

Advokatrådet



**ADVOKAT
SAMFUNDET**

Skatteministeriet

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF.: 33 96 97 98

DATO: 18. august 2023
SAGSNR.: 2023 - 2036
ID NR.: 936297

lovgivningogoekonomi@skm.dk; caj@skm.dk; moez@skm.dk

Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181), jeres journalnummer 2023-2160

Ved e-mail af 26. juni 2023 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

I forslaget § 1, nr. 8, henvises til " minimumsafgiften efter 3. pkt." Da "minumumsafgift" ikke er nærmere defineret, foreslår Advokatrådet, at der i stedet henvises til afgift som defineres i forudgående punktum.

I henhold til forslaget § 1, nr. 13, er der fremsat forslag om, at det ikke skal være muligt for selvanmeldere og selvangivere at ændre i månedsangivelsen over afgiftsberigtigede køretøjer efter indregistrering i Køretøjsregisteret. Forslaget er fremsat med henblik på at undgå svig.

Det er Advokatrådets opfattelse, at det ikke er hensigtsmæssigt, at en virksomhed afskæres adgangen til at foretage rettelser, hvis der konstateres fejl. Det bør være muligt både for virksomhederne og myndighederne at korrigere fejl.



Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt bør enhver virksomhed inden for den ordinære forældelsesfrist have adgang til at berigtige fejl. Også almindelige forvaltningsretlige principper tilsiger dette. For at undgå svig kunne en mulig løsning være, at virksomhederne ikke kan foretage korrektionerne direkte i køretøjsregisteret, men i stedet pålægges at indsende disse manuelt, således at de undergives en nærmere prøvelse.

Med venlig hilsen

Andrew Hjuler Crichton
Generalsekretær



AutoBranchen Danmark

AutoBranchen Danmark
Langebrogade 3 b
1411 København K
Jura@abdk.dk
Att. Skatteministeriet
Miljø, Energi og Motor
J.nr. 2023 - 2160

25. august 2023

Høringssvar fra AutoBranchen Danmark

Vedr. forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

AutoBranchen Danmark ønsker at kommentere på nærværende høring. Lovændringerne vi har bemærkninger til, gennemgås punkt for punkt, som de er opsat i lovforslaget.

6. I § 4, stk. 3, indsættes som 7. og 8. pkt. og 7. I § 5, stk. 5, indsættes som 7. og 8. pkt.

AutoBranchen Danmark støtter op om at den tekniske beregning/omregnede udledning kommer til at lægge så tæt bilens målte udledning, så forskellen mellem de to metoder mindskes. Vi ønsker blot at sikre os, at den foreslåede beregningsmetode er mere retvisende, og vil derfor opfordre til, at der tilstrækkelig belæg for at ændre den, især med henblik på, at ændringen er fordyrende for bilens afgiftstilsvær.

8. I § 5 a, stk. 2, indsættes som 4. pkt.

AutoBranchen Danmark støtter op om forenkling af registreringsafgiftsreglerne, både for Skatteforvaltningen og for erhvervslivet. Vi ønsker derfor, at det sikres, at ændringen ikke afstedkommer unødigt ekstra administration for erhvervslivet, og at det sikres, at Skatteforvaltningens systemer behørigt er klargjort til afgiftsændringen træder i kraft, så unødige fejllafgørelser, forkerte afgiftsoprævninger og lange tilbagebetalingsfrister undgås.



9. I § 7 c, stk. 1, indsættes som 5. pkt.

AutoBranchen Danmark forstår Skatteforvaltningsbehov for at ændre bestemmelsen som følge af Rettens underkendelse af Skatteforvaltnings praksis. Vi vil dog gerne henstille til, at man laver en undtagelse til pkt. 5, således det bliver muligt senere end tre måneder efter stadig at få godkendt anmodningen, hvis der foreligger undskyldelige omstændigheder for den for sene udførelse, fx sygdom, leveranceudfordringer eller en force majeure lignende situation, såsom corona.

10. I § 10, stk. 2, 1. pkt.

AutoBranchen Danmark synes det er fint, at man ser på, om bestemmelsen er hensigtsmæssigt udarbejdet, som den er nu, og vi forstår hensynet bag ændringen. Vi kan dog blive bekymrede for hvorvidt ændringen vil afstedkomme en konkurrenceforvridning, som kan bevirke, at nogen erhvervsdrivende kan styre markedsprisen. Vi ser en udfordring i, at biler født i Danmark som hovedsageligt er leaset ud, kan påvirke brugtbilsmarkedet i opadgående retning, og dermed også afgiften på importerede biler.

12. I § 15 indsættes som stk. 6 og 7.

AutoBranchen Danmark bemærker, at det selvfølgelig er forståeligt, at Skatteforvaltningen ønsker så mange lovhjemler så muligt til at inddrive restancebeløb der måtte udestå med den erhvervsdrivende. Vi ønsker dog at bemærke, at lovændringen vil ændre præmissen og det oprindelige formål med indførelse af sikkerhedsstillelse for korrekt og tilstrækkeligt afgiftstilsvaret relateret til selvanmelderens udliciterede ret til selv at foretage afgiftsberigtigelse af køretøjer. Var afgiftstilsvaret ikke korrekt, havde Skatteforvaltningen sikkerhedsstillelsen at modregne i. Bestemmelsen udvides nu til at det er i alle tilfælde, hvor virksomheden måtte være i restance til Skatteforvaltningen, som også foreslås at gælde for de selvanmeldere, der er registrerede, jf. § 15 før foreslåede lovændring. Vi mener man bør overveje om det er hensigtsmæssigt.

Vedr. stk. 7. AutoBranchen Danmark ved, at det er sædvanligt at ministre bemyndiges til at fastsætte regler inden for deres ressortområde. Vi vil dog understrege, at reglerne om sikkerhedsstillelse er et betændt område for branchen, hvor skærpedelser løbende er indført. Vi henstiller derfor til, at branchen tages med på råd og med i processen, hvis yderligere skærpedelser påtænkes.



AutoBranchen Danmark

13. I § 16 indsættes som stk. 3: »Stk. 3. En angivelse af afgiften af et køretøj skal ske senest samtidig med registrering af køretøjet i Køretøjsregisteret. En registreret virksomhed kan ikke ændre angivelsen efter registrering af køretøjet.«

AutoBranchen forstår hensynet bag ændringen om at minimere muligheden for svig, men vi forslår, at man tilføjer en mulighed for, at en virksomhed stadig har mulighed for at få ændret månedsopgørelsen efter, i de tilfælde, hvor virksomheden oplyser at have lavet en fejl. Dette kunne være i form af en henvendelse til Skatteforvaltningen, som vurderer henvendelsen, og herefter manuelt tilretter månedsangivelsen, hvis ændringen vurderer at give et mere korrekt afgiftstilsvare, som må være i både Skatteforvaltningen og de erhvervsdrivendes interesse.

1. I § 7 b, stk. 2, nr. 9, 2. pkt. ændres »fabrikant eller importør af køretøjer«

AutoBranchen Danmark har selv foreslået Skatteministeriets departement denne ændring, som sikrer lige konkurrencevilkår for vores medlemmer, der er at virksomheder, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing, så de får samme muligheder som fabrikanter og importørerne med udvikling af reklamemateriale. Vi vil derfor gerne kvittere for den foreslåede ændring.

Med venlig hilsen

AutoBranchen Danmark



Camping Outdoor Danmark
Isabellahøj 3
7100 Vejle

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Den 17. august 2023

Høringsvar vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

Camping Outdoor Danmark har modtaget ovennævnte høring den 26. juni vedr. ændring af registreringsafgiften mv.

Vi er tilfredse med, at autocampere er adresseret i lovforslaget og har følgende kommentarer til lovændringerne vedrørende autocampere:

Punkt 2.3.2 Registreringsafgift

Camping outdoor Danmark ser meget positivt på forslaget om, at der af køretøjer med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, og som er indrettet med køkken-, toilet- og badefaciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, altid skal svares afgift beregnet som mindsteafgiften efter § 5 a, stk. 2, 3. pkt. Så de afgiftsberigtiges til minimumsafgiften beregnet efter 45 pct. reglen. Det vil i den grad lette arbejdet for branchen og fjerne unødigt administration og bureaukrati.

Reduktion af Co2 afgift

Ydermere foreslår vi også, at de vogne som opfylder det nye foreslåede definition for autocampere: *"Tilladt totalvægt på mindst 3 T og som er indrettet med køkken-, toilet- og badefaciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer"* samtidig opnår en reduktion/betaling på 45% af CO2 afgiften, da det gør et mere attraktivt ikke at afmelde pladerne i lavsæsonen. Ejere kan have mulighed for at køre i autocamperen hele året som et fritidskøretøj.

Der er 4 grunde til at det er en god løsning. For det første at autocamperkørsel er en grøn ferieform, som samler familien i nærområdet i stedet for at rejse ud med anden transportform. For det andet at det gavner det lokale turismeerhverv, at autocamperne kører hele året, når nummerpladerne ikke afmeldes for at spare udgiften til CO2 udligningsafgiften. For det tredje giver det en bedre balance mellem udgiften til nye nummerplader i forhold til den besparelse, man kan opnå ved afmelding. For det fjerde, så taler autocampister med egen autocamper ofte om antal overnatninger pr. år i deres autocamper frem for kørte km, hvilket er udtryk for mange spontane ture med overnatning i nærområdet og i Danmark, som er til gavn for lokalområdets butikker og andre oplevelsesudbydere.

Camping Outdoor Danmark mener, at statskassen vil opnå en større indtægt på ejerafgiften/CO2 afgiften, hvis der ikke kan fås så stor en besparelse for brugerne ved at afmelde nummerpladerne i lavsæsonen. I lavsæsonen vil autocampister i stedet for stadig køre autocampere, hvilket vil give en større forbrug i turismeerhvervets og i butikker. Det kan hjælpe til at forlænge turistsæsonen.



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

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

Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 20. august 2023

Skatteministeriet, lovgivningoekonomi@skm.dk

Cc: Christian Aasmul Jacobsen, caj@skm.dk og

Melisa Øz, moez@skm.dk

J.nr. 2023 – 2160: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

Tak for muligheden for at indgive høringssvar. Også tak for, at vi fik bevilliget fristudsættelse til 20. august 2023. Vi har fået god støtte fra SKAT's medarbejdere efter deres ferie.

§1, Registreringsafgiftsloven:

§1, pkt. 8 og Pkt. 2.3 Forslaget om enklere afgiftsberegningen for autocampere

Udkastet til lovforslaget mangler helt beregningseksempler til belysning af de foreslåede ændringer.

"2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning:"

Begrundelsen for at indføre 45% registreringsafgift på alle autocampere på 3 t. eller mere, udstyret med 2 sovepladser, køkken, bad og toilet angives i forslaget til lovteksten at være, at det ikke altid er muligt at indhente oplysninger om værdien af "boandelen" fra fabrikanten, og at værdifastsættelsen af denne derfor ofte er et vanskeligt skøn.

Imidlertid anvendes værdien af "boandelen" slet ikke i de krævede sammenlignende beregning af registreringsafgiften. Her indgår indkøbspris, forhandleravance og moms samt "bildelen"s værdi. "Bildelens" værdi fremgår for en række forskellige kombinationer af modeller, motor- og chassisstørrelser af en aftale mellem forhandlerne i autocamperbranchen og SKAT.

Noget andet er, at erfaringerne med de nu krævede parallelberegninger jf. hhv. §4 og §5a stk. 2 (45%-reglen) jf. SKAT's medarbejdere viser, at når autocampere indeholder 2 sovepladser, køkken, bad og toilet og har en totalvægt på mindst 3 t, ender beregningen af registreringsafgiften for selv de mindste autocampere med, at afgiften jf. 45% reglen er den højeste, og dermed er den, der skal betales.

Derfor er der alligevel ræson i at lave forenklingen, og vi kan støtte den omtalte ændring.

Vi har desuden fået bekræftet fra SKAT's medarbejder, at både meget små autocampere, der f.eks. er indbyggede i en Fiat varevogn, en ombygget anden varevogn eller f.eks. en importeret, ombygget, stor bil af hvilken som helst slags omfattes af den foreslåede 45% ordningen, så længe de opfylder kravet om mindst 2 sovepladser, køkken, bad og toilet og har totalvægt på mindst 3 t. Dermed bortfalder ideen i begrebet "egentlige autocampere" som er diskuteret i pkt. 2.3.2.

Vi fået bekræftet, at den omtalte "lempelse" ift. 45% reglen består i en lille arbejdsbesparelse for de autocamperforhandlere, der er selvanmeldere og en arbejdsbesparelse i Motorstyrelsen og i virksomheden, for de forhandlere, der ikke er selvanmeldere. Lempelsen er ikke af økonomisk karakter.

§1 pkt. 6 og 7, Pkt. 2.12: Forslaget om at justere reglerne for beregning af grønne afgifter og tillæg til registreringsafgift for køretøjer over 2.585 kg

og

§ 3, Brændstofforbrugsafgiftsloven

1) Vi har forstået på SKAT's medarbejder, at forslaget alene har virkning for biler, der indregistreres første gang i Danmark efter 1/1-2024.

Hermed vil de øgede grønne afgifter ikke ramme ejerne af de mange autocampere, der afmeldes midlertidigt i vinterhalvåret for at spare de grønne afgifter og indregistreres igen i foråret.

Men vi har ikke fået dette bekræftet skriftligt.

2) Vi har også forstået, Skatteministeriets ønske om at ændre disse beregninger i al væsentlighed hænger sammen med import af brugte varebiler, hvor en måling af CO₂ udledningen ikke fremvises. SKAT oplever tilfælde, hvor den køreklare vægt øges kunstigt med henblik på, at afgifter beregnes efter retningslinjer for køretøjer med køreklar vægt over 2.585 kg, fordi dette er fordelagtigt. Denne problematik behandles i lovforslagets pkt. 7, hvor der foreslås indsat nye, og højere omregningsfaktorer i beregningen i brændstofforbruget i Registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5. Dette har vi ingen kommentarer til.

3) Men af ikke oplyste årsager, foreslås en tilsvarende øgning af omregningsfaktorerne også i lovforslagets pkt. 6 for Registreringsafgiftslovens §4, stk. 3 for personbiler over 2.585 kg. Heraf er en væsentlig del brugte autocampere, hvor der ikke er udført en måling af CO₂ udslippet.

Som mange andre i Danmark, har autocampere vægtproblemer. Langt hovedparten af ejerne kæmper for at undgå at køre med overvægt, hvilket er strafbart. Det er derfor illusorisk, at vægten af en autocamper øges unødvendigt.

Vi henviser til Skatteministeriets svar til Skatteudvalget, [journal nr. 15-1434179](#), 18. maj 2016 om udgangspunktet på 2.585 kg. som køreklar vægt:

"For biler med en køreklar vægt på 2.585 kg er det imidlertid ikke muligt at foretage en måling af brændstofforbruget efter de retningslinjer, der er givet i EU-forordningen. For

særlig store biler på mellem 2.585 kg. og 2.815 kg er det efter EU-forordningen i stedet muligt at give oplysning om brændstofforbruget i form af en fabrikanterklæring.

For andre biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg er det imidlertid ikke muligt at få oplyst et brændstofforbrug efter EU-forordningen. Efter de danske regler vil disse biler derfor skulle have fastsat et brændstofforbrug efter en teknisk beregning, som efter de nugældende regler giver en meget høj afgift.

Formålet med lovforslaget er således at indføre en mere retvisende teknisk beregning af brændstofforbruget netop for biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger en EU-godkendt opgørelse af brændstofforbruget. Det er derfor også naturligt, at der ved fastsættelsen af den tekniske beregning tages udgangspunkt i netop denne vægt”

Vi henviser desuden til Skatteudvalgets bilag 7 til L207, 2018-19, [journal nr. 2019-1974](#):

”I forbindelse med overgangen til fastsættelse af bilers brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode blev der etableret en overgangsperiode, hvormed brændstofforbruget frem til og med 31. marts 2019, fastsættes efter et tilnærmet NEDC-forbrug (NEDC2) udregnet ud fra WLTP-testen tillagt 10 pct.” og

”På grund af overgangsperioden sker overgangen til WLTP-metoden den 1. april 2019.” og

”Det har imidlertid vist sig, at der er en betydelig usikkerhed knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter den nye WLTP-metode. Senest har Europa-Kommissionen besluttet at stramme op på retningslinjerne for de konkrete målinger, jf. bl.a. Europa-Kommissionens forordning (EU) 2018/1832 af 5. november 2018 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Europa-Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 med henblik på at forbedre typegodkendelsesprøvning og -procedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer med hensyn til emission, herunder vedrørende overensstemmelse efter ibrugtagning og emission ved faktisk kørsel og indførelse af anordninger til overvågning af forbruget af brændstof og elektrisk energi.

For at undgå, at der opstår behov for yderligere tilpasninger af lovgivningen på bilafgiftsområdet, som skaber uro på bilmarkedet, foreslås det, at den metode for opgørelse af brændstofforbruget, der anvendes i overgangsperioden (NEDC2-metoden tillagt 10 pct.) forlænges indtil udgangen af 2020.”

Autocampere bygges i rigtig mange størrelser, modeller og variationer i meget små serier af mange forskellige producenter. Måling af CO₂ udledningen efter WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil.

Med den betydelige usikkerhed, der har været omkring indførsel af WLTP-målingen, er det klart, at autocamperne først på et sent tidspunkt er forsynede med målinger af CO₂-udledningen. Derfor vil mange brugte autocampere blive ramt meget hårdt af de markante stigninger i brændstofforbrugsafgiftslovens §

3, stk. 9 og §3c stk. 2, som omhandler begning af CO₂ udledning baseret på køreklar vægt og afgifterne heraf for biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, som netop rummer langt hovedparten af autocampere.

Indholdet i udkastet til lovændringen er opstået for at undgå spekulation under indførsel af varevogne.

Men det rammer privatpersoner, der ønsker at importere en brugt autocamper meget, meget hårdt.

Autocampere har en meget længere levetid end andre biler (typisk 25-30 år), de kører meget mindre og passes godt på. Derfor er der meget fornuft i, at private ønsker at importere en let brugt Euro 5 eller Euro 6 autocamper med 40-50.000 km på tælleren i sin ønskemodel og med moderne sikkerhedsudstyr fra lande som Tyskland, Frankrig eller Sverige, hvor der er et langt større udvalg end i Danmark.

Gennemføres lovgivningen som foreslået, vil en autocamper, der har kørt f.eks. i Tyskland og importeres i Danmark efter 1/1-2024 efter vores beregninger skulle betale 150-250 % højere grønne afgifter end den identiske autocamper, der blev importeret som ny i 2017/18.

Vi vurderer, at dette må konflikte med EU-lovningen om varernes frie bevægelighed.

Lovforslaget vil således primært straffe private, der ønsker at importere en brugt autocamper. Til gengæld er forslaget til en markant støtte til de danske forhandlere, som primært videresælger brugte biler, der allerede har været indregistreret i Danmark og nye(re) biler, der har en egentlig CO₂ måling. Dette, fordi lovforslaget stort set eliminerer parallelimporten af gode, brugte autocampere fra udlandet.

At understøtte de danske autocamperforhandlere er ikke nævnt som formål i lovforslaget, og er næppe i overensstemmelse med EU-reglerne.

Problematikken opstår især på grund af ændringerne i §3 og §3C som er foreslået i udkastets §3.

Ændringerne er i udkast til lovforslaget begrundet i

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning:

”For at undgå økonomisk tilskyndelse til også at importere ældre brugte biler, hvoraf der betales afgift efter km/l, bør formlerne i § 3, stk. 9, opdateres tilsvarende.”

Men nogle få varevognsimportørers forsøg på at optimere de grønne afgifter på nogle varevogne berettiger ikke til, at al import af brugte autocampere fra før ca. 2018/19 reelt standses.

Euro 5 og især Euro 6 biler rammes meget hårdt, hvorimod ældre biler rammes mindre – men stadig med stigninger i grønne afgifter på over 100% ift. den samme bil, der allerede kører i Danmark.

Dette skal sammenholdes med, at der i forslag til lovudkastets pkt. 6 ”Klimamæssige konsekvenser” og pkt. 7. ”Miljø- og naturmæssige konsekvenser” står, at lovforslaget ikke vurderes at have hverken klimamæssige, miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

Konklusion:

I udkastet til lovforslag, rettes bager for smed.

Ønsker Skatteministeriet fortsat at begrænse de nævnte forsøg på afgiftsoptimering af varevogne ved import og fastlæggelse af omregninger til CO2 udledning under 2.585 kg's reglen, er det nødvendigt at indføre separate afsnit og beregninger for varevogne hhv. for personbiler.

Generelle kommentarer til udkastet til lovforslag:

- Der mangler helt beregningseksempler på lovforslagets konsekvenser. Det er ikke rimeligt, at alle de høringsberettigede selv skal opstille regneark.
- De bagvedliggende love om registreringsafgift og brændselsforbrugsafgift bruges af ganske mange "almindelige mennesker", der ønsker at benytte sig af import af biler, fordi valgmulighederne på vores lille danske marked er meget begrænsede. De bør gøres mere bruger- og læsevenlige, f.eks. således, at de lange lovnavne ikke gentages i paragrafferne, men henvises til som en note. Desuden ved bør enhederne km/l og l/100 km anvendes ensartet igennem lovgivningen og ikke som nu skiftevis den ene og den anden enhed.
- Loven bør indeholde en henvisning til en af SKAT udarbejdet frit tilgængelig interaktiv beregning af afgifterne og disses udvikling over tid, som blev vedtaget ved loven d. 31/05/2021.

Venlig hilsen

Jørn Skou, Formand

Jytte Jakobsen, Jura



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 18. august 2023

Vedr. høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven

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

Ad Bemyndigelsesbestemmelse vedrørende sikkerhedsstillelser

Det foreslås, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om sikkerhedsstillelse for selvanmeldere efter registreringsafgiftslovens § 15.

Dansk Bilbrancheråd har noteret sig, at det er forudsat, at der vil blive fastsat regler for indplacering, som i det væsentlige svarer til de regler, der i dag fremgår af SKM2019.562.MOTORST.

Dansk Bilbrancheråd skal opfordre til, at der indføres en yderligere trin i ”trappemodellen”, da denne er byrdefuld for selvanmeldere, der ligger på tæt på grænsen mellem første og andet trin, da sikkerhedens størrelse femdobles.

Rådet anerkender, at der kan være behov for øget sikkerhedsstillelse for virksomheder, hvor der er konstateret væsentlige risikofaktorer. Tilsvarende bør regler indeholde en mulighed for nedsættelse af sikkerhedsstillelsen for virksomheder, hvor der ikke konstateret risikofaktorer, herunder f.eks. ved ikke tidligere at have haft betalingsproblemer, høj egenkapital og lign.

Det foreslås at udvide den negative definition i registreringsafgiftsbekendtgørelse af køretøjer, for hvilke der ikke kan selvanmeldes registreringsafgift, til også at omfatte totalskadede køretøjer.

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at det i forvejen er den praktiske virkelighed på området, hvorfor forslaget mere eller mindre blot kodificerer gældende praksis.

Dansk Bilbrancheråd er principielt modstandere af, at selvanmelderordningen udvandes, som det er sket senest med eksportordningen og nu med genopbyggede biler. Rådet bemærker endvidere, at den lavere risikoprofil, som følger af denne udvanding, bør give udslag på sikkerhedsstillelsen. En sådan mulighed skal begrundes i, at risikoen for tab for staten er væsentlig reduceret for virksomheder, hvor der ikke konstateret risikofaktorer.

Dansk Bilbrancheråd har ikke bemærkninger til forslagets resterende indhold.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sorø den 16. august 2023

Høringsvar til Skatteministeriets lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven journalnummer 2023-2160

Med henvisning til journalnummer 2023-2160 fremsendes på vegne af Dansk Bilforhandler Union (DBFU) hermed kommentarer til høring over Skatteministeriets lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)

DBFU har udelukkende kommentarer til de herunder angivne hovedpunkter i lovforslagets kommenteret herunder.

Til 2.3. Afgiftsberigtigelse af autocampere bemærkes følgende:

Det er DBFU's opfattelse at Skatteministeriet med lovforslaget, ønsker at forenkle reglerne for afgiftsberigtigelse af autocampere. Ikke desto mindre vil der med lovforslaget fortsat være 2 sæt regler gældende, baseret på 2 typer af autocampere.

1. Køretøjer der indrettes til ophold og beboelse med mulighed for opredning af egentlige sovepladser for min. 2 personer og en totalvægt på mindst 2.000 kg. Denne type af autocampere vil fortsat være omfattet af nugældende regler.
2. Køretøjer der indrettes som i pkt. 1 men med en totalvægt på mindst 3.000 kg, samt er indrettet med såvel køkken-, bade- og toiletfaciliteter. For denne type af autocampere vil afgiften blive beregnet som minimumsafgift med 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45% af den resterende afgiftspligtige værdi.

Det er på den baggrund ikke DBFU's opfattelse, at de nugældende regler for afgiftsberigtigelse af autocampere forenkles tilstrækkeligt i forhold til en lovændring.

Til 2.4. Bemyndigelse vedr. sikkerhedsstillelse bemærkes følgende:

DBFU forstår Skatteministeriets ønsker, at ændre lovgivningen således, at denne tilpasses den praksis der i dag udøves af Skatteforvaltningen. Ændringen må derfor tolkes som en reaktion på kendelser i Landsskatteretten der netop har underkendt Skatteforvaltningens praksis.

DBFU deler til dels Skatteministeriets ønske om en tilretning af lovgivningen således, at udført praksis og lovgivning stemmer overens. Det er dog i denne sammenhæng DBFU's vurdering, at der i forhold til den



efter lovforslagets eventuelle vedtagelse, ikke alene bør ses på om tilpasning af nuværende praksis. Det er således DBFU's vurdering at det er nødvendigt med en gennemgang af hele trappemodellen for sikkerhedsstillelse for, at sikre der sker en fremtidig indplacering på trin ud fra den specifikke selvanmelder virksomheds reelle månedlige afgiftstilsvar, herunder muligheden for, at nedsætte minimums sikkerhedsstillelsen der i dag udgør 500.000 kr.

Til 2.5. Udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerhed bemærkes følgende:

DBFU deler Skatteministeriets ønske om, at imødegå bevidst skatte- og afgiftsunndragelse blandt selvanmeldere, med deraf afledte tab for statskassen. Det er dog for DBFU vigtigt at der i lovgivningen ikke blot fastsættes klare regler for, hvornår en kontrol kan give anledning til tilbageholdelse af sikkerhedsstillelsen såfremt en virksomheds registrering som selvanmelder ophører. Det er ligeledes DBFU's holdning, at en tilbageholdelse af sikkerhedsstillelsen aldrig må kunne overstige det beløb en given kontrol forventes, at kunne medføre virksomhedens registreringsafgiftsanmeldelse reguleres med. Dette uagtet om ophøret sker ved frivillig afregistrering eller i tilfælde af opsigelse grundet manglende opfyldelse af betingelserne for at være selvanmelder.

Til 2.6. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidigt med indregistrering bemærkes følgende:

Det er DBFU's vurdering, at ændringsforslaget til nuværende lovgivning vil medføre en uforholdsmæssig forøget administrativ byrde for såvel selvanmeldere som for Skatteforvaltningen. DBFU ser desuden ikke, at lovændringen ændrer på muligheden for at angive forkerte værdier, såfremt en selvanmelder bevidst vil foretage skatte- eller afgiftsunndragelse.

Den nuværende lovgivning åbner derimod mulighed for fejlrettelser uden der skal ske en anmodning til Skatteforvaltningen med deraf følgende sagsbehandling. Baseret på eksisterende sagsbehandlingstider, må det forventes lovændringen vil øge mængden af sagsbehandling og deraf forlænge sagsbehandlingstiderne i Skatteforvaltningen. DBFU forudser på den baggrund, at den administrative byrde og deraf følgende omkostninger, for såvel Skatteforvaltningen som selvanmeldere, vil overstige gevinsten ved den foreslåede lovændring uden, at der ændres væsentligt for muligheden for bevidst svig.

DBFU ønsker naturligvis ikke der sker bevidst svig med de angivne afgiftsbeløb. Men det må ligeledes antages, at Skatteforvaltningen i sine godkendelsesprocedurer nøje vurderer ansørgervirksomheders risikoprofil når der gives selvanmelderstatus.

Til 2.7. Udvidelse af regler om brug af prøveskilte til optagelse af reklame bemærkes følgende:

DBFU har tidligere påtalt forskelsbehandlingen mellem bilforhandlere og fabrikanter/importører i forhold til optagelse af reklamemateriale med anvendelse af faste prøveskilte. På den baggrund bifalder den foreslåede lovændring, der vil stoppe den konkurrencemæssige forskelsbehandling af bilforhandlere i forhold til fabrikanter/importører. Desuden vil en vedtagelse af lovforslagets 2.7 bidrage positivt til den fortsatte digitale udvikling blandt landets bilforhandlere og deres markedsføringsmuligheder.



Til 2.10. Ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer bemærkes følgende:

DBFU er i direkte opposition til lovændringens forslag 2.10. om ændring af loftet over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer.

Den nugældende lovgivning sikrer, at den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer, der ikke tidligere har været registreret i Danmark, ikke kan overstige køretøjets oprindelige nypris jf. REGAL §10 stk. 2.

Denne regel har dog ikke omfattet køretøjer der jf. nugældende lovgivning skal genberegnes f.eks. i forbindelse med fastsættelse af afgiftspligtige værdi på et leasingkøretøj.

Den nuværende lovgivning har grundet ganske usædvanlige markedsvilkår skabt en forståelig debat i forhold til, at den afgiftspligtige værdi på et køretøj der skulle genberegnes, kunne overstige den afgiftspligtige værdi for et tilsvarende nyt køretøj. De drøftelser der har foregået såvel i offentligheden som i diverse lukkede fora har derfor haft til hensigt, at finde en løsning der kunne sikre genberegnete køretøjer i lighed med brugt importerede køretøjer ikke ville kunne overstige den oprindelige afgiftspligtige nyværdi.

Modsat den gængse opfattelse af behovet for en tilføjelse af et loft over den afgiftspligtige værdi for genberegnete køretøjer, fremsætter Skatteministeriet et lovforslag det vil skabe øget usikkerhed om køretøjers afgiftspligtige værdi, hvis disse står til genberegning eller importeres brugt.

Skatteministeriets forslag begrundes med, at gældende lovgivning er blevet fastsat ud fra en historisk præcedens for, at køretøjer ikke stiger i pris over tid. Det bemærkes desuden i lovforslaget, at der har været en "meget usædvanlig udvikling i priserne for brugte køretøjer". Skatteministeriet er i den sammenhæng ganske bekendt med, at der er tale om ganske usædvanlige markedsvilkår, som er forårsaget af flere udefrakommende omstændigheder der har skabt en usædvanlig mangel på fabriksnye køretøjer. Denne usædvanlige mangel på nye køretøjer er ikke permanent og synes allerede på nuværende tidspunkt til, at være aftagende. Det kan derfor undre, at Skatteministeriet fremsætter lovforslag der vil skabe en langsigtet uheldig og urimelig usikkerhed om den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer.

Lovforslaget vil langsigtet betyde ethvert brugt importeret køretøj der er 0-5 år gammelt, vil kunne opnå en afgiftspligtig værdi der overstiger den oprindelige nypris for et tilsvarende køretøj. Med andre ord vil der kunne forekomme situationer, hvor et f.eks. 12 måneder gammelt køretøj vil kunne have en afgiftspligtig værdi, der resulterer i en højere registreringsafgift end et tilsvarende fabriksnyt.

DBFU vil derfor foreslå lovforslagets pkt. 2.10. udgår og i stedet erstattes af et forslag der sikre, at et køretøjs afgiftspligtige værdi ved genberegning ikke kan overstige køretøjets oprindelige nypris.

Med venlig hilsen

Jørgen Bomberg
Direktør

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade
1402 Kbh K
J. NR. 2023-2160

Den 18. august 2023

Vedr. forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

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

Dansk Erhverv forstår, at den tidligere regel, hvorefter afgiftsfrie køretøjer med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, fx taxier, lejlighedsvist må køre med småforsendelser uden ledsager og foretage kørsel for sociale myndigheder, hvilket vil komme borgere, virksomheder og det offentlige til gode, ved en fejl udgik af Registreringsafgiftslovens § 6, a tilbage i 2014 samt, at ministeriet ønsker at genindføre førnævnte regel.

Dansk Erhverv støtter ministeriets beslutning om at rette op på dette under de kriterier, der er udspecificeret i ændringsforslaget.

Med venlig hilsen



Christoffer Greenfort
Chefkonsulent, Dansk Erhverv



Skatteministeriet
Miljø, Energi og Motor

lovgivningoekonomi@skm.dk

caj@skm.dk og moez@skm.dk

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

..... Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven m.v. (SKM.: 108181)

Dansk PersonTransport skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til ovennævnte forslag, hvad angår ændringer til registreringsafgiftlovens bestemmelser om taxier, jfr. registreringsafgiftsloven § 2, stk. 1, nr. 6.

Vi kan tilslutte os de i høringen forslåede ændringer og har blot en enkelt bemærkning til ordlyden i forslaget, der med fordel kan ændres. Det fremgår af den nye tilføjelse, at kørsel skal ske "efter taksten for passagertransport". Vi vil foreslå, at der anvendes ordlyden fra taxiloven og der skrives og udføres efter taksterne om taxikørsel, jfr. taxilovens bestemmelser.

Med venlig hilsen
Dansk PersonTransport

Trine Wollenberg
Vicedirektør



Skatteministeriet
Lovgivningogoekonomi@skm.dk
Cc: caj@skm.dk og moez@skm.dk

SKM J.nr. 2023-2160

Vesterbrogade 32
1620 København V

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

Dok.nr. D-2023-029456

16. august 2023

Høringsvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

Skatteministeriet har 26. juni 2023 sendt udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.) i høring.

Danske Advokater takker for muligheden for at afgive høringssvar. Forslaget har været behandlet i Danmarks Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg. Gennemgangen af udkastet har givet anledning til følgende bemærkninger.

Det fremgår indledningsvis til bemærkningerne til lovforslaget, at lovforslaget har til formål at gennemføre en række forbedringer af motorlovgivningen med henblik på at fremme og styrke regelefterlevelsen og lette administrationen, hvilket formål Danske Advokater har taget afsæt i ved udarbejdelse af bemærkninger til forslaget.

I henhold til forslagens § 1, nr. 1, er der fremsat forslag om, at afgiftsfritagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, fx taxier, lejlighedsvis må køre med småforsendelser uden ledsager og foretage kørsel for sociale myndigheder, når taksten for passagertransport finder anvendelse.

Det er Danske Advokaters vurdering, at bestemmelsen om, at taksten for passagertransport skal finde anvendelse, skaber en uklarhed i forhold til vurderingen af hvilken takst, der skal finde anvendelse. Mange vognmænd yder rabat til virksomheder og offentlige myndigheder i forbindelse med udførsel af persontransport.

Danske Advokater vil derfor opfordre til, at følgende udgår af bestemmelsen ”men efter taksten for passagertransport”, da dette krav ikke kan anses for at være tidssvarende til den måde, som taksterne for passagertransport fastsættes på i dag.

I henhold til forslaget § 1, nr. 4, er der fremsat forslag om, at køretøjer, der benyttes af hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, der specielt er indrettet og udelukkende anvendes til brug for tapning af blod, fritages for afgift. For at kunne opnå fritagelse, må der kun befordres personer, der er nødvendigt personale ved tapning af blod.

På baggrund af bestemmelsen om mandskabsvogne har Danske Advokater erfaret, at der har udviklet sig en meget restriktiv praksis for, hvilke personer, der må medbringes i køretøjet, herunder hvad disse personer må medbringe, for at fritagelsen kan opretholdes. Praksis i forhold til mandskabsvogne har udviklet sig således, at flere virksomheder hellere anskaffer sig to varebiler frem for at have én mandskabsvogn, da virksomheden umuligt kan varetage sine erhvervsmæssige opgaver i forhold til den restriktive fortolkning af bestemmelsen om mandskabsvogne.

Hvis der i forbindelse med fritagelsen af køretøjer, som er specialindrettede, stilles krav om, at der kun må befordres personer, der er nødvendige ved tapning af blod, *er det Danske Advokaters vurdering*, at dette kan føre til u hensigtsmæssigheder i forhold til hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignendes udførelse af opgaverne, som de pågældende køretøjer bliver anvendt til i forbindelse med transport af blod.

Danske Advokater vil opfordre til, at der er alene stilles krav om, at køretøjerne skal være specialindrettede til brug for tapning og transport af blod for at kunne være fritaget for afgift. Herved sikres det, at køretøjerne kan bruges til alle former for transport af blod og have det rette personale med for at kunne behandle blodet korrekt under transporten.

I henhold til forslaget § 1, nr. 10, er der fremsat forslag om, at der for importerede køretøjer kun skal være et afgiftsloft på køretøjerne, hvis de er mere end 5 år gamle. Hvis importerede køretøjer er under 5 gamle, vil det med lovforslaget blive muligt at fastsætte den afgiftspligtige værdi til en højere værdi, end hvad den oprindelige pris har været som ny.

Danske Advokater opfordrer til, at det nærmere defineres, hvad der skal forstås ved begrebet "køretøjets oprindelige pris som nyt", når et køretøj er importeret. *Danske Advokater opfordrer desuden til* en nærmere definition af, hvordan køretøjets nypris skal fastsættes skønsmæssigt, hvis man mener, at det skal være nødvendigt at indføre en bestemmelse om, at det skal være muligt at fastsætte den afgiftspligtige værdi for et brugt køretøj til en højere pris end nyprisen, når køretøjet er under 5 år gammel.

I henhold til forslaget § 1, nr. 1, er der fremsat forslag om, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for sikkerhedsstillelsen efter stk. 1, nr. 5.

I henhold til bemærkningerne til det fremsatte forslag fremgår det, at registreringsafgiftslovens ønskes ændret, efter Motorstyrelsen har tabt en række sager, hvor Motorstyrelsen har stillet krav om en sikkerhed, der ikke har været proportional med den risiko, som har været forbundet med at lade den pågældende virksomhed registrere for registreringsafgift.

Med det fremsatte forslag forstår Danske Advokater forslaget således, at Skatteministeriet ønsker hjemmel til at fastsætte krav om en sikkerhedsstillelse, der

ikke er proportional med den risiko, der er forbundet med registrering af virksomheden for registreringsafgift.

Der er i henhold til bemærkningerne lagt op til, at der ikke skal være hjemmel til at nedsætte sikkerhedsstillelsen til et beløb svarende til minimumskravet på 500.000 kr., hvis der ikke er nogen risiko forbundet med den pågældende virksomhed. Med bemærkningerne er der lagt op til, at der alene skal være adgang til at øge sikkerhedsstillelsen i forhold til en trappemodel fastsat af Skatteministeriet.

Både ud fra et retssikkerheds- og erhvervsmæssigt synspunkt er det *efter Danske Advokaters vurdering* uhensigtsmæssigt, at virksomheder, som i enhver henseende indretter sig i overensstemmelse med den lovgivning, som de er underlagt og altid har betalt sine skatter og afgifter rettidigt, skal blive mødt med krav om store sikkerhedsstillelser, som ikke er proportionale med den risiko, der er forbundet med registreringen. Dette fører både til lukning af mindre virksomheder og skaber en større usikkerhed for statskassen. Efter almindelige forvaltningsretlige principper synes det tillige at være endog særdeles problematisk, at der ikke er proportionalitet mellem risiko og sikkerhedsstillelse.

Efter indførelse af bestemmelsen om øget krav til sikkerhedsstillelse ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 blev en række virksomheder afmeldt for registrering for registreringsafgift, idet de ikke havde mulighed for at imødekomme det krav, som Motorstyrelsen havde fremsat til sikkerhedsstillelsens størrelse. Dette førte til, at flere mindre virksomheder gik over til eksterne afgiftsberegnere, hvilket førte til, at statskassen er blevet unddraget store beløb i registreringsafgift. Det formål, som lovgiver med loven ønskede at tilgodesee, blev således ikke tilgodeset.

Krav om øget sikkerhedsstillelse i forslaget kan således *efter Danske Advokaters vurdering* få den modsatte effekt af det, der ønskes. Det vil *efter Danske Advokaters vurdering* være mere hensigtsmæssigt, at der bliver foretaget en egentlig risikovurdering af de enkelte virksomheder og at der fastsættes krav om en sikkerhedsstillelse, der er proportional med den risiko, der reelt er forbundet med virksomheden. Det er ikke og kan ikke være en umulighed for Motorstyrelsen at foretage en sådan risikobaseret tilgang til fastsættelsen af sikkerhed.

Ønsket om at opnå beføjelse til at kunne undlade at foretage en risikovurdering af virksomheden i nedadgående retning, kan på ingen måde i samfundsmæssig henseende være hensigtsmæssig.

I henhold til forslagets § 1, nr. 13, er der fremsat forslag om, at det ikke skal være muligt for selvanmeldere og selvangivere at ændre i månedsangivelsen over afgiftsberigtigede køretøjer efter indregistrering i Køretøjsregisteret. Forslaget er fremsat med henblik på at undgå svig.

Danske Advokater finder det ikke hensigtsmæssigt, at en virksomhed afskæres adgangen til at foretage rettelser, hvis der konstateres fejl. Det bør være muligt både for virksomhederne og myndighederne at korrigere fejl.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt bør enhver virksomhed inden for den ordinære forældelsesfrist have adgang til at berigtige fejl. Også almindelige forvaltningsretlige principper tilsiger dette. For at undgå svig, kan man vælge, at

virksomhederne ikke kan foretage korrektionerne direkte i køretøjsregisteret, men at de indsendes manuelt, således at de undergives en nærmere prøvelse.

Afsluttende bemærkninger

Vi står altid gerne til rådighed for uddybende spørgsmål eller dialog.

Med venlig hilsen

Susanne Bager
Juridisk konsulent
Danske Advokater
sub@danskeadvokater.dk

Diana Mønniche
Advokat
Bestyrelsesmedlem
Danmarks Skatteadvokater

København, 18. august 2023

/oki.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Høringssvar (j.nr. 2023 – 2160) til:

Høring over udkast til forslag om lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven. (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

De Danske Bilimportører fremsender hermed høringssvar til ovenstående udkast til lovforslag. Vores bemærkninger retter sig mod ændringerne til registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven. Vi har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer til lov om registrering af køretøjer.

Ændringer til registreringsafgiftsloven

Til § 1, nr. 5-7: (Brændstofforbrug):

Se vores bemærkninger til § 3, nr. 1-4. (Brændstofforbrugsafgiftsloven).

Til § 1, nr. 8 (Autocampere):

Vi forstår forslaget således, at der ved afgiftsberigtigelsen ikke skal tages hensyn til værdien af (udgiften til) af beboelsesindretningen for autocamper omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a. Dvs. at afgiften for køretøjets samlede værdi fremover alene skal beregnes som 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten.

Da beregningen i forvejen foreskriver en mindsteafgift, forekommer det særskilte "hensyn" til beboelsesindretningen at være overflødig – ligesom det angiveligt har medført praktiske vanskeligheder at dokumentere værdien af henholdsvis beboelsesdel og billed i både skatteforvaltningen og hos selvanmeldere.

Vi kan støtte forenklingen med det forbehold, at vi ikke kan vurdere de generelle afgiftsmæssige konsekvenser i praksis for denne ændring. Forslaget rummer således også en indskrænkning af reglen til først at gælde for køretøjer med en totalvægt på mindst 3 tons i stedet for de nugældende 2 tons.

Til § 1, nr. 10-11 (Loft over afgiftspligtig værdi):

Det foreslås, at det nuværende loft over den afgiftspligtige værdi for brugte importerede køretøjer, der ikke tidligere har været registreret her i landet, fjernes for alle køretøjer, der op til 5 år gamle. Herefter vil der kun være et loft, hvis køretøjet er 5 år eller ældre.

Formålet er at ligestille brugte importerede køretøjer, der er op til 5 år gamle, med nye køretøjer, der skal have fastsat den afgiftspligtige værdi efter reglerne om genberegning jf. registreringsafgiftslovens § 9 a.

Efter de gældende regler eksisterer der ikke noget loft over værdifastsættelsen for de køretøjer, der er omfattet af reglerne om genberegning. Værdifastsættelsen for disse køretøjer tager udgangspunkt i køretøjet almindelige pris efter salg til bruger her i landet indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter registreringsafgiftsloven. Denne pris svarer ifølge gældende praksis til den aktuelle markedsværdi på tidspunktet for genberegningen uden hensyn til køretøjets oprindelige pris som nyt.

For brugte importerede køretøjer er der til gengæld et loft, idet den afgiftspligtige værdi ikke kan overstige køretøjets oprindelige pris som nyt uanset den aktuelle markedsværdi.

Vi bifalder at brugte importerede køretøjer, der er under 5 år gamle, ligestilles med køretøjer omfattet af reglerne om genberegning. Men vi finder det uheldigt, at det sker ved at fjerne loftet over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer.

Der bør i stedet indføres et loft over den afgiftspligtige værdi for køretøjer omfattet af reglerne om genberegning.

Dette gælder uanset, at det manglende loft over den genberegnete værdi har baggrund i reglerne om beskatning af fri bil jf. ligningslovens § 16, hvor værdifastsættelsen sker under hensyn til bilens markedsværdi ud fra den betragtning, at den skal beskattes som almindelig indkomst.

Det er imidlertid udtryk for en uheldig sammenblanding, hvis dette påvirker værdifastsættelsen efter registreringsafgiftsloven. Værdifastsættelsen af en ny bil efter registreringsafgiftsloven bør ske på grundlag af den almindelige pris, som bilen faktisk sælges til som ny – dvs. fra fabrikken og ikke

på et mere eller mere udefineret / parallelt marked præget af tilfældige og måske midlertidige spekulative prissætninger.

Vi har under COVID-19 oplevet, at markedspriserne for brugte biler steg voldsomt og markant over de almindelige priser (officielle listepreiser), som fabrikanter og bilimportører rent faktisk udbød helt nye og identiske biler til, alene som følge af bilfabrikkernes udtalte leveringsproblemer og lange ventetider.

Vi finder det uheldigt, at en sådan uforudset (parallel) udvikling i markedsprisen kan være definerende for begrebet "almindelig pris", når helt nye og identiske biler objektivt udbydes til salg til lavere officielle listepreiser.

Et manglende loft skaber desuden usikkerhed om beskatningen af firmabilister, hvis deres firmabil pludselig og uforudset kan værdisættes og dermed beskattes væsentligt højere, end da man valgte bilen ud fra den oprindelige værdifastsættelse. Det kan tale for, at man lader et loft gælde både efter registreringsafgiftsloven og efter ligningsloven.

Med den aktuelle udvikling på bilmarkedet med markante skift i drivlinjer og teknologier er det desuden heller ikke et urealistisk scenarium, at prisudviklingen for brugte importerede biler i visse segmenter og drivlinjer kan udvikle sig lige så uforudset, som allerede har set det.

Vi anbefaler derfor, at man i stedet for helt at fjerne loftet den afgiftspligtige værdi benytter lejligheden til at præcisere, at den afgiftspligtige værdi, hverken for køretøjer omfattet af reglerne om genberegning eller for brugte importerede køretøjer (uanset alder) samt reparerede og/eller ombyggede køretøjer kan overstige køretøjets officielle listepris som nyt på genberegningstidspunktet henholdsvis tidspunktet for 1. registrering her i landet af en tilsvarende bil, der allerede findes her i landet.

Dermed indføres en definition af begrebet "almindelig pris", som den pris en ny bil objektivt og entydigt udbydes til ved salg til bruger her i landet (via bilimportørerne).

Det bør endvidere overvejes, hvorvidt fjernelsen af loftet over den afgiftspligtige værdi for brugte importerede køretøjer, der er under 5 år gamle, kan være i strid med EU-retten, hvis det fører til, at den afgiftspligtige værdi overstiger køretøjets oprindelige pris som nyt.

En sådan værdifastsættelse kan således medføre, at der fastsættes en højere afgift end afgiftsresidualen i en tilsvarende bil, der allerede findes i Danmark. Denne residual kan således aldrig kan overstige den afgift, der blev beregnet efter disse køretøjers oprindelige pris som nye – heller ikke selvom den aktuelle markedsværdi som brugt skulle overstige denne pris.

Vi henleder i øvrigt til vores tidligere korrespondance med skatteministeren vedrørende de uheldige og efter vores mening utilsigtede konsekvenser af det manglende loft over fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi ved genberegning (Vedlagt som bilag til dette høringssvar).

- Skriftlig henvendelse til skatteministeren den 21. februar 2022
- Svar fra skatteministeren den 15. marts 2022 på ovenstående henvendelse.

Fjernelsen af loftet for brugte importerede køretøjer, der er under 5 år gamle, harmonerer efter vores mening ikke med de tilkendegivelser, vi modtog i svaret fra skatteministeren den 15. marts 2022.

Ændringerne til brændstofforbrugsafgiftsloven

Til § 3, nr. 1-4 (Brændstofforbrug):

Vi er overordnet enige i formålet med de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftsloven og de parallelle ændringer til registreringsafgiftsloven, der refererer hertil. Principielt bør der ikke være uforholdsmæssige fordele forbundet med at fastsætte brændstofforbrug og CO₂-udledning for køretøjer, hvor der ikke foreligger sådanne oplysninger på CoC (Certificate of Conformity) eller i andre oplysninger fra fabrikanten.

Vi undrer os til gengæld over, at formålet desuden er; "*at sikre økonomisk tilskyndelse til at anvende oplysninger om den målte CO₂-udledning*" jf. bemærkningerne til § 1, nr. 5.

Efter vores opfattelse giver loven ikke noget frit valg til at vælge mellem målte data og de administrativt fastsatte data jf. bestemmelserne i brændstofforbrugsafgiftsloven. Målte forbrug skal anvendes, hvis de foreligger. Der kan imidlertid være en række tekniske og typegodkendelsesmæssige årsager til, at disse oplysninger mangler for visse køretøjer.

Derfor bør et administrativt fastsat brændstofforbrug eller CO₂-udledning omvendt heller ikke være urealistisk højt, hvorfor der kan være grund til en lempelig fastsættelse.

De foreslåede ændringer er en skærpelse af reglerne med forhøjede forbrugstal og CO₂-udledning til følge. Forslaget kan dermed afhængigt af tidshorizonten for ikrafttrædelse / virkning få negativ betydning for især en række varebiler, der allerede er lagerført eller er under opbygning m.v. på grundlag af de gældende regler for fastsættelsen af brændstofforbrug / CO₂-udledning.

Til § 4 (ikrafttrædelse)

Det foreslås, at ændringerne af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, og § 3 c, stk. 2 skal have virkning fra og med den 1. januar 2024 (samtidig med den foreslåede ikrafttrædelsesdato jf. forslaget § 4, stk. 2).

Efter vores opfattelse bør der ved fastsættelsen af ikrafttrædelsesdatoerne, hvorved de foreslåede bestemmelser får virkning / konkret anvendelse, tages hensyn til hvorvidt der er tale om skærpende eller lempende bestemmelser.

Dette gælder altså særligt, hvor skærperne kan gribe ind i eller kan få forretningsmæssig betydning for forretningsmæssige beslutninger, der allerede er taget.

Vi anbefaler derfor, at der indsættes passende overgangsbestemmelser på linje med dem, der typisk er blevet indsat ved tidligere lovforslag om ændringer i bilafgifterne. Det kunne f.eks. være i form af undtagelser for købsaftaler, der er indgået inden en bestemt dato - evt. sammenfaldende med fremsættelsen.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

DE DANSKE
BILIMPORTØRER

Telefon 2323 2520

E-mail oki@bilimp.dk



Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K

lovgivningoekonomi@skm.dk
moez@skm.dk
caj@skm.dk

Lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven

DI Transport og Bilbranchen i DI har modtaget lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven i høring. Efter at have gennemgået forslaget, har DI Transport og Bilbranchen i DI følgende bemærkninger:

Til § 1, nr. 1

DI Transport bifalder, at der med lovforslaget lægges op til, at hastende småforsendelser kan ske med taxi og uden passagerer (lovforslagets §1, nr. 1). Taxierhvervet får dermed mulighed for at udføre en vigtig samfundsopgave – effektivt og rationelt. Vi bemærker dog også, at ændringen først påtænkes at træde i kraft 1. januar 2024 (forslagets §4, stk. 1). Vi opfordrer til, at ikrafttræden sker tidligere – og meget gerne umiddelbart efter lovens vedtagelse.

Til § 1, nr. 10

Bilbranchen og De Danske Bilimportører (DBI) adresserede allerede tilbage i 2021 i en fælles henvendelse til Skatteministeren denne udfordring for køretøjer genberegnet efter REGAL § 9a. Til vores overraskelse foreslås det nu i stedet for at forbedre reglerne for de genberegnete køretøjer, at forværre reglerne for de brugte importerede køretøjer under henvisning til, at så behandles alle køretøjer lige urimeligt. Vi finder, at den foreslåede ændring bør ske som Bilbranchen og DBI tidligere har foreslået, som en ligestilling derved at der for både brugte importerede køretøjer (REGAL § 10) og genberegnete køretøjer (REGAL § 9a) eksisterer et loft i form af den oprindelige nypris og køretøjets officielle listepri.

Lovforslagets bemærkninger anerkender, at der kan opstå en særlig og uforudset situation i forbindelse med priserne for brugte køretøjer, der genberegnes og værdiansættes til et højere beløb end køretøjets pris som nyt. Reglerne om genberegning har således medført, at nogle biler genberegnes (senest 3 måneder efter 1. registrering) til en



væsentlig højere (tilbagediskonteret) afgiftspligtig værdi, end den pris, der samtidig gælder for helt nye og identiske biler ved almindeligt salg til bruger.

Den genberegnete pris danner endvidere grundlag for beskatning af fri bil efter ligningsloven, i det omfang leasingbilen stilles til rådighed som firmabil. En firmabil-bruger risikerer altså at blive beskattet af en højere pris end bilens vejledende udsalgspris.

Dette besynderlige udfald af genberegningen og afledte skatteforhøjelser for firmabilbrugere skyldes en periodisk markedssituation med meget lange leveringstider for visse bilmodeller, og at genberegningen foretages efter reglerne for værdifastsættelse af brugte biler jf. REGAL § 10. Brugtbilsmarked er til tider bl.a. påvirket af, at få måneder gamle biler importeres til Danmark og udbydes til salg til meget høje priser.

Vi har sammen med De Danske Bilimportører haft en dialog med Motorstyrelsen herom og argumenteret for, at selvom der ikke udtrykkeligt er indsat et loft over den genberegnete værdi i REGAL § 9 a, så har det aldrig været meningen med genberegningsreglerne, der blev indført med L 4 af 3. oktober 2017, at genberegningen skulle kunne medføre fastsættelse af en højere afgiftspligtig værdi, end den der jf. de officielle prislister gælder for en helt identisk ny bil ved almindeligt salg til bruger her i landet.

Vi mener også at kunne finde støtte for dette synspunkt i forarbejderne til L 4, der beskriver, at hensigten med genberegningsreglerne primært er at korrigere for den afgiftsmæssige "gearing" (rabat) der følger af, at storkunder som f.eks. leasingselskaber kan opnå rabat på indkøbsprisen. Formålet med genberegningsreglerne er altså, at registreringsafgiften for identiske biler skal være den samme for en storkunde som ved almindeligt salg til bruger.

Den afgiftspligtige værdi ved genberegning efter REGAL § 9 a bør efter vores mening alene kunne overstige den afgiftspligtige værdi, som er anvendt af leasingselskabet ved første registrering, men ikke den afgiftspligtige værdi, som ligger til grund for nyprisen ved almindeligt salg til bruger (den officielle listepriis inkl. alt udstyr).

Motorstyrelsen har henvist til, at loven definerer den tekniske nypris på genberegningstidspunktet som værende prisen for et brugt køretøj efter REGAL § 10, stk. 1 - og at denne pris ikke kan begrænses til nyprisen/listepriisen.

Vi foreslår derfor i stedet for en ændring af REGAL § 10, stk. 2 indsættelse af et nyt punktum til REGAL § 9 a, stk. 2 som følger:

Forslag (nyt punktum understreget):

"Stk. 2. Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi korrigeret for den forløbne periode med de i § 3 a, stk. 3, nr. 1 og 2, og § 3 b, stk. 2, nr. 1 og 2, anførte satser den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til denne korrigerede afgiftspligtige værdi. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. Køretøjet afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor den afgiftspligtige værdi fastsættes på ny efter 1. pkt., dog med fradrag af den oprindelig betalte afgift op til et beløb, der maksimalt kan svare til den på ny beregnede afgift. Den på ny beregnede afgift

kan dog ikke overstige den afgift, der ligger til grund for bilens almindelige pris anmeldt jf. § 9. For leasingkøretøjer, for hvilke der betales afgift efter § 3 b, stk. 2 og 3, efteropkræves der ikke afgift for den del af den kontraktfastsatte afgiftsperiode, som ligger forud for det tidspunkt, hvor den fornyede afgiftsberigtigelse skal foretages.”

Vores forslag har til forskel for lovforslaget den fordel, at det har et objektivt konstaterbart element i form af de officielle prislister, frem for skønselementet ”den almindelige pris” i § REGAL § 10, stk. 1. Vores forslag vil endvidere til forskel fra lovforslaget sikre, at uforudsete markedsforhold for brugte køretøjer ikke får negative konsekvenser for firmabil-brugere.

Vi finder det vigtigt, at ændringen får virkning for allerede genberegnete køretøjer, hvor genberegningen har medført, at den på ny beregnede afgift overstiger det foreslåede ”loft”.

§ 1, nr. 12

Til det foreslåede stk. 6 er vi som udgangspunkt positive overfor tiltag, der sikrer, at alle betaler den korrekte afgift. Vi finder dog anledning til at bemærke, at en selvanmelder kan have stillet sikkerhed for mange mio. kr., mens en kontrol f.eks. i form af et pristjek, for et enkelt køretøj kan vedrøre ganske små beløb set i forhold hertil. Der bør derfor være en ret til at få frigivet en del af den stillede sikkerhed, hvis der er et åbenbart misforhold mellem den stillede sikkerhed og det beløb kontrollen må antages at vedrøre. I værste fald kan en selvanmelder ikke få frigivet en sikkerhed på f.eks. 10 mio. kr. før en uenighed med Motorstyrelsen om f.eks. 10.000 kr. er afgjort.

Den foreslåede stk. 7 giver anledning til stor bekymring. Ved SKM2019.562.MOTORST indførtes den såkaldte ”Trappemodel” for sikkerhedsstillelse for betaling af registreringsafgift, hvorefter selvanmelderne indplaceres på en sats/trappe på baggrund af den gennemsnitlige månedlige afgiftsbetaling. Efter modellen kunne sikkerhedsstillelsen i ingen tilfælde blive mindre end den gennemsnitlige månedlige afgiftsbetaling fra den enkelte selvanmelder, ligesom lovens **ligestillede** kriterier: forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer ikke tillagdes betydning ved indplacering i trappemodellen med mindre det var i opadgående retning fra det aktuelle trappetrin.

I 2022 har Landsskatteretten som omtalt i forslagens bemærkninger behandlet to klager over anvendelsen af trappemodellen. Landsskatteretten kom i begge kendelser frem til, at sikkerhedsstillelsens størrelse ikke alene kan fastsættes ud fra trappemodellen, men at der også skal tages højde for de øvrige kriterier, som fremgår af registreringsafgiftslovens § 15, stk. 2 såvel i opad- som nedadgående retning fra det aktuelle trin.

Motorstyrelsen har efter kendelserne lukket op for at fravige trappemodellen, hvis det gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvar er tæt på grænsen til trappetrinnet under det aktuelle trin og virksomhedens afgiftstilsvar viser en nedadgående tendens samtidig med at der ikke i øvrigt er forhold hos virksomheden, som udgør en risiko for betalingen af registreringsafgift.

Uanset denne mindre åbning i forhold til at inddrage andre forhold end afgiftens størrelse alene har selvanmelderne – særligt inden for nybilbranchen – bundet kapital af

helt urimelig og disproportional størrelse til sikkerhedsstillelse, som i stedet kunne investeres i bl.a. grøn omstilling.

Siden indførelsen af trappemodellen 1. februar 2020 har Bilbranchen gjort opmærksom på, at sikkerhedsstillelsen udgør en ganske alvorlig økonomisk byrde, at sikkerhedsstillelsen gennem smart brug af data kan målrettes langt bedre, samt at sikkerhedsstillelsen ikke er proportional med skattemyndighedernes potentielle risiko for tab.

Bilbranchen har i 2021 bedt om aktindsigt hos Motorstyrelsen, og resultatet heraf bekræfter vores kritik af trappemodellen for sikkerhedsstillelse. Det viste sig som forventet, at sikkerhedsstillelsen kun i ganske få tilfælde er blevet anvendt. Kun godt 2 pct. af selvanmelderne havde i den periode, aktindsigten omfattede, ikke indbetalt skyldig afgift. Bare 25 gange siden trappemodellen blev indført og 1½ år frem, har skattemyndighederne således helt eller delvist indløst den stillede sikkerhed fra en selvanmelder, fordi virksomheden ikke har betalt skyldig afgift. Som Bilbranchen havde forudset, befandt langt de fleste (19 ud af 25) af de selvanmeldere, hvis sikkerhedsstillelse blev udløst i perioden, sig på laveste trappetrin, hvor der stilles den laveste sikkerhed. I samme periode er der gennem udløsning af sikkerhedsstillelsen i alt blevet inddrevet et beløb på 12,8 mio. kr. Også som forventet står selvanmelderne på laveste trappetrin for næsten halvdelen af dette beløb.

Bilbranchen har ikke kunnet få oplysning om, hvor stort det samlede tab for skattemyndighederne har været i perioden, men vi lægger til grund, at dette ikke er meget anderledes end i perioden 2017-2019, hvor tabet jf. Skatteministeriet udgjorde 33,6 mio. kr., eller 11,2 mio. kr. i gennemsnit pr. år. Tal fra den aktindsigt, vi har fået, viser tydeligt, at statens risiko er langt mindre og står i væsentligt misforhold til, at branchen samlet stiller sikkerhed for op til 1,7 mia. kr. pr. år. til dækning af et tab på 11,2 mio. kr.

Tallene viser også, at staten kunne have mindsket sin risiko betydeligt, ved at fokusere sin indsats omkring virksomhederne på laveste trappetrin. Dette kunne efter Bilbranchens opfattelse bl.a. være sket gennem smartere udnyttelse og samkøring af tilgængelige data.

Det er vores opfattelse, at fire års erfaring med trappemodellen med al ønskelig tydelighed viser, at en model, der nærmest udelukkende er baseret på størrelsen af den enkelte virksomheds afgiftstilsvær, rammer helt skævt. Det er således ikke virksomheder med meget store månedlige afgiftsbetalinger, der er årsag til statens tab. Ikke desto mindre skal disse virksomheder stille sikkerhed for meget høje beløb. Modellen bør i langt højere grad basere sig på en risikovurdering af den enkelte virksomhed og på mere målrettet kontrol af og eventuelt højere adgangskrav til virksomheder, der befinder sig i den gruppe, som står for 76 pct. af de tilfælde, hvor sikkerhedsstillelsen udløses – nemlig virksomheder, som paradoksalt stiller den laveste sikkerhed.

En standard bankgaranti koster 0,4 pct.-1 pct. og med en sikkerhedsstillelse årligt for 1,7 mia. kr. påfører den nuværende model samfundet et betydeligt produktivitetstab, idet økonomiske ressourcer fremfor at blive investeret i branchen, der i disse år står overfor betydelige investeringskrav i forhold til grøn omstilling og digitalisering af forretningsgange, i stedet tilgår banker og finansieringsselskaber som betaling for garantistillelse.

Det faktiske tab for staten udgør samtidig kun en brøkdel af den sikkerhed branchen stiller og betaler for.

Bilbranchen vil derfor henstille, at Skatteministeren ved udnyttelse af den foreslåede bemyndigelse inddrager bl.a. udnyttelse af data for deri gennem at skabe en mere rimelig balance mellem sikkerhedens størrelse og risikoen for statens tab.

Det er Bilbranchens opfattelse, at der - uanset de konkrete mindre fravigelser fra trappemodellen, som Motorstyrelsen efter de nævnte kendelser har været nødt til at gennemføre - fortsat består et åbenbart misforhold mellem den økonomiske byrde branchen pålægges overfor den statens potentielle risiko og at der er behov for en justering af trappemodellen.

Vi er optaget af, at sikre branchen gode rammevilkår samtidig med at staten sikres tilstrækkeligt mod økonomisk tab. Det er vores opfattelse, at den eksisterende trappemodel fra starten er bygget op omkring en væsentligt ubalance mellem disse hensyn, som siden kun er blevet mere udtalt i en tid med stigende inflation og forsyningskrise. Siden indførelsen af trappemodellen er eksempelvis muligheden for selvbetjening af eksportgodtgørelse helt lukket, uden at det har givet anledning til på den anden side at justere sikkerhedsstillelsen.

På baggrund af erfaring med den nuværende ordning, stramningen af regelefterlevelsen på motorområdet og Motorstyrelsens databaserede tilgang til kontrolområdet foreslår vi, at der, når bemyndigelsen udnyttes, ses på en ny model for sikkerhedsstillelse, således at egentlige risikofaktorer som betalingshistorik, solvens, forretningsomfang og Motorstyrelsens kontrol og pristjek tillægges en reel og langt højere værdi i stedet for udelukkende at fokusere på afgiftstilsvarets størrelse ved fastsættelse af sikkerhedens størrelse.

En sådan model kan rummes inden for den eksisterende lovgivning, hvor krav om højere sikkerhedsstillelse end 500.000 kr., kan stilles på baggrund af virksomhedens afgiftstilsvare, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer, som direkte nævnes som sidestillede kriterier i regel § 15. Der er langt mere samfundsmæssig ræson i at fastsætte sikkerhedens størrelse gennem smart brug af data og på baggrund af en risikovurdering, så virksomheder, der udgør den største risiko, også stiller den største sikkerhed.

Bilbranchen og DI foreslår konkret, at udgangspunktet for sikkerhedsstillelsen er 500.000 kr. for alle selvanmeldere. Såfremt den enkelte selvanmelder ikke kan opfylde en række objektive kriterier, såsom en "pletfri" betalingshistorik, en rimelig solvens, rettidig aflevering af regnskaber og straffri pristjek, indplaceres virksomheden efter den nuværende trappemodel i en periode på f.eks. 24 måneder, hvorefter virksomheden kan anmode om en gradvis nedsættelse af sikkerheden, såfremt de objektive kriterier er opfyldt.

Løsningen kan eventuelt suppleres med lignende indfasningsordninger for nye selvanmeldere, som ikke har hverken betalingshistorik eller regnskaber.

Til § 1, nr. 13

Bilbranchen kan ikke støtte det foreslåede, hvorefter det for selvanmelderne ikke længere vil være muligt at ændre i den aktuelle åbne månedsangivelse. Motorstyrelsen har på trods af det foreslåede fortsat denne adgang og det forekommer urimeligt, at selvanmelderne som minimum ikke har samme adgang til at foretage nødvendige ændringer i egen månedsangivelse som Motorstyrelsen har, indtil månedsangivelsen lukkes. Bilbranchen savner information om, hvorfor der konkret er et behov for at forhindre virksomheder i at ændre på den angivne afgift efter registreringen af køretøjet og hvorvidt dette konkret har resulteret i unddraget afgift og hvilke beløb Staten i givet fald er blevet unddraget.

Hvor der er mennesker, er der fejl og selvanmelderne har ifølge Bilbranchens oplysninger behov for at rette fejl i den aktuelle månedsangivelse på en nem og smidig måde. Bilbranchen har noteret sig, at der åbnes for mulighed at anmode om genoptagelse af afgiftsberigtigelsen af et køretøj. Dette er dog både for den enkelte selvanmelder og for Motorstyrelsen en både besværlig og ressourcemæssig krævende proces – også tidsmæssigt - som alle parter ønsker at undgå.

Til § 4

Bilbranchen henleder opmærksomheden på, at der for køretøjer omfattet af § 1, nr. 6 og 7 samt § 3 er behov for en overgangsbestemmelse, således at bindende aftaler om disse køretøjer, som allerede er indgået, ikke berøres af skærpsen.

Afslutningsvist henviser Bilbranchen til regeringsgrundlaget fra 2022 side 10, som sender et noget andet signal end lovforslaget er udtryk for: ”Regeringen vil samlet set nedbringe de danske skatter og afgifter. Regeringen vil ikke gøre det dyrere at være dansker eller drive virksomhed. Vi vil skabe fremgang for Danmark ved at stille danske lønmodtagere og dansk erhvervsliv bedre i forhold til fremtidens vækst og arbejdspladser.”

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen
Seniorchefkonsulent

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

Deres ref.: 2023-2160

Vor ref.: 23-238

Dato: 9.8.2023

Høringssvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningsloven)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har udelukkende bemærkninger til forslaget om, afgiftsfritagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, fx taxier, lejlighedsvis må køre med småforsendelser uden ledsager, herunder vedrørende farligt gods, og foretage kørsel for sociale myndigheder.

Følgende fremgår af bemærkninger til lovforslaget:

”2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes, at muligheden for at benytte taxier, hyrevogne og lignende til lejlighedsvis kørsel med småforsendelser uden ledsager eller til kørsel for de sociale myndigheder blev ophævet ved en fejl ved vedtagelse af lov nr. 1503 af 23. december 2014. Da muligheden for at benytte taxier m.v. til sådanne formål bidrager til løsning af en samfundsmæssig opgave, der også kan have stor betydning for den enkelte borger, foreslås det at udvide anvendelsesområdet for § 2, stk. 1, nr. 6, så personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport igen kan anvendes til lejlighedsvis småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel for de sociale myndigheder.

Som eksempler på kørsel med småforsendelser er små postforsendelser, transport af medicin fra apoteker, laboratorieprøver til og fra hospitaler, udbringning af varer eller udbringning af blomster, kranse og lignende m.m. Ved kørsel for de sociale myndigheder menes f.eks. udbringning af mad til pensionister uden personaleledsagelse, udbringning af medicinsk udstyr eller lignende, men også til anden tilsvarende kørsel.”

I dag varetages opgaven med godstransport af småforsendelser med uddannede chauffører i køretøjer indrettet til erhvervmæssig godstransport. Køretøjerne er bl.a. ejet af medlemmer af Specialforeningen for Kurér- og Varebiler (SKV), som er en specialforening under DTL.

DTL er principielt modstander af, at afgiftsfritagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport benyttes til erhvervmæssig godstransport, og at man fra lovgivers side ansporer til

dette. Der er en årsag til, at der er forskel på uddannelser til godstransport og uddannelsen til persontransport.

DTL er da der heller ikke bekendt med, at opgaven med transport af småforsendelser skulle have givet problemer med at få løst på tilfredsstillende vis indenfor det nugældende regelsæt.

Efter DTLs opfattelse så er opgaven efter 2014 med transport af småforsendelser løst helt uproblematisk af de køretøjer, som er indrettet til erhvervsmæssig godstransport.

Endeligt vil nogle af forsendelserne fra sygehusene vil være omfattet af reglerne om farligt gods (ADR), hvorfor alle hyrevognschauffører også som minimum skal have et ADR-kapitel 1.3 kursus og nogle småforsendelser er omfattet i uanset mængde, hvorfor chaufføren skal have en farlig godsuddannelse, og køretøjet skal være afmærket med orange fareskilte.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Hørings svar - Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven.

F&P takker for muligheden for at give høringssvar.

F&P mener, at det vil være en fordel, hvis lovens definition af en bruger blev præciseret med henvisning til BKG 2023-06-19 nr. 866 Registrering af køretøjer § 1, stk. 3.

En bruger er i dag defineret ved en fysisk eller juridisk person, der er forskellig fra køretøjets registrerede ejer og som har ret til at bruge køretøjet i 30 dage eller mere. Der er dog ikke yderligere præcisering af, om det er 30 sammenhængende dage eller indenfor en given periode. F&P mener, at det ligeledes vil være en fordel med en præcisering af, hvad man forstår ved 30 dage.

Forsikringsbranchen oplever situationer med leasingbiler/udlejningsbiler, hvor der laves en leasing- eller lejekontrakt på 30 dage og hvor der automatisk sker en forlængelse, hvis bilen ikke afleveres tilbage. I disse tilfælde er brugeren ikke registreret. F&P mener, at det vil være en fordel, hvis det i lovforslaget blev præciseret, at et køretøjs bruger skal registreres, når der er tale om leasing/udlejning i 30 dage eller mere.

Med venlig hilsen
Anne Garde Slothuus

18.08.2023

F&P
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@fogp.dk
www.fogp.dk

Anne Garde Slothuus
Forsikringsekspert
Dir. 41 91 91 45
ags@fogp.dk

Sagsnr. GES-2010-00340
DokID 468041

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Christian Aasmul Jacobsen (CAJ@skm.dk), Melisa Øz (MOez@skm.dk)
Fra: Christian Brandt (chb@finansogleasing.dk)
Titel: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven - hørings svar fra Finans og Leasing - jf. 2023-2160
Sendt: 18-08-2023 11:01

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra chb@finansogleasing.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

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

Til

Skatteministeriet

Lovudkast om ændring af registreringsafgiftsloven m.v.

Skatteministeriet har i brev af 26. juni bedt om Finans & Leasings bemærkninger til ovenstående lovudkast.

Vi bemærker i den anledning følgende:

Pkt. 2.4 trappemodel

Der er som oplyst tale om en kodificering af eksisterende praksis efter, at Landsretten har underkendt ordningen i en konkret sag.

Finans og Leasing finder anledning til at gentage tidligere fremført synspunkt om, at nuværende "indgangstrin" på kun 500.000 kr. synes meget lavt henset til den risiko, ordningen indebærer for statskassen i form af manglende betaling af registreringsafgift, hvis ordningen misbruges. Vi opfordrer derfor igen ministeriet til at overveje, om ikke det er hensigtsmæssigt at sætte "indgangstrinnet" noget højere.

Pkt. 2.5 fastholde sikkerhedsstillelsen

Det virker fornuftigt, at sikkerhedsstillelsen ikke automatisk frigives i tilfælde af at et selskab opløses.

Pkt. 2.6 ej ændre afgiftsbeløbet i månedsangivelse

På vegne af leasingbranchen gøres det gældende, at der fortsat bør være mulighed for at ændre afgiftsbeløbet i månedsangivelsen, hvis sådanne ændringer er foranlediget af fejl i DMR eller andre forhold der ikke kan tilskrives leasingselskabet. I sådanne tilfælde kan det ikke være rigtigt, at leasingselskaberne skal rammes af den administrative byrde, der vil ligge at være henvist til at få det rettet via en "genoptagelsessag". Det synes også unødigt "bøvlet" for Motorstyrelsen at skulle håndtere fejl via sådanne genoptagelsessager.

Pkt. 2.7 Leasing ligestilles hvad angår prøveplader til brug for reklame

Finans og Leasing kan selvsagt støtte den foreslåede ligestilling af leasingselskaber med andre selskaber hvad angår anvendelse af prøveplader til reklamer.

Pkt. 2.14 gratis registrering af brugere (leje og leasing) i 2. halvår 2024

Som vi forstår lovudkastet foreslås her en slags "amnesti" for at sikre korrekt registrering af brugere af køretøjer i DMR i alle tilfælde.

Det bør efter vores opfattelse også være gratis, selv om man foretager registreringen via selvbetjeningsmodullet. Der ses ikke i lovudkastet at være nogen begrundelse for, hvorfor dette ikke skulle være tilfældet.

Det fremgår s. 31 at der er planlagt ændring af den underliggende bekendtgørelse om, hvad der skal registreres af brugere ”*præcisere brugerbegrebet i bek., og at alle brugere uanset udlejnings- eller leasingkonstruktioner skal registreres*”. Dette synes ikke ganske klart. Fx forestiller man sig vel ikke at udlejningsbiler med brugsret aftalt til under 30 dage skal registreres. Vi ser derfor frem til at få udkast til de bebudede ændringer af bekendtgørelsen i høring.

Med venlig hilsen

Christian Brandt
Direktør, cand. jur.
Finans og Leasing
Høffdingsvej 34
2500 Valby
Mobil 40382987
chb@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Sendt digitalt til: lovgivningogoekonomi@skm.dk, caj@skm.dk og moez@skm.dk

18. august 2023

**Hørings svar til udkast til forslag til lov om ændring af
registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og
brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)
J.nr. 2023-2160.**

FSR – danske revisorer ("FSR") takker for modtagelse af nærværende udkast til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven, som Skatteministeriet har sendt i høring den 26. juni med høringsfrist den 18. august 2023.

FSR har for nuværende ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Bo Sandberg
Skattekonsulent

FSR – danske revisorer
Slotsholmsgade 1, 4. sal
DK - 1216 København K

Telefon +45 7225 5703
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

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



Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Christian Aasmul Jacobsen (CAJ@skm.dk), Melisa Øz (MOez@skm.dk)
Fra: jt@holtugmc.dk (jt@holtugmc.dk)
Titel: Vedrørende journalnummer 2023-2160
Sendt: 17-08-2023 13:24

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra jt@holtugmc.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

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

Til Skatteministeriet,

Først:

Motorcykel Forhandler Foreningen har stor sympati og støtter helt op om alle tiltag der kan begrænse snyd, svig og "kreative tiltag". MFF mener at alle tiltag der sikrer en fri, fair og lovlig konkurrence skal fremmes.

Dernæst:

Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF) har, som MFF også tidligere har fremført, disse kommentarer til det fremsendte:

MFF mener at en minimumsgrænse for sikkerhedsstillelse for at blive selvanmelder på kr. 500.000 er for høj for mindre motorcykelfirmaer med et begrænset årligt antal indregistreringer og også under hensyntagen til at indregistrering af motorcykler hovedsageligt foretages i sommerhalvåret. Ligeledes mener MFF at trappemodellen "springer" i for store step til en branche som vores (med væsentligt færre indregistreringer end f. eks. bilbranchen) og stadig også med tanke på at det er en meget sæsonbetonet branche.

Med venlig hilsen

John Tange (fm)
MFF
CVR. 15160470
Mobil +45 40456648
www.mff-dk.dk
www.wrooom.dk
www.sikkerpå2hjul.dk



Fra: Christian Aasmul Jacobsen <CAJ@skm.dk>

Sendt: 26. juni 2023 10:38

Til

Emne: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)

Til høringsparterne

Vedlagt er udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.) samt høringsbrev, høringsliste og resumé.

Skatteministeriet anmoder om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest den 18. august 2023.

Hørings svar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2023-2160 og med kopi til caj@skm.dk og

Med venlig hilsen

Christian Aasmul Jacobsen

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72371274

MailCAJ@skm.dk



Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtvæds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Webwww.skm.dk

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Att.:

- lovgivningogoekonomi@skm.dk
- caj@skm.dk
- moez@skm.dk

J.nr. 2023 - 2160

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

Motorhistorisk Samråd takker for det tilsendte høringsmateriale, og muligheden for at kunne afgive svar i denne høring.

Vi har gennemgået det omfattende høringsmateriale, og finder flere positive tiltag for vores område med historiske køretøjer. På den baggrund har vi ikke kommentarer, eller ændringer, til de fremsendte forslag.

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).

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Christian Aasmul Jacobsen (CAJ@skm.dk), Melisa Øz (MOez@skm.dk)
Fra: 3 - SIK Høringer (SIK) (horinger-sik@sik.dk)
Titel: VS: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven
E-mailtitel: VS: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)
Sendt: 27-06-2023 07:01
Bilag: Resumé.docx; Lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven.docx; Høringsbrev.docx; Høringsliste.docx;

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

Kære Skatteministeriet

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til "Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven".

Venlig hilsen

Lene Tellund Reis
Kundekonsulent



SIKKERHEDSSTYRELSEN

Sikkerhedsstyrelsen
Esbjerg Brygge 30
6700 Esbjerg
Tlf.: +45 33 73 20 00

www.sik.dk

Denne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis ikke du er den rette modtager, bedes du venligst omgående kontakte os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil. På forhånd tak.



Fra: Christian Aasmul Jacobsen <CAJ@skm.dk>

Sendt: 26. juni 2023 10:38

Til: Faglig Fælles Forbund 3F <3f@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; Advoksamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; ac@ac.dk; jimh@di.dk; abf@abf-rep.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; hnmo@verdo.com; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; forbundet@blikroer.dk; Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk; per@danskmaskinhandel.dk; Brintbranchen <info@brintbranchen.dk>; info@businessdanmark.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@dfac.dk; dmu@dmusport.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; drf@travelassoc.dk; Danmarks Restauranter og Cafeer <drc@thehost.dk>; danmark@skibskredit.dk; mail@danskaffaldsforening.dk; daf@shareholders.dk; post@autogenbrug.dk; gus@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; info@db.dk; info@dbfu.dk; de@de.dk; info@greenpowerdenmark.dk; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; mail@danskfjernvarme.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; methanolassociation@gmail.com; info@danskmobilitet.dk; info@danskoffshore.dk; info@dpt-dk.org; drf@travelassoc.dk; sekretariat@solcelleforening.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; mail@danskeboligadvokater.dk; db@db-dk.dk; info@danskemaritime.dk; Danske Speditører <info@dasp.dk>; info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; Dataetiskraad <dataetiskraad@ketik.dk>; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; dbu@dbu.dk; dbi@bilimp.dk; dsk@dsk.dk; bil@di.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; dfim@dfim.dk; Emballageindustrien <hoering@di.dk>; transport@di.dk; Digitaliseringsklar lovgivning - høring <klarlovgivning@digst.dk>; eksportraad@um.dk; stkl@di.dk; jura@di.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; info@erfagruppen-bilsyn.dk; Erhvervsstyrelsen CKR

<letbyrder@erst.dk>; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; fdm@fdm.dk; Fagbevægelsens Hovedorganisation <fh@fho.dk>; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; foa@foa.dk; info@forcetechnology.com; fds@skat.dk; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fp@forsikringogpension.dk; fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; mel@fsr.dk; tso@fsr.dk; per@danskmaskinhandel.dk; info@greenpowerdenmark.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; info@justitia-int.org; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Søfartens Ledere <mail@ledernesofart.dk>; ms@ms.dk; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; copenhagen@nasdaqomx.com; Policy@oxfamibis.dk; info@ravf.dk; info@smedanmark.dk; SEGES <info@seges.dk>; Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK) <sik@sik.dk>; skad@skad.dk; SMV Danmark <smv@smvdanmark.dk>; Jesper.Kiholm@skat.dk; SDFI - Direktionssekretariat <SDFI-dirsek@sdfi.dk>; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>; aeldresagen@aeldresagen.dk; Økonomistyrelsen <oes@oes.dk>

Emne: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)

Til høringsparterne

Vedlagt er udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.) samt høringsbrev, høringsliste og resumé.

Skatteministeriet anmoder om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest den 18. august 2023.

Høringssvar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2023-2160 og med kopi til caj@skm.dk og moez@skm.dk.

Med venlig hilsen

Christian Aasmul Jacobsen

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72371274

MailCAJ@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: Christian Aasmul Jacobsen (CAJ@skm.dk), Melisa Øz (MOez@skm.dk)
Fra: Jesper Kiholm Andersen (Jesper.Kiholm@SKTST.DK)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)
Sendt: 14-07-2023 11:17

Til Skatteministeriet

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.), j.nr. 2023-2160

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
Telefon: 72389468
Mail: jesper.kiholm@sktst.dk
Mobiltelefon: 20487375

Til: Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Christian Aasmul Jacobsen (CAJ@skm.dk), Melisa Øz (MOez@skm.dk)
Fra: SFS Høringer (hoeringer@dma.dk)
Titel: SV: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven
E-mailtitel: SV: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)
Sendt: 10-07-2023 13:52

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

Vedr. journalnummer 2023-2160

Søfartsstyrelsen har ingen kommentarer til denne høring.

Med venlig hilsen


SØFARTSSTYRELSEN
Nina Munck Richter Henriksen
Kontorfuldmægtig
Maritim regulering og jura

Tlf: 72 19 62 25 | nmrh@dma.dk
Søfartsstyrelsen | Batterivej 7 | 4220 Korsør
www.soefartsstyrelsen.dk



Fra: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>
Sendt: 26. juni 2023 11:15
Til: SFS Høringer <hoeringer@dma.dk>
Emne: VS: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)

Fra: Christian Aasmul Jacobsen <CAJ@skm.dk>
Sendt: 26. juni 2023 10:38
Til: Faglig Fælles Forbund 3F <3f@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; ac@ac.dk; jimh@di.dk; abf@abf-rep.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; hnmo@verdo.com; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; forbundet@blikroer.dk; Retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk; per@danskmaskinhandel.dk; Brintbranchen <info@brintbranchen.dk>; info@businessdanmark.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; info@dfac.dk; dmu@dmusport.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; drf@travelassoc.dk; Danmarks Restauranter og Cafeer <drc@thehost.dk>; danmarks@skibskredit.dk; mail@danskaffaldsforening.dk; daf@shareholders.dk; post@autogenbrug.dk; gus@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; info@dbr.dk; Info@dbfu.dk; de@de.dk; info@greenpowerdenmark.dk; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; mail@danskfjernvarme.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; methanolassociation@gmail.com; info@danskmobilitet.dk; info@danskoffshore.dk; info@dpt-dk.org; drf@travelassoc.dk; sekretariat@solcelleforening.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; mail@danskeboligadvokater.dk; db@db-dk.dk; info@danskemaritime.dk; Danske Speditører <info@dasp.dk>;

info@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; Dataetiskraad <dataetiskraad@dketik.dk>; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; dbu@dbu.dk; dbi@bilimp.dk; dsk@dsk.dk; bil@di.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; dfim@dfim.dk; Emballageindustrien <hoering@di.dk>; transport@di.dk; Digitaliseringsklar lovgivning - høring <klarlovgivning@digst.dk>; eksporttraadet@um.dk; stkl@di.dk; jura@di.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; info@erfagruppen-bilsyn.dk; Erhvervsstyrelsen CKR <letbyrder@erst.dk>; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; fdm@fdm.dk; Fagbevægelsens Hovedorganisation <fh@fho.dk>; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; foa@foa.dk; info@forcetechnology.com; fds@skat.dk; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fp@forsikringogpension.dk; fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; mel@fsr.dk; tso@fsr.dk; per@danskmaskinhandel.dk; info@greenpowerdenmark.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; info@justitia-int.org; kontakt@kraka.org; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Søfartens Ledere <mail@ledernesoeefart.dk>; ms@ms.dk; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; copenhagen@nasdaqomx.com; Policy@oxfamibis.dk; info@ravf.dk; info@smedanmark.dk; SEGES <info@seges.dk>; Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK) <sik@sik.dk>; skad@skad.dk; SMV Danmark <smv@smvdanmark.dk>; Jesper.Kiholm@skat.dk; SDFI - Direktionssekretariat <SDFI-dirsek@sdfi.dk>; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>; aeldresagen@aeldresagen.dk; Økonomistyrelsen <oes@oes.dk>

Emne: Høring af lovforslag om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (SKM.: 108181)

Til høringsparterne

Vedlagt er udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.) samt høringsbrev, høringsliste og resumé.

Skatteministeriet anmoder om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest den 18. august 2023.

Hørings svar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2023-2160 og med kopi til caj@skm.dk og moez@skm.dk.

Med venlig hilsen

Christian Aasmul Jacobsen

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72371274

MailCAJ@skm.dk


Skatteministeriet

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

Mailskm@skm.dk

Webwww.skm.dk