



Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 83 - Til udvalgets orientering vedlægges høringskema vedrørende Forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer og registreringsafgiftsloven (Betaling for registrering af køretøjer og justering af godtgørelsen af registreringsafgift ved eksport af køretøjer).

Holger K. Nielsen

/Lene Skov Henningsen

Høringskema indeholdende høringsvar og kommentarer hertil vedrørende forslag nr. L 83 til Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer og registreringsafgiftsloven (Betaling for registrering af køretøjer og justering af godtgørelsen af registreringsafgift ved eksport af køretøjer).

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
Advokatrådet	<p>Organisationen anfører, at den korte høringsfrist i realiteten udelukker en nærmere stillingtagen til de forslag, der er indeholdt i høringsmaterialet. Organisationens finder det særdeles beklageligt, at man i denne sag har udsendt høringsmaterialet med en så kort frist.</p> <p>Organisationen har i øvrigt ikke umiddelbart bemærkninger til høringssagen.</p>	<p>Høringsfristen er fastsat på baggrund af en tidspresset proces, hvor lovforslaget har skullet fremsættes i rette tid for at kunne træde i kraft 1. januar 2013.</p> <p>Ved fastsættelsen af høringsfristen er der således sket en afvejning af en række modsatrettede hensyn, herunder hensynet til høringsparterne, hensynet til at undergive høringsvarene en seriøs overvejelse og kommentering i Skatteministeriet og hensynet til en ordentlig lovproces i Folketinget.</p> <p>På trods af disse krævende vilkår – i høringsprocessen har Skatteministeriet modtaget kvalificeret input fra interesseorganisationer, faglige sammenslutninger og andre.</p> <p>Endvidere har høringsparterne mulighed for at komme med bemærkninger i forbindelse med folketingsbehandlingen.</p>
Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)	<p>Organisationen anser den korte høringsfrist for at være i stærk modstrid med regeringens ambition om kvalitet i lovarbejdet.</p> <p>Organisationen anfører, at forslaget forventes iflg. medsendte resumé at medføre årlige ”mindreudgifter” på omkring 75 mio. kr. for staten. Holdes dette beløb op mod de beregningsmæssigt ca. 728 mio. kr., der er opkrævet for registrering og ejerskifte for den danske vognpark i 2011, synes det uforståeligt, hvorfor erhverv og borgere skal pålægges en ekstra regning på ca. 172 mio. kr., for at staten kan spare ca. 75 mio. kr.</p> <p>Organisationen anfører, at Danmark i forvejen er indehaver af den kedelige rekord ”dyreste nummerplader”. I for-</p>	<p>Der henvises til kommentaren til bemærkningerne fra Advokatrådet.</p> <p>Den anførte merbetaling på 172 mio. kr. må være baseret på, at lovforslaget ændrer på betalingen for samtlige de registreringer m.v., der foretages. Det er imidlertid ikke tilfældet. For de registreringer m.v., som foretages af synsvirksomhederne, som vedrører et køretøj, som handles, repareres eller leases som led i en virksomhed, der kan autoriseres som nummerpladeoperatør, ændres reglerne ikke. Der ændres heller ikke på reglerne for de regi-</p>

	<p>hold til eksempelvis Sverige er et sæt nummerplader i Danmark over 10 gange dyrere. I forhold til Tyskland 5-6 gange dyrere. Tiltaget er derfor yderligere et skridt i den forkerte retning med hensyn til danske virksomheders konkurrenceevne. Principielt er forslaget derfor direkte i modstrid med den politik, som stort set alle Folketingets partier vurderer som en kritisk parameter, nemlig den pressede danske konkurrenceevne.</p> <p>Organisationen ser ingen problemer i, at nummerpladeoperatørerne gives mulighed for at opkræve et gebyr til dækning af omkostningerne i forbindelse med håndtering og administration af registrering mv. fremfor en godtgørelse fra SKAT. Det foreslås, at prisen på nummerpladerne som minimum nedsættes med et beløb svarende til de i § 12 stk. 2, foreslåede prisforhøjelser hos SKAT, svarende til 980 kr. henholdsvis 490 kr., således at forslaget ikke medvirker til svækkelse af dansk erhvervslevs, herunder transportbranchens konkurrenceevne.</p>	<p>strerlinger m.v., som foretages af andre nummerpladeoperatører end synsvirksomhederne; det vil sige virksomheder, som forhandler eller leaser køretøjer samt omsynsvirksomheder. Det vurderes, at under halvdel af de registreringer m.v., som foretages, er omfattet af forslaget.</p> <p>Formålet med lovforslaget er at give staten en mindre udgift. Følges organisationens forslag, reduceres statens indtægter.</p>
<p>Brancheorganisationen for værksteder (CAD)</p>	<p>Organisationen anfører, at høringsfristen er for kort, særligt set i lyset af, at forslaget først og fremmest drejer sig om administrative lettelser for det offentlige og -formodentlig – mangelfuld omkostningsberegning.</p> <p>Organisationen anmoder om, at der før lovforslagets vedtagelse sker en nærmere undersøgelse af de konkurrencemæssige aspekter af, at synsvirksomhederne kan få stillet lagre af nummerplader gratis til rådighed.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til bemærkningerne fra Advokatrådet.</p> <p>Forslaget om, at SKAT kan stille lagre af nummerplader gratis til rådighed for synsvirksomheder, forudsætter, at synsvirksomhederne foretager alle de typer af registreringer, som en nummerpladeoperatør må foretage. Det vil betyde et stort likviditetstab for staten, hvis alle omkring 1.600 nummerpladeoperatører skulle have denne mulighed. Synsvirksomhederne får denne mulighed, fordi synsvirksomhederne er centrale aktører i arbejdet med at kontrollere køretøjers tekniske stand, og gennem synsarbejdet håndterer synsvirksomhederne mange forskellige typer af køretøjer. For at sikre den bedste service</p>

	<p>Organisationen anfører, at det bliver borgerne, der i sidste ende skal afholde de øgede omkostninger, der følger af lovforslaget.</p>	<p>for borgerne er det synsvirk-somhederne, der tilskyndes til at have alle nummerplader på lager frem for f.eks. bilfor-handlere.</p>
<p>Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF)</p>	<p>Organisationen finder den korte høringsfrist ganske uacceptabel.</p> <p>Vedrørende forslaget § 2, nr. 1, om mindstebeløb for godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af et køretøj henviser organisationen til sine bemærkninger fra 2008, da mindstebeløbet blev indført.</p> <p>Organisationen finder argumentationen for mindstebeløbet diskutabelt og vender sig derfor mod forhøjelsen.</p> <p>Da mindstebeløbene blev indført, var der efter organisationens opfattelse ikke tale om at lukke noget hul, men om at det var gået op for Skatteministeriet, at loven om tilbagebetaling af registreringsafgift helt legalt også kan bruges for at få nogle ældre, men ikke skrotningsmodne biler eksporteret til steder i EU, hvor det kan betale sig at reparere dem og køre lidt videre med dem. Problemet med bestemmelsen om fradraget på 15% af afgiftsgodtgørelsen er efter organisationens vurdering, at den danske stat opkræver 100% registreringsafgift ved indførsel af brugte biler til Danmark, men kun giver 85% igen, hvis nogle biler skal ud af landet igen. Det havde organisationen hellere set at man ville lave om på, selv om det siden desværre er fastslået, at bestemmelsen om fradraget på 15% ikke er i strid med EU-reglerne om varernes frie bevægelighed.</p> <p>I praksis må lovforslagets vedtagelse forventes at få den konsekvens, at de ældste af de brugte, men ikke skrotningsmodne personbiler fortsat vil være at finde på landevejene. Måske til skade for både miljø og trafikikkerhed.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til bemærkningerne fra Advokatrådet.</p> <p>Forskellen mellem den beregnede registreringsafgift for brugte indførte biler og den registreringsafgift, der godtgøres ved udførsel, hænger snævert sammen med det grundlag, som registreringsafgiften beregnes på.</p> <p>Grundlaget er den almindelige pris ved salg til bruger her i landet. Det vil for den indførte brugte bil sige den pris, som en forhandler vil kunne opnå ved almindeligt salg.</p> <p>Den bil eller motorcykel, der skal udføres, vil ikke på samme måde have det indhold af registreringsafgift af avance, salgsklargøring mv., fordi den ikke på samme måde er i indirekte konkurrence med tilsvarende nye biler eller motorcykler.</p> <p>Med justeringen af mindstegrænsen for godtgørelse af registreringsafgift ved eksport, er der tale om en justering i forhold til den almindelige prisudvikling siden 2008, hvor mindstegrænsen blev indført. Justeringen betyder, at der rettes op på den udhuling af grænsen, der er sket.</p> <p>Indførelsen af mindstebeløbene i 2008 skyldtes overvejende, at ordningen uden mindstebeløb havde fået karakter af en skrotpræmieringsordning. Det aktuelle lovforslag går ud på at</p>

		regulere beløbet efter den almindelige prisudvikling.
Dansk Erhverv	<p>Organisationen har ikke umiddelbart bemærkninger til afskaffelsen af godtgørelsen til synsvirksomhederne.</p> <p>Organisationen er generelt imod indførelsen af en ny afgift, særligt når disse medfører et så beskedent provenu som forudsat i forslaget. Disse mange smågebyrer, der også kendes fra punktafgiftsområdet, kræver generelt administrative omkostninger hos både myndigheder og private.</p> <p>Organisationen har heller ikke umiddelbart bemærkninger til forslaget om at justere mindstebeløbet for godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af køretøjet.</p>	<p>Godtgørelsesordningen har vist sig at være vanskelig at administrere for synsvirksomhederne og vanskelig at kontrollere for SKAT. Samtidig har ordningen vist sig at være betydeligt dyrere for statskassen end forudsat.</p> <p>I øvrigt henvises til kommentaren til bemærkningerne herom fra FDM</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra DAF.</p>
DI	<p>Organisationen mener ikke, at den almindelige prisudvikling siden 2008 er retvisende, når det gælder justeringen af mindstebeløbet for reduktion af godtgørelsen af registreringsafgift ved eksport af</p> <p>Efter organisationens opfattelse vil det være mere retvisende at anvende nettoprisindekset for personbiler. Dette er i perioden januar 2008-oktober 2012 faldet med 1,01 pct., hvilket indikerer at mindstebeløbet ikke bør forhøjes.</p> <p>Organisationen anfører, at afskaffelsen af godtgørelsen til synsvirksomheder for at registrere køretøjer reel vil betyde en merudgift for borgerne. Det kan organisationen ikke tilslutte sig, når besparelsen ikke anvendes til skattelettelser. Det samme gælder provenuet ved regulering af mindstebeløbet for godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af køretøjet.</p>	<p>Hertil bemærkes, at reduktion af godtgørelsen af registreringsafgift ved eksport er et udtryk for den registreringsafgift, der kan henføres til avancen for en salgsklargjort bil eller motorcykel, der omsættes her i landet. Lavere priser på nye biler vil jo blot mindske prisniveauet generelt, mens avancen nærmere vil følge prisudviklingen for branchens øvrige ydelser – nærmere bestemt vedligeholdelse og reparation, hvor prisudviklingen har været ca. 11 pct.</p>
Datatilsynet	Ingen.	
ERFA-gruppen-bilsyn	<p>Organisationen anfører, at høringsfristen har været ualmindelig kort, og i øvrigt under et acceptabelt niveau, såfremt virksomheder, organisationer og andre interessenter, skal have mulighed for levere et høringssvar.</p> <p>Organisationen holder møde den 22. november 2012, og den vil herefter udarbejde et høringssvar som indsendes til SKAT.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til bemærkningerne fra Advokatrådet.</p>

<p>Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER)</p>	<p>Forslaget medfører, at synsvirksomheder ikke længere skal søge staten om godtgørelse for registrering af køretøjer i Køretøjsregistret og håndtering af nummerplader. Ordningen blev indført i juni i år som følge af indførslen af den digitale motorregistrering. Det har imidlertid vist sig, at ordningen er vanskelig at administrere for både synsvirksomheder og SKAT. TER vurderer derfor, at afskaffelsen vil medføre administrative lettelser for de omfattede synsvirksomheder. Lettelsen vurderes dog at være af begrænset omfang på samfundsniveau, og den vil derfor ikke indgå i opgørelsen af udviklingen i de administrative byrder.</p>	
<p>Foreningen af vognimportører i Danmark</p>	<p>Organisationen anfører, at den meget korte høringsfrist synes at være i strid med regeringens ønske om ordentligt lovarbejde. Derfor er organisationens bemærkninger koncentreret om to forhold.</p> <p>Organisationen anfører, at Danmark i forvejen har Europas dyreste nummerplader. En øget udgift på registrering vil medføre, at vore største kunder fremover i endnu højere grad fravælger dansk registrering af deres påhængskøretøjer. Det vil få den, for Danmark, meget kedelige konsekvens, at alle vedligeholdelsesarbejder på påhængskøretøjerne i forbindelse med de årlige periodesyn, fremover vil komme til at ligge på udenlandske værksteder. Det skyldes, at de årlige vedligeholdelsesarbejder på sættevogne og påhængsvogne altid sker i forbindelse med periodesynet, således køretøjerne ikke skal tages ud af drift unødigt. Et dansk registreret påhængskøretøj skal altid synes i Danmark. Forslaget vil helt sikkert komme til at koste arbejdspladser, både hos importørerne, hos synshallerne og på reparationsværkstederne.</p> <p>Organisationen anfører, at i 2012 er hele arbejdet med køretøjers registrering flyttet fra SKAT til de enkelte importører, der nu via det digitale motorregister laver al arbejdet selv. Uden at det har medført nogen besparelse i vores omkostninger. Den besparelse SKAT har opnået, er ind til videre ikke blevet synlig overfor SKATs kunder. Flere importører har måttet udvide med</p>	<p>Der henvises til kommentaren til bemærkningerne fra Advokatrådet.</p> <p>I Finansministeriets rapport fra foråret 2005 om digital motorregistrering er anført, at erhvervet forventes at opnå årlige besparelser på mere end 50 mio. kr. ved indførelsen af digital motorregistrering.</p>

	<p>mere administrativt personale for at kunne håndtere den øgede arbejdsmængde, som følge af besparelsen hos SKAT. Det undrer derfor endnu mere, at omkostningerne for vore kunder øges, når arbejdsmængden for SKAT er blevet mærkbart mindre. Det virker ikke logisk.</p>	
FDM	<p>Organisationen anser høringsfristen på under tre hverdage for stærkt kritisabel. Organisationens anfører, at lovforslaget har nogle forbrugerpolitiske konsekvenser, hvoraf det mest påfaldende er, at Europas dyreste nummerplader nu bliver endnu dyrere, ved at gøre det muligt at opkræve højere gebyr på nummerpladehåndteringen. Organisationen tager afstand fra de foreslåede gebyrer og afgiftsstigninger. Organisationen konstaterer, at der den seneste tid er sket afgiftsmæssige forringelser af vilkårene for danske bilejere. Ud over skattereformen har Folketinget ved de to sidste finanslove forhøjet skatter og afgifter for bilejerne. Organisationen påpeger, at udover de samfundsøkonomiske gevinster ved mobilitet i samfundet og på arbejdsmarkedet, som personbiler særligt bidrager til, bidrager bilisterne også direkte til statskassen med Europas højeste bilafgifter og skatter med ca. 40 mia. kr. om året, hvoraf kun ca. 25 procent går tilbage til forbrugerne i form af anlæg og vedligeholdelse af veje.</p> <p>Organisationen finder det uforståeligt og uhensigtsmæssigt, at SKAT efter mere end fire års forhandlinger, og kun lidt mere end seks måneder efter implementeringen af det Digitale Motorregister (DMR), ændrer fundamentalt på vilkårene for håndtering af nummerplader.</p> <p>I bemærkningerne til lovforslaget står, at godtgørelsen til synsvirksomhederne er dyrere at håndtere for staten end oprindelig antaget samt vanskelig at administrere for operatørerne. Organisationen beklager, at SKAT ikke har formået at foretage de besparelser i eget distributionsnet i takt med udliciteringen af arbejdet, som man forventede, og derudover kan organisationen ikke nikke genkendende til, at det er vanske-</p>	<p>Der henvises til kommentaren til bemærkningerne fra Advokatrådet.</p> <p>Skatteministeriet har over årene ved flere møder med synsvirksomhederne gjort det klart, at der ikke er flere midler til godtgørelse end de omkring 25 mio. kr. om året, der er afsat i finansloven. Som nævnt over for Skatteudvalget i foråret i forbindelse med behandlingen af lovforslag nr. L 122, har synsvirksomhederne udvist stor aktivitet for at tiltrække kunder til registreringsvirksomheden. Det bør derfor ikke komme som en overraskelse for synsvirksomhederne, at det har været nødvendigt for regeringen at begrænse udgifterne.</p>

	<p>ligt at håndtere for operatørerne.</p> <p>Operatørerne har investeret økonomisk i blandt andet personale og materiel, for at kunne håndtere nummerpladerne i henhold til den gældende lovgivning. Med den forslåede lovgivning skal der igen indføres nye procedurer.</p> <p>Konsekvensen bliver øgede omkostninger for operatørerne. En stigning i omkostningerne vil i sidste ende blive sendt videre til forbrugerne, som derfor vil opleve et stigende prisniveau ved ind- og omregistrering af biler og motorcykler.</p>	
Håndværksrådet	<p>Organisationen har ikke umiddelbart bemærkninger til lovforslaget.</p> <p>Organisationen benytter lejligheden til at sætte fokus på det ønskelige i, at medlemmer af Dansk Autogenbrug få mulighed for at blive autoriseret som nummerpladeoperatør, specielt med henblik på at kunne afmelde køretøjer fra registrering i Køretøjsregisteret.</p>	<p>Det overvejes at give medlemmer af Dansk Autoophug mulighed for at blive autoriseret som nummerpladeoperatør.</p>
Landbrug & Fødevarer	<p>Organisationen er kritisk over for, at der med forslaget lægges op til at øge skattetrykket. Der er hårdt brug for, at der også i fremtiden er virksomheder, der kan skabe vækst og arbejdspladser i Danmark.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv.</p>
Motorhistorisk Samråd	<p>Organisationen anfører vedrørende forslagens § 1, at organisationen er af den opfattelse, at udgifterne til nummerpladeekspedition af historiske nummerplader (sorte nummerplader) ikke bør adskille sig fra andre typer af nummerplader. Dette skal ses med baggrund i at udgifterne i forbindelse med ekspeditionerne ikke varierer alt efter typen af nummerplader.</p> <p>Organisationen anfører vedrørende forslagens § 2, at organisationen ønsker at gøre opmærksomhed på den urimelighed, der findes i § 7 b, ud fra hvilken der beregnes godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af køretøjer.</p> <p>Organisationen anmoder om, at man i forbindelse med lovbehandlingen af netop § 7 b tager højde for den åbenlyse fejl, der ligger i, at køretøjer ældre end 35 år ikke kan eksporteres efter samme vilkår som andre brugte køretø-</p>	<p>Det er rigtigt, at biler og motorcykler, der er mere end 35 år gamle, med hensyn til afgifter, i vid udstrækning behandles forskelligt fra øvrige biler og motorcykler.</p>

	<p>jer. Det er selvfølgelig, at den begrænsning, der ligger i § 7 b stk. 4, nr. 3, er en alvorlig hindring for varens (veterankøretøjernes) fri bevægelighed over landegrænserne.</p> <p>Organisationen anfører, at der i dag er et flertal af virksomheder i landet, der er beskæftiget med handel med klassikere og veterankøretøjer. Handel ud af landet med disse køretøjer er dog begrænset, hvilket blandt andet begrundes med, at den slags køretøjer stadig afgiftsberigtiges betydeligt højere i Danmark end i sammenlignelige lande. Da der således ikke kan beregnes, at en forholdsmæssig del af registreringsafgift kan tilbageføres på samme måde som andre køretøjer, vil disse virksomheder være begrænset til handel indenlands, trods en stor interesse ude fra.</p> <p>Efter gældende praksis godtgøres registreringsafgiften altså ikke ved eksport af et veterankøretøj. Dette finder organisationen ikke rimeligt, idet der betales registreringsafgift ved import af et sådan veterankøretøj, hvor det fastsættes til en værdi på 40% af nyprisen (gange 105% eller højere) og brændstoffillæg (hvor der ikke foretages reduktion i forhold til værdien). Markedet for veterankøretøjer er i dag internationalt og ligner på mange måder det øvrige marked for køretøjer, blandt andet som følge af en større integration i EU.</p> <p>Organisationen ser to løsninger for denne problematik. I høringssvaret af den 22/10-12 angående "Bekendtgørelse om værdifastsættelse af motorkøretøjer m.v." forslås der indført et fast beløb ved import af køretøjer, som afspejler de faktiske udgifter ved sagsbehandlingen inkl. miljøpåvirkning.</p> <p>Organisationen anfører, at et sådant fast beløb vil ligge under en bagatelgrænse for udbetaling af registreringsafgift ved eksport, hvorved den nuværende praksis vil kunne opretholdes. Ifølge tal fra Skat importeres der årligt ca. 700 veterankøretøjer til Danmark, og organisationen skønner, at det årlige tab for statskassen ved en omlægning til et fastprissystem vil være i størrelsesordenen ca. 5 mio. kr. årligt.</p>	<p>Er der tale om biler og motorcykler, der indføres fra udlandet, og som fremtræder som ved første registrering, bliver beregningsgrundlaget for registreringsafgiften i de fleste tilfælde nedsat med 60 pct.</p> <p>Endvidere nedsættes vægtafgiften med 75 pct. for biler og motorcykler, der er mere end 35 år gamle.</p> <p>En ligestilling af biler og motorcykler, der er mere end 35 år gamle, med andre biler og motorcykler vil således kræve en lang række andre lovændringer end blot en udvidelse af reglerne om, hvilke køretøjskategorier, der er omfattet af reglerne om udbetaling af godtgørelse ved udførsel.</p> <p>Dette indgår ikke i lovforslaget.</p>
--	--	--

	<p>Såfremt det nuværende system med 40% af nyprisen (gange 105% eller højere) og brændstoffillæg fastholdes, finder organisationen det rimeligt, at der godtgøres afgift i forbindelse med eksport. En værdifastsættelse på 40% af nyprisen for et veterankøretøj vil ligeledes kunne anvendes ved eksport og udbetales ved evt. overskridelse af bagatelgrænser.</p>	
--	---	--