre ydelser, der leveres sammen med bilen, kan pålægges registreringsafgift kræver det, at der er tale om udstyr, der "monteres" på bilen, og som kan udgøre en integreret del af denne, således at selve afgiften også bliver en del af bilens værdi herefter. Der kan forenklet udtrykt kun kræves registreringsafgift af det, som nummerpladen sidder på.

Dette skyldes til dels at registreringsafgiften basalt skal opfattes som en betaling for nummerpladen og som en "licens", der giver adgang for herboende borgere til at ibrugtage bilen i Danmark og dels, at registreringsafgiften er en engangsafgift, der netop betales i forbindelse med registreringen og dermed bliver en del af bilens markedsværdi i Danmark. Evt. overflytning af avancer og lignende fra beskattede objekter til ikke-beskattede skal forhindres i kraft af andre bestemmelser i registreringsafgiftsloven end § 8, stk. 3.

Motorstyrelsen har dog indtil videre været af en anden opfattelse, og har håndhævet en anden praksis på området, hvilket har medført at en ladestander, der ikke er leveret som forhandlermonteret udstyr efter § 8, stk. 3 har været pålagt registreringsafgift.

Med lovforslaget er ladestanderne nu udtrykkeligt fritaget for registreringsafgifter, hvorefter evt. uenigheder herom kan bilægges.

Lovforslagets § 3, nr. 3 indfører en kortere frist for genberegning af den afgiftspligtige værdi af biler, der er omfattet af registreringsafgiftslovens § 9 a. Fristen forkortes fra 4 måneder til kun 3 måneder.

Vi finder dette er en skærpelse af de gældende regler, som kan medføre en del administrativt besvær for især leasingselskaberne. Vi må dog antage, at Skatteministeriet har undersøgt tilstrækkeligt, hvorvidt en sådan fremrykning af tidspunktet for genberegning vil være lovlig i henhold til EU-regler mv. Vi havde indtryk af, at fristen på 4 måneder, der blev indført i registreringsafgiftsloven i 2017 (L 4) blev fastsat under bl.a. hensyn til reglerne for EU's indre marked, og dengang blev vurderet som værende et minimum,

Vi har ingen bemærkninger til lovforslagets øvrige dele.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

Chefkonsulent

**DE DANSKE
BILIMPORTØRER**

Telefon 2323 2520
E-mail oki@bilimp.dk

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.bilimp.dk

Fra: Emma Sommer Degn <ESD@skm.dk>

Sendt: 25. juni 2021 16:58

Til: 'hoering@3f.dk' <hoering@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; ac@ac.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; pote@atp.dk; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; Danmarks Rederiforening <info@shipowners.dk>; info@bilsynsbranchen.dk; Retssikkerhed <Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk>; aktivejere@aktivejere.dk; info@brintbranchen.dk; info@businessdanmark.dk; bmf@fida.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; DAKOFA <dakofa@dakofa.dk>; info@dfac.dk; dmu@dmusport.dk; drf@travelassoc.dk; drc@thehost.dk; politik@shareholders.dk; post@autogenbrug.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; Danmark Automobilforhandler Forening <daf@daf.dk>; info@dbr.dk; info@dbfu.dk; de@de.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskeenergi.dk>; info@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; info@d-i-f.dk; info@dibr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; methanolassociation@gmail.com; dmf@dmf.dk; info@dpt-dk.org; drf@travelassoc.dk; info@skovforeningen.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; mail@danskeadvokater.dk; info@daom.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; thh@dlg.dk; Danske Busvognmænd <db@db-dk.dk>; Danske Speditører <info@dasp.dk>; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; DAKOFA <dakofa@dakofa.dk>; info@dakofa.dk; dt@datatilsynet.dk; dbi@bilimp.dk; info@fondsmaeglerforeningen.dk; bil@di.dk; dfim@dfim.dk; hoering@di.dk; DI – Transport <transport@di.dk>; klarlovgivning@digst.dk; info@ejd.dk; eksporttraadet@um.dk; info@erfagruppen-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; fdm@fdm.dk; fh@fho.dk; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; Finanstillsynet <Finanstillsynet@ftnet.dk>; foa@foa.dk; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; info@forcetechnology.com; madsbank@me.com; fpd@danskeplatforme.dk;

fds@skat.dk; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fp@forsikringopension.dk; fse@fse.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; per@danskmaskinhandel.dk; grakom@grakom.dk; ITD <itd@itd.dk>; info@justitia-int.org; kontakt@kraka.org; info@lf.dk; sanst@sanst.dk; ms@ms.dk; lak@ms.dk; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; nationalbanken@nationalbanken.dk; Olie Gas Danmark <info@oilgasdenmark.dk>; kontakt@polio.dk; kontakt@rockwoolfonden.dk; info@rgo.dk; info@sagro.dk; skat@seges.dk; skad@skad.dk; sanst@sanst.dk; jesper.Kiholm@skat.dk; SMV@SMVdanmark.dk; jesper.Kiholm@skat.dk; kontakt@ulykkespatient.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk

Cc: Vibeke Nørgaard Sylvest <VNS@skm.dk>; Mai-Britt Bonde <mbb@skm.dk>; Signe Øgendahl Beek <SOB@skm.dk>

Emne: Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet (SKM: 666306)

Til høringsparter

Der vedlægges forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

Vedlagt er også resumé og høringsliste.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest **onsdag den 18. august 2021**.

Hørings svar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2021-2006. Der bedes samtidig sendes en kopi til esd@skm.dk, mbb@skm.dk, vns@skm.dk og sob@skm.dk.

Med venlig hilsen

Emma Sommer Degn

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72371092

MailESD@skm.dk



Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Webwww.skm.dk

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Emma Sommer Degn (ESD@skm.dk), Mai-Britt Bonde (mbb@skm.dk), Vibeke Nørgaard Sylvest (VNS@skm.dk), Mai-Britt Bonde (mbb@skm.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk)
Titel: SV: Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet
E-mailtitel: SV: Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet (SKM: 666306)
Sendt: 17-08-2021 14:54

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Emma Sommer Degn <ESD@skm.dk>

Sendt: 25. juni 2021 16:58

Til: 'hoering@3f.dk' <hoering@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; samfund@advokatsamfundet.dk; ac@ac.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; pote@atp.dk; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; Danmarks Rederiforening <info@shipowners.dk>; info@bilsynsbranchen.dk; Retssikkerhed <Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk>; aktivejere@aktivejere.dk; info@brintbranchen.dk; info@businessdanmark.dk; bmf@fida.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; DAKOFA <dakofa@dakofa.dk>; info@dfac.dk; dmu@dmusport.dk; drf@travelassoc.dk; drc@thehost.dk; politik@shareholders.dk; post@autogenbrug.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; daf@daf.dk; info@dbr.dk; info@dbfu.dk; de@de.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskeenergi.dk>; info@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; info@d-i-f.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; methanolassociation@gmail.com; dmf@dmf.dk; info@dpt-dk.org; drf@travelassoc.dk; info@skovforeningen.dk; dtr@taxi.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; mail@danskeadvokater.dk; info@daom.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; thh@dlg.dk; Danske Busvognmænd <db@db-dk.dk>; Danske Speditører <info@dasp.dk>; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; DAKOFA <dakofa@dakofa.dk>; info@dakofa.dk; dt@datatilsynet.dk; dbi@bilimp.dk; info@fondsmaeglerforeningen.dk; bil@di.dk; dfim@dfim.dk; hoering@di.dk; DI – Transport <transport@di.dk>; klarlovgivning@digst.dk; info@ejd.dk; eksportraad@um.dk; info@erfagrupper-bilsyn.dk; letbyrder@erst.dk; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; FDM <fdm@fdm.dk>; fh@fho.dk; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; Finanstilsynet <Finanstilsynet@ftnet.dk>; foa@foa.dk; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; info@forcetechnology.com; madsbank@me.com; fpd@danskeplatforme.dk; fds@skat.dk; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fp@forsikringogpension.dk; fse@fse.dk; fsr@fsr.dk; mbl@fsr.dk; per@danskmaskinhandel.dk; grakom@grakom.dk; ITD <itd@itd.dk>; info@justitia-int.org; kontakt@kraka.org; info@lf.dk; sanst@sanst.dk; ms@ms.dk; lak@ms.dk; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; nationalbanken@nationalbanken.dk; Olie Gas Danmark <info@oilgasdenmark.dk>; kontakt@polio.dk; kontakt@rockwoolfonden.dk; info@rgo.dk; info@sagro.dk; skat@segas.dk; skad@skad.dk; sanst@sanst.dk; jesper.Kiholm@skat.dk; SMV@SMVdanmark.dk; jesper.Kiholm@skat.dk; kontakt@ulykkespatient.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk

Cc: Vibeke Nørgaard Sylvest <VNS@skm.dk>; Mai-Britt Bonde <mbb@skm.dk>; Signe Øgendahl Beek <SOB@skm.dk>

Emne: Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet (SKM: 666306)

Til høringsparter

Der vedlægges forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere).

Vedlagt er også resumé og høringsliste.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest **onsdag den 18. august 2021**.

Hørings svar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2021-2006. Der bedes samtidig sendes en kopi til esd@skm.dk, mbb@skm.dk, vns@skm.dk og sob@skm.dk.

Med venlig hilsen

Emma Sommer Degn

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72371092

MailESD@skm.dk



Skatteministeriet/Ministry of Taxation
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Webwww.skm.dk

19. august 2021

Til

Skatteministeriet

Fremsendt med mail til:

lovgivningogoekonomi@skm.dk jf. journalnummer 2021-2006

Emma Sommer Degn

c.c. esd@skm.dk, mbb@skm.dk, vns@skm.dk og sob@skm.dk.

[tryk her for at skrive tekst.](#)

Høring over lovforslag om ændring af bl.a. registreringsafgiftsloven

Skatteministeriet har fremsendt samlelovforslag om bl.a. ændringer i registreringsafgiftsloven m.v. med anmodning om F&L's bemærkninger.

Krav om genberegning af registreringsafgift for leasede varevogne bør ændres/fjernes

Som tidligere fremhævet over for Skatteministeriet i forbindelse med andre høringer om registreringsafgiftsloven de senere år bør krav om genberegning af registreringsafgiften for leasede varevogne ændre/fjernes, idet det i de fleste tilfælde ikke har nogen provenumæssig betydning men alene udgør en administrativ byrde for såvel leasingselskaberne som Motorstyrelsen.

Kravet om genberegning af registreringsafgiften ved leasing kan føres helt tilbage til lovgivning i 2017. Det er helt uforståeligt og uacceptabel, at der ikke er ryddet op endnu i denne lov-lapsus, som ingen reel økonomisk betydning har, men alene påfører alle parter store administrative byrder.

Vi opfordrer derfor til, at det nu sker i forbindelse med, at man i øvrigt foreslår ændringer i systemet om genberegning af registreringsafgiften for leasingaftaler.

Forslag til registreringsafgiftslovens § 3, nr. 2

Det er positivt, at *"udstyr, som installeres fast på en adresse med henblik på opladning af køretøjet"*, foreslås ikke at skulle indgå i den afgiftspligtige værdi, men der er behov for større klarhed i lovforslagets bemærkninger om, at det alene er en præcisering af nuværende retstilstand

Det bør også præciseres i ordlyden, at ladekabler eller andet udstyr, som forbinder ladestanderen med bilen, også er undtaget for registreringsafgift, således at der undgås tvivl herom i fremtiden.

Forslag til registreringsafgiftslovens § 3, nr. 3 om ændring af genberegningsperioden fra 4 måneder til 3 måneder

Det fremgår af de særlige bemærkninger til §3, nr. 3 afslutningsvis på side 38:

"Herudover ændres der ikke med forslaget i, hvordan revurderingen af køretøjet eller genberegning af afgiften skal foretages."

Dette hænger imidlertid ikke sammen med følgende afsnit i de almindelige bemærkninger (se særligt de understregede ord).

"3.2.1. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

Ændringen af genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v. medfører, at der skal skaffes anden dokumentation og sammenligningsgrundlag end det, der benyttes i dag. Det forventes, at sagsbehandlingstiden til gennemførelse af genberegninger og pristjek vil blive længere. Ændringen medfører derudover systemtilretninger hos ekstern leverandør. Denne del af lovforslaget skønnes samlet at medføre økonomiske konsekvenser på i alt 1,3 mio. kr. for Skatteforvaltningen. Denne del af lovforslaget vurderes ikke at have digitaliseringsmæssige konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

4.1. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

Forslaget om ændring af genberegningsfristen for leasingkøretøjer m.v. indebærer en regelstramning, da den del af den fulde registreringsafgift, der kan tilbagebetales ved genberegningen, reduceres fra 7 pct. til 6 pct. Forslaget om stramning af reglerne for leasingkøretøjer m.v. skønnes at reducere fortjenesten hos leasingselskaber, udlejningsselskaber og forhandlere svarende til det umiddelbare provenu på ca. 80 mio. kr. årligt. Den foreslåede ændring kan medføre administrative konsekvenser for leasingvirksomhederne, da det kan være vanskeligt at fremskaffe den nødvendige dokumentation og det tilstrækkelige sammenligningsgrundlag i form af annoncerede handelspriser m.v."

Vi henstiller til, at det i bemærkningerne præciseres, hvad der skal forstås ved "at der skal skaffes anden dokumentation og sammenligningsgrundlag end det, der benyttes i dag", idet de nuværende formuleringer viser, at der er tvivl som kalder på afklaring. Både af hensyn til leasingselskaberne men også Motorstyrelsens kontrolindsats.

Som det altså fremgår af lovforslagets bemærkninger pålægges leasingvirksomhederne nu yderligere administrative forpligtelser ved ændring af genberegningstiden m.h.t. systemudvikling, mulig ændring af dokumentation m.v.. Såfremt det ikke længere er muligt at finde en handelspris efter nuværende metode, vil processen skulle ændres, hvis det fremover eksempelvis vil være listepriisen med tillæg/fradrag for udstyr, der skal benyttes. I dag sker genberegning efter 3-4 måneder (da det er senest efter 4 måneder), og det vil fremover være 2-3 måneder (afhængig af indregistreringsdato i måneden).

Vi er på den baggrund bekymrede for, at den foreslåede ændring giver en forøget administrativ byrde for leasingselskaberne og også Motorstyrelsen, der ikke hænger sammen med økonomien i lovforslaget.

Der er også risiko for, at den administrative byrde og usikkerheden om prisfastsættelsen ved genberegning allerede efter 2-3 måneder vil føre til dyrere leasingløsninger for leasingtageren.

Bemærk i øvrigt, at der på side 35 under de særlige bemærkninger er en redaktionel fejl, idet der her er anført "Til nr. 3" – det skulle have været "Til nr. 2" – denne henvisningsfejl går igen i resten af kommentarerne til § 3.

Forslag til registreringsafgiftslovens § 3, nr. 4

Se ordlyden af § 1, nr. 3 – ordlyden bør ændres til det samme, så det bliver "forfalden gæld til det offentlige" i begge situationer."

Sammenhæng mellem den genberegnete værdi og beskatningsprisen for leasingtager (firmabil)

Det bør sikres, at beskatningsprisen efter genberegning aldrig kan blive højere end den tilsvarende vejledende (højeste) pris på en fabriksny bil. Vi ser for tiden mange u hensigtsmæssige "forkerte" genberegningspriser, fordi der er tale om nye modeller i forbindelse med teknologiskifte, hvor der er meget få brugte biler til salg, hvilket presser priserne på disse attraktive brugte biler op over nyvognsprisen. Dette forværres yderligere af, at der igennem længere tid, og forventelig også i en længere fremtid vil være mangel på nye biler, hvilket giver et helt skævt billede af "værdien" af en genberegnet bil. Den nuværende situation kan frygtes at blive endnu mere usikker/forstærket med forslaget om den tidligere genberegning. Derfor bør hensynet til en fair beskatning af leasingtager også varetages ved at indsætte en begrænsning i forhold til situationer, hvor brugtpriser overstiger nyvognspriser for tilsvarende køretøjer.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og Leasing

Mobil 40382987/chb@finansogleasing.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

18. august 2021

Forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere)

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

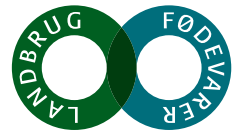
Skatteministeriet har den 25. juni 2021 fremsendt ovenstående lovforslag om ændringerne på motorområdet.

Vi har gennemgået det modtagne lovforslag, og det giver os ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Louise Egede Olesen
Skattechef





Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Emma Sommer Degn

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 lovgivningoekonomi@skm.dk, esd@skm.dk,
vns@skm.dk, mbb@skm.dk og sob@skm.dk

Høring af udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven, j.nr. 2021-2006

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere), som er sendt i høring den 25. juni 2021.

Vores bemærkninger fremgår nedenfor. Vi vedlægger desuden høringssvar fra SEGES.

Fritagelse for beskatning af ladestandere

Landbrug & Fødevarer er glade for, at hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, bliver skattemæssigt ligestillet med lønmodtagere i forhold til beskatningen af ladestandere og installation heraf.

Landbrug & Fødevarer mener dog, at det bør fremgå klart, hvad der sker i det tilfælde, at ladestandere mv. tages ud af virksomhedsordningen på et senere tidspunkt. Det bør ske uden skattemæssige konsekvenser for at sikre den ligestilling, som er formålet med loven.

Landbrug & Fødevarer finder endvidere, at ikrafttrædelsestidspunktet for ligestillingen af ladestandere mv. i virksomhedsordningen bør være indkomståret 2021 for at sikre ligestilling med L129 (lov nr. 203 af 13. februar 2021).

Ønskes ovenstående uddybet er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Trine Rex Christensen
Chefkonsulent

Erhverv

M +45 4024 9064
E trch@lf.dk

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Emma Sommer Degn (ESD@skm.dk), Vibeke Nørgaard Sylvest (VNS@skm.dk), Mai-Britt Bonde (mbb@skm.dk), Signe Øgendahl Beeck (SOB@skm.dk)
Fra: kontor@mff-dk.dk (kontor@mff-dk.dk)
Titel: j.nr. 2021-2006
Sendt: 09-08-2021 11:22

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

MFF har en bemærkning til høringsvar med ref. til J.nr.2021-2006

Afsnit 2.5.2 side 17/18

Efter vor opfattelse skal virksomheder ikke stilles anderledes end borgere, på dette område.

Derfor bør nedenstående afsnit ikke KUN omhandle erhvervsmæssige handler, men alle handler der går igennem en selvanmelder virksomhed således, at også en borger er ansvarlig på samme niveau som en virksomhed og, at myndigheden på samme måde hos borgeren, kan forlange betaling for evt. manglende afgift.

Det foreslås derfor, at virksomheder, der erhvervsmæssigt handler med køretøjer, og som sælger et køretøj i forbindelse med afgiftspligtens indtræden, skal hæfte solidarisk for registreringsafgiften med den registrerede virksomhed, som har angivet afgiften. Det skal gælde, uanset om den virksomhed, som sælger køretøjet, selv er en registreret virksomhed eller ej.

2.6. Gæld til det offentlige

Med venlig hilsen
Hugo Rasmussen
Projektkoordinator MFF
CVR: 15160470 Bank:Nordea 2340 3496747002
www.mff-dk.dk www.wroom.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 konfidentiell 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

lovgivningoekonomi@skm.dk

J. nr. 2021-2006

Høring af lovforslag om ændringer på motorområdet

Motorhistorisk Samråd takker for det tilsendte høringsudkast og muligheden for at give vores input til de foreslåede ændringer af lovgivningen. I forhold til foreslåede ændringer har Motorhistorisk Samråd alene kommentarer til ændringerne under forslaget's almindelige bemærkning pkt. 2.8 vedr. totalskade.

I forbindelse med vedtagelsen af Bilpakken 2021, der er trådt i kraft 1. juni 2021, afskaffedes undtagelsen for historiske køretøjer, der var i den hidtidige lovgivning for totalskade. I det efterfølgende høringsmateriale, der fulgte den politiske aftale, var der ikke argumenteret for afskaffelsen. Motorhistorisk Samråds spørgsmål til ændringen, forud for Folketingets behandling, blev heller ikke besvaret. Det hviler derfor alene på Motorhistorisk Samråds formodning, når vi tænker at afskaffelsen, alene må have været begrundet i en forenkling af reglerne, uden fortsat at undtage de historiske køretøjer som tidligere.

Trods vores, og andres, kraftige protester over den uforståelige ændring, og trods ændringsforslaget ikke blev kvalificeret, så blev den endeligt vedtaget, og er derfor nu rullet ud per 1/6 2021.

Hvis det er som vi formoder, at afskaffelsen af denne nødvendige regel for bevarelsen af vores rullende kulturarv alene er begrundet i en forenkling af beskatningsreglerne som en helhed, så giver det ikke mening for os, at man nu gennemfører en lignende undtagelse, men blot for en anden gruppe køretøjer.

Motorhistorisk Samråd er særdeles bekymret for at flere veterankøretøjer vil blive skrottet ved små og ubetydelige skader. Det vil desværre typisk være de køretøjer, der i dag har en lavere økonomisk markedsværdi, eksempelvis de dagligdags køretøjer der satte den gennemsnitlige danske familie på hjul, men som i dag knapt nok eksisterer mere. De dyrere og mere eksklusive biler, vil nok ikke ramme totalskadegrænsen, og kan derfor blive repareret, når de skades. Det forhold er til uoprettelig skade for den generelle historiske forståelse, for bilismens indvirken på danskernes mulighed for at rejse eller tage arbejde væk fra hjemmet.



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).

Motorhistorisk Samråd kan i den forbindelse berette om sådan en aktuel skade, der skete for ganske nyligt, hvor en veteranbil blev påkørt bagfra på motorvejen ved en hastighed på 80 km/t. Der er her tale om en unik varevogn, der sandsynligvis kun eksisterer i det ene eksemplar i verden. Som varevogn har den ikke den store økonomiske værdi i dag, men den er et pragteksempel på en af de tusindvis af små varevogne, der var før i tiden. Denne er med dansk historie fra ny i 1939, med en ganske typisk karrosseriopbygning i træ. Alderen på køretøjet, samt det faktum at det med bilens trækonstruktion er en meget langsom proces at genskabe den, gør at det desværre er særdeles svært, om ikke umuligt for taksator, at fastsætte udgiften til reparationen, ikke mindst fordi lovgivningen nu påbyder taksator at beregne udgiften ud fra brug af nye reservedele. Det er selv sagt ikke muligt, ikke mindst taget i betragtning at køretøjet er unikt.

Der hersker ingen tvivl om, at køretøjet derfor vil blive totalskadet. Det vil derefter enten blive solgt som ophug, hvor motor, aksler og diverse småting nok vil kunne bruges på lignende køretøjer, men mere sandsynligt er at den vil blive presset som gammelt jern, da de ophuggere, der har mulighed for at handle på totalskadeportalen, sandsynligvis ikke vil bruge tiden på at skille bilen ad i små dele, med risiko at have reservedelene på lager i meget lang tid, når man som alternativ kan sælge den tunge gamle bil til den aktuelle høje jernpris.

Motorhistorisk Samråd har således ikke nogen kommentarer til det foreslåede, men mener at den netop afskaffede undtagelse for historiske køretøjer i Bilaftalen 2021, falder til jorden, især når man så senere finder et behov for at undtage andre grupper af køretøjer.

Det skal være Motorhistorisk Samråds anbefaling, at man snarest, og gerne i forbindelse med et ændringsforslag til dette lovforslag, genetablere at undtagelsen for totalskade også gælder historiske køretøjer. Staten har intet at vinde eller tabe, men hver dag udsætter vi vores rullende kulturarv for en værdiforringelse af store og uoprettelige dimensioner.

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 veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Skatteministeriet

Sendt elektronisk til

lovgivningogoekonomi@skm.dk

med kopi til esd@skm.dk, mbb@skm.dk, vns@skm.dk

og sob@skm.dk

28. juni 2021

SEGES høringssvar j.nr. 2021-2006 (motorområdet)

SEGES takker for at have modtaget lovudkastet i høring.

Vi har følgende bemærkninger til elementet om ladestandere mv.

Beskatning, ladestandere

SEGES ser med tilfredshed, at selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen samt hovedaktionærer, bliver sidestillet i relation til den skattemæssige behandling af ladestandere og installation heraf. Det er glædeligt, at der så hurtigt følges op på tilsagnet om at se på dette forhold, givet som følge af vores høringssvar ift. L 129 (J.nr. 2020 – 7586).

Kan ministeriet bekræfte, at i det omfang landestanderen og installationen placeres i virksomhedsordningen, så kan udgifterne til ladestander/installation samt udgifter til elektriker fuldt ud fradrages som en virksomhedsudgift?

Kan ministeriet tilsvarende bekræfte, at såfremt ladestander mv. placeres i virksomhedsordningen, og der sker beskatning af fri bil, vil der ikke skulle ske beskatning af eget forbrug af el til opladning af elbilen/plug-in hybrid bilen?

Det fremgår efter vores opfattelse ikke helt klart, at der for erhvervsdrivende er tale om en fuldstændig ligestilling med lønmodtagere. Dette skyldes, at der ikke er noget forslag, der reelt tager stilling til, hvad der sker, hvis ladestander/installation på et tidspunkt tages ud af virksomhedsordningen. Grundet virksomhedsordningens karakter skal der opfordres til, at det klart præciseres, at en senere udtagning af ladestander/installation af virksomhedsordningen ikke skal anses for en hævnning, i det tilfælde, hvor der er sket beskatning af fri bil i mindst 6 måneder. LL § 16, stk. 4, 26. pkt. sikrer umiddelbart ikke dette. Alternativt at værdien ansættes til 0.

Kan ministeriet bekræfte, at det er hensigten med forslaget at give 100 % ligestilling?

I relation til det foreslåede virkningstidspunkt er det opfattelsen, at lempelsen for at sikre ligestilling bør have virkning fra og med indkomståret 2021, ligesom ændringerne af LL § 16 generelt ved L 129. Da der er tale om en lempelse, vil dette ikke give anledning til udfordringer. I og med, at det dertil er noget man laver i forbindelse med regnskabet for 2021.

Såfremt der er spørgsmål eller kommentarer til ovenstående, er I velkommen til at kontakte en af undertegnede.

Venlig hilsen

Jens Jul Jacobsen
Senior Tax Manager, cand.jur.
Skat

D +45 8740 5129

M +45 3092 1759

E jsj@seges.dk

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Emma Sommer Degn (ESD@skm.dk), Vibeke Nørgaard Sylvest (VNS@skm.dk), Mai-Britt Bonde (mbb@skm.dk), Signe Øgendahl Beeck (SOB@skm.dk)
Fra: Jesper Kiholm Andersen (Jesper.Kiholm@SKTST.DK)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering,
Sendt: 17-08-2021 15:51

Til Skatteministeriet

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om køretøjsregistrering, ligningsloven, køretøjsregistreringsloven, virksomhedsregistreringsloven og skatteforvaltningsloven (Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af lade[1]standere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlige procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere), jr. 2021-2006

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

Høringssvar - Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, ligningsloven, registreringsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og virksomhedsskatteoven

SMVdanmark har modtaget til høring lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, ligningsloven, registreringsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og virksomhedsskatteoven og har i den forbindelse bemærkninger til to af elementerne i lovforslaget.

Det foreslås, at fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer forkortes fra 4 til 3 måneder. Det er for SMVdanmark positivt, at der sættes ind for snyd med kunstigt lave priser på køretøjer og SMVdanmark bakker derfor op om det foreslåede. SMVdanmark vil samtidig derfor opfordre til, at reglerne indsnævres i videst muligt omfang.

Det foreslås desuden, at købere af brugte biler fremadrettet skal hæfte solidarisk for manglende betaling af registreringsafgiften. SMVdanmark er i den forbindelse yderst bekymret for køberens fremtidige retstilling, hvor købere uforvarende risikerer at få voldsom økonomisk straf. Dette kan dermed risikere at underminere selvanmeldersystemet.

SMVdanmark foreslår i den forbindelse, at der i stedet bør indskrives et tilregnelseskraav for købere, der ikke selv er registreret selvanmelder, hvorved der implementeres et princip om at købere kun hæfter solidarisk i tilfælde, hvor de ved eller burde vide, at den afgiftspligtige værdi er sat for lavt. Hertil bør det dog fastslås, at køberen hæfter subsidiært, så det er selvanmelderen der dermed bærer det primære ansvar for anmeldelsen af den afgiftspligtige værdi.

På vegne af SMVdanmarks autoudvalg.

Rasmus Brygger
Chefkonsulent, SMVdanmark

