

Advokatrådet

ADVOKAT



SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

js@skat.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 13-03-2012
SAGSNR.: 2012 - 810
ID NR.: 166819

Høring - over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Oprettning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlag) - L 94

Ved e-mail af 28. februar 2012 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Skatteministeriet har fremsendt L94 med forslag til nye regler om beregning af registreringsafgift på biler, der udtages til eget brug, og på leasingbiler. De nuværende regler har været gældende siden 2003 og er udformet på grundlag af en praksis, som Skatteministeriet selv har tilvejebragt.

Det er retssikkerhedsmæssigt bekymrende, at Skatteministeriet efter ni års forløb beskriver reglerne som uhensigtsmæssige og problematiske; det er trods alt Skatteministeriet og Folketinget, der har tilvejebragt og opretholdt den gældende retstilstand. I bemærkningerne til lovforslaget er retstilstanden oven i købet formuleret således, at man kunne få den tanke, at det skal se ud, som om det er de afgiftspligtige virksomheder og borgerne, som er skurkene, mens det som lige nævnt i realiteten er skattemyndighederne selv, der med åbne øjne har etableret det gældende regelsæt.

Forslaget indeholder tre nye regler, hvoraf én er en objektiv regel, mens de to øvrige indeholder en række subjektive elementer, som kan være vanskelige at håndtere i praksis. Henset til de mange transaktioner, der omfattes af registreringsafgiftsloven, kunne det overvejes, om det ikke ville være tilstrækkeligt med den foreslåede objektive regel, der er foreslået indsat som 2. pkt. i § 8, stk. 1.

Den foreslåede regel i § 8, stk. 9, der er baseret på en henvisning til reglerne i § 8, stk. 1, er vanskelig at forstå.

Reglen i stk. 10 er i praksis en form for transfer pricing-regel, hvorefter interesseforbundne virksomheder skal godtgøre, at priser ved salg i mellem dem



svarer til salgspriser mellem uafhængige parter. Som reglen er formuleret, lider den af en kongruensfejl. Ifølge reglen skal virksomheden, der afgiftsberigtiger bilen, kunne godtgøre, "at der i et ikke uvæsentligt omfang er foretaget afgiftsberigtigelse på et tilsvarende grundlag til andre end virksomhedens eget eller nærtstående brug".

Ordet "andre" er i flertal og kan derfor ikke optræde alene, når det sidste substantiv i sætningen er ordet "brug", som ikke findes i flertal.

Ordet "andre" giver endvidere forestilling om, at der menes salg til andre personer, men der menes muligvis salg til andre "formål" eller andre "anvendelser". Dette bør fremgå udtrykkeligt af lovteksten for at give den fornødne sproglige entydighed.

I § 8, stk. 9, omtales "en sådan virksomheds nærtstående" og i § 8, stk. 10, omtales "en interesseforbunden virksomhed, jf. ligningslovens § 2, stk. 1-4," samt "virksomhedens eget eller nærtståendes brug".

Hvem der er "en virksomheds nærtstående" er ikke entydigt. Det ses heller ikke at være en fast anvendt terminologi i skatte- og afgiftslovgivningen. Hertil kommer, at formuleringerne af både stk. 9 og 10 i øvrigt gør dem ret vanskelige at forstå.

I de særlige bemærkninger til forslaget § 1, nr. 2 er nærmere beskrevet, hvad der skal forstås ved begreberne "interesseforbundne virksomheder" og ved "nærtstående". Der henvises om begreberne i alt væsentligt til indholdet af ligningslovens § 2, stk. 1-4. I teksten i ligningslovens § 1, stk. 1-4, er direkte anført, hvordan de to begreber skal forstås.

Det vil gøre det klarere, hvordan stk. 9 og 10 skal forstås, hvis man betegner begge begreber med den fælles begrebsbetegnelse, der er for alle omfattet af ligningslovens § 2, stk. 1-4. Den fælles begrebsbetegnelse er "interesseforbundne parter". Den dækker også nærtstående. Det foreslås derfor, at der i bestemmelserne i hvert tilfælde henvises til ligningslovens § 2, stk. 1-4.

Teksten kan for eksempel affattes således:

"Stk. 9. Stk. 1 gælder også, når køretøjer afgiftsberigtiges ved udtagelse til eget brug, ved salg til en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med eller udlejer motorkøretøjer, eller ved salg til nogen, der er interesseforbundne, jf. ligningslovens § 2, stk. 1-4, med en sådan virksomhed.

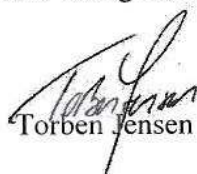
Stk. 10. For afgiftsberigtigelser, hvor køretøjet er leveret af eller leveres til en interesseforbunden virksomhed, jf. ligningslovens § 2, stk. 1-4, skal den virksomhed, der afgiftsberigtiger køretøjet, kunne godtgøre, at der i et ikke uvæsentligt omfang er foretaget afgiftsberigtigelse på et tilsvarende grundlag til andre end virksomheden selv eller til interesseforbundne, jf. ligningslovens § 2, stk. 1-4."

Skatteministeriet opfordres til at omformulere stk. 9 og stk. 10 i overensstemmelse med ovenstående.

Den sidste foreslåede regel er reglen i § 10 a om offentliggørelse af afgiftsgrundlaget på internettet. Dette er en fiskal nyskabelse, og Advokatrådet finder det betænkeligt, at Skatteministeriet påtager sig rollen som beskytter af markedet og den fri prisdannelse alene af fiskale årsager. Hvis regeringen mener, at prisdannelsesmekanismerne ikke virker, må spørgsmålet overlades til konkurrencemyndighederne.

På side 8 under de særlige bemærkninger til § 2 er medtaget to afsnit, som ikke har noget med § 2 at gøre. Det er afsnittene, der begynder med hhv. "Ved koncernforbundne ..." og "Som nærtstående ...". Det bør berigtiges, at disse to afsnit er indsat på det pågældende sted.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Fra: Frank R. Hansen [frh@autig.dk]
Sendt: 7. marts 2012 14:18
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: J.nr. 2012-511-0085 - Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (L94)

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

J.nr. 2012-511-0085 - Høring over L94

Autobranschens Handels- & Industriforening i Danmark (AUTIG) takker for det tilsendte forslag om ændring af registreringsafgiftsloven.

Brancheforeningen hilser velkommen, at regeringen vil gribe ind over for den voksende spekulation i reglerne om mindstebeskatningspriser ved beregning af registreringsafgift på biler. Vi hæfter os især ved, at forslaget sikrer, at afgiften for biler, der registreres som demobiler eller leasingbiler beregnes på samme måde, som biler der sælges direkte til en slutbruger.

Vi opfatter det som positivt, at data i forbindelse med afgiftsberigtigelsen bliver tilgængelige for offentligheden, således at prissætningen og dermed afgiftsgrundlaget bliver mindre uigennemsigtigt.

Det er beklageligt, at reglerne medfører øgede omkostninger for erhvervslivet og en fordyrelse af mobilitet i almindelighed, men vi anerkender, at der i de seneste år er sket en betydelig udhuling af provenuet fra registreringsafgiften, som til dels skyldes spekulation i mindstebeskatningsprisen.

Forslaget vil fjerne alvorlig konkurrenceforvridning på markedet og efter AUTIGs opfattelse vil ændringen have en gunstig indflydelse på miljøet, idet reglerne vil anspore til anvendelse af mindre biler.

AUTIG takker endnu en gang for muligheden for at kommentere forslaget og står gerne til rådighed for det videre arbejde med reglerne.

Med venlig hilsen
Frank R. Hansen
Adm. direktør

AUTIG
Autobranschens Hus
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup

Telefon 35 250 550 - Fax 35 250 566 - E-mail frh@autig.dk



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

16. marts 2012
J.nr.: 58.041
Kht/-

**VEDR.: HØRING OVER FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF REGISTRERINGS-
AFGIFTSLOVEN.**

D·A·F har modtaget ovennævnte forslag til høring, Deres j.nr.: 2012-511-0085. D·A·F skal bemærke følgende:

Indledningsvis skal D·A·F udtrykke skuffelse over, at man fra lovgivers side endnu en gang har forslået en lappeløsning i stedet for at fremtidssikre bilafgifterne på en miljøvenlig fornuftig måde, så beskattningen i højere grad kommer til at basere sig på brugen af bilen i stedet for på købet af bilen. Regeringen henter med forslaget 20.000 kroner ekstra i afgift på hver leasing- og demobil. Det tidligere annoncerede ekstra provenu på én milliard kroner er derfor efter D·A·Fs opfattelse skudt langt under målet.

D·A·F beklager endvidere, at man i en krisetid, hvor erhvervene i forvejen har det svært, vælger at belaste erhvervslivet med 650 mio. kr. årligt. Dette vil ikke gavne virksomhedernes muligheder for at etablere nye arbejdspladser, tværtimod. Landets bilforhandlere bliver med lovforslaget mødt med et tiltag, som trækker i den forkerte retning for både miljøet, for virksomhederne samt for bilkøberne. Fornyelsen af bilparken vil blive bremsset med negative konsekvenser for miljøet til følge, ligesom en frisk undersøgelse fra DTU viser, at man kunne rede adskillige menneskeliv hvert år hvis flere udskiftede deres bil oftere. Undersøgelsen viser også at hvis halvdelen af bilerne over 10 år blev udskiftet, ville man få en samfundsøkonomisk gevinst på 2,1 mia. kroner.

Dernæst skal D·A·F beklage, at lovforslaget har virkning fra fremsættelsen. Lovforslaget giver anledning til en lang række spørgsmål, på hvilke der hverken i lovens tekst eller i lovbemærkningerne findes tilstrækkeligt klart svar. Lovforslaget efterlader dermed en hel branche i usikkerhed og rådvildhed samt et lammet nybilsalg. Det er D·A·Fs opfattelse, at Skatteministeriet i en sådan situation, hvor branchen er tvunget til at tage nye lovregler i anvendelse forud for vedtagelse i Folketinget, har en udvidet forpligtelse til at besvare branchens spørgsmål om anvendelsen af de nye regler. Det er urimeligt vanskelige vilkår, man herved byder branchen.



D·A·F har dog med tilfredshed noteret sig, at lovforslaget også indebærer, at leasing-selskaber, ikke længere kan afgiftsberigtige på baggrund af mindstebeskatningsprisen. Dette vil efter vor opfattelse være et skridt i den rigtige retning mod at ligestille køb og leasing også i relation til beskatning af fri bil.

Endelig har D·A·F med interesse noteret sig, at afgiftsgrundlaget for alle solgte biler med lovforslaget vil blive gjort offentligt tilgængeligt. Det er D·A·Fs opfattelse, at dette er en noget besynderlig nyskabelse, som ikke kendes fra andre brancher. Det undrer os således, at den afgiftspligtige værdi skal være offentligt tilgængelig, mens salg af f.eks. hårde hvidevarer eller anden elektronik naturligvis ikke skal offentliggøre sine aktuelle salgspriser og konkrete rabatter. Hvis ønsket er mere gennemsigtighed, skulle man i stedet have fremsat forslag om registreringsafgiften som en teknisk baseret afgift, sådan som D·A·F og resten af branchen gentagne gange har opfordret til. D·A·F vurderer dog i den forbindelse, at der hermed er banet vej for andre offentligt tilgængelige registre på baggrund af et motorkøretøjs stelnummer, herunder et offentligt tilgængeligt register over forsikringskader.

D·A·F har modtaget mange henvendelser i anledning af lovforslagets § 1, nr. 1, som det ikke har været muligt for D·A·F at besvare tilstrækkeligt klart ud fra lovforslagets tekst og bemærkninger. D·A·F kan konstatere, at der fra forskellig side er kommet modstridende fortolkninger frem i perioden fra forslagets fremsættelse. F.eks. vil D·A·F gerne have bekræftet, at der fortsat til en kunde kan gives rabat med deraf følgende lavere afgiftspligtig værdi forudsat, at den afgiftspligtige værdi ikke er lavere, end den pris forhandleren selv har givet for bilen hos importøren.

Vil det være muligt at sælge fabriksnye biler til kunder, hvorefter forhandlerne modtager tilskud, support eller bonus i form af kreditnotaer fra den pågældende importør og under hvilke vilkår, vil dette i givet fald fortsat være muligt?

Vil følgende konkrete importørudmelding ligge inden for lovforslagets rammer og intentioner?: Importøren yder 15.000 kr. i support på 150 udvalgte stelnumre. Beløbet udbetales efterfølgende til forhandleren som kreditnota, hvorved forhandleren kan nedsætte den afgiftspligtige værdi med beløbet.

Hvilken konsekvens får det for en bilforhandler ved et salg, på baggrund af hvilket denne efterfølgende modtager et importørtilskud, hvis tilskuddet ikke er indlagt i den anmeldte standardpris?

Når en forhandler udtager en bil til demonstrationsbrug og udtager den til indkøbsprisen – hvilken form for dokumentation skal forhandleren fremlægge for at overholde kravet om, at prisen ikke må afvige fra den almindelige pris ved salg til bruger?

Ligger det inden for lovforslagets rammer, at en afgiftspligtig værdis størrelse er afhængig af, at kunden vælger en bestemt af mærket udbudt finansiering af den købte



bil, når denne favorable afgiftspligtige værdi ikke kan opnås af kunder, som betaler kontant eller har finansieret bilkøbet på anden vis?

Hvordan forestiller man sig den almindelige pris ved salg til bruger fastsat, når en model første gang kommer på markedet? Er samtlige forhandlere efterfølgende bundet af den pris, den første forhandler afgiftsberigtiger en model til?

Hvor meget må en pris afvige fra priser på tilsvarende solgte modeller, før der ikke længere er tale om en almindelig pris?

Kan forhandlere, der kan dokumentere, at et køretøj er bestilt hjem til brug i virksomheden, senest den 27. februar 2012 benytte overgangsordningen?

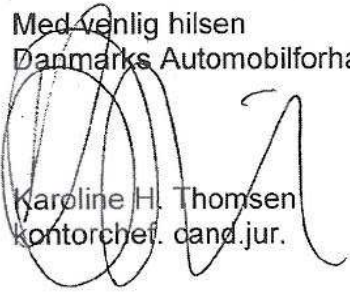
Er den 31. juli 2012 også seneste frist for indsendelse af dokumentation i sager hvor der er indgået skriftlig aftale om køb med slutbruger eller skriftlig aftale om leasing med leasingtager senest den 27. februar 2012?

Vil følgende situation være omfattet af værnsreglen i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1?: En forhandler annoncerer med for 20.000 kr. udstyr til kr. 10.000. Forhandleren fakturerer herefter udstyret til kr. 20.000 og giver i stedet en tilsvarende rabat i bilens pris, så der ikke opstår tab på ekstraudstyret men dog en mindre avance på bilen.

Ved indgåelse af aftaler om leasing af biler i Danmark er det sædvanligt, at der i første omgang afgives bestilling fra kunden, der bekræftes fra leasingselskabet i form af en skriftlig ordrebekræftelse. Når den pågældende bil herefter er skaffet, præsenteres kunden for en leasingaftale til dennes underskrivelse. Vil en sådan skriftlig ordrebekræftelse være tilstrækkelig til, at den efterfølgende leasingaftale vil være omfattet af overgangsreglen, såfremt bestillingen er bekræftet fra leasingselskabet senest den 27. februar 2012?

D·A·F ser frem til en klarlæggelse af disse betydelige usikkerhedsmomenter i den videre proces for lovforslaget, således at D·A·Fs medlemmer kan få klarhed over, hvorledes de fremover skal fortolke de nye regler, som allerede finder anvendelse.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening



Karoline H. Thomsen
kontorchef, cand.jur.



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

16. marts 2012
J.nr.: 58.041
Kht/-

**VEDR.: HØRING OVER FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF REGISTRERINGS-
AFGIFTSLOVEN.**

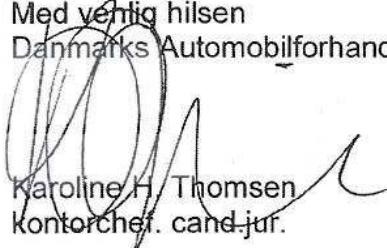
D·A·F skal hermed fremsende et *tillæg* til foreningens høringssvar af 16. marts d.å.,
Deres j.nr.: 2012-511-0085.

I anledning af lovforslagets § 1, stk. 1 skal foreningen henlede opmærksomheden på,
at parallel-importører af fabriksnye motorkøretøjer hidtil har kunnet afgiftsberigtige
parallelimporterede nye biler efter de standardpriser som de danske bilimportører har
anmeldt til SKAT. Dette også selvom parallelimportørens indkøbspris er højere end
standardprisen.

En umiddelbar fortolkning af lovforslagets § 1, stk. 1 medfører, at en parallelimportør
ikke længere har denne mulighed. Det vil betyde at 100 % identiske fabriksnye biler
skal afgiftsberigtiges forskelligt alt efter om bilen er importeret af den importør, som
har anmeldt standardprisen eller den er parallel-importeret, hvis parallelimportørens
indkøbspris har været højere end den anmeldte standardpris.

D·A·F skal hermed henlede opmærksomheden på dette forhold og opfordre til, at det
tages i betragtning ved behandlingen af lovforslaget.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening


Karoline H. Thomsen
kontorchef, cand.jur.

Danmarks Automobilforhandler Forening · AUTOBRANCHENS HUS · Kirkevej 1-3 · 2630
Taastrup

Tlf.: 33 31 45 55 · Fax 33 31 30 75 · www.daf.dk · e-mail: daf@daf.dk



Brancheorganisation for værksteder

CAD, Autobranchens Hus, Kirkevej 1-3,
Postboks 225, 2630 Taastrup
Tlf.: 4399 6633
E-mail: cad@cad.dk

Skatteministeriet

12. marts 2012

Sendt pr. e-mail: js@skat.dk

Vedr.: Høringssvar.

Bemærkninger til forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Oprettning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlag), j. nr. 2012-511-0085,

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD) har modtaget ovenstående lovforslag i høring og skal hermed fremsætte følgende bemærkninger:

1. INDSTILLING

Det er med stor glæde, at vi hos CAD har modtaget lovforslaget i høring, og vi kan indstille til, at det bliver vedtaget, som det foreligger fremlagt.

Det er vor opfattelse, at lovindgrebet vil minimere de tidligere konkurrencemæssige fordele, som leasingselskaberne havde i forhold til de almindelige bilsælgere. Ligeledes vil den øgede gennemsigtighed, der følger af offentliggørelseskravet, efter vor opfattelse kunne afhjælpe en stor del af den forskelsbehandling, der på nuværende tidspunkt synes at være ved SKAT's vurdering af bilerne.

Uanset forslaget er velkomment efter vor opfattelse, skal vi dog videre indstille, at der fortsat arbejdes på en fuldstændig ændring af registreringsafgiftsloven, således at der benyttes et teknikbaseret afgiftsgrundlag fremfor det nuværende værdibaserede grundlag.

2. BEMÆRKNINGER

Som lovforslaget er fremlagt og ud fra de bemærkninger, som er fremsat til de enkelte bestemmelser skal vi gøre følgende bemærkninger, der dog især tager sigte på at fremhæve uhensigtsmæssighederne omkring det nuværende afgiftsgrundlag, som tilsyneladende behandles kort i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser i lovforslaget.

Grundlaget for indførelsen af et teknikbaseret afgiftsgrundlag kan anes allerede i forslagets pkt. 3 om ny § 10 a, idet det i bemærkningerne til lovforslagets enkelte dele anføres, at de oplysninger, der ønskes offentliggjort er:

CAD er brancheorganisation for autoværksteder i Danmark, og er med sine 1770 værkstedsmedlemmer branchens største interesseorganisation. CAD arbejder for at skabe de bedste rammevilkår, og tilbyder forskellige ydelser til autoværkstederne. CAD varetager værkstedernes interesser over for politikere og offentlige myndigheder, samt beslægtede organisationer i spørgsmål af betydning for branchen.

"...køretøj(et)s stelnummer, tekniske forhold og prissætningen af køretøjet".

Som registreringsafgiftsloven på nuværende tidspunkt er formuleret, indgår tekniske forhold ikke som en direkte del af den afgiftspligtige værdi, der alene skal opgøres til køretøjets "almindelige" pris uanset om der er tale om et nyt eller brugt køretøj.

Som registreringsafgiftsloven er i dag, synes det således misvisende, når der i bemærkningerne til § 10 a henvises til tekniske oplysninger. Begrebet dækker i den nugældende lovgivning alene overfladiske forhold, såsom bilmærke og kilometerstand, men de faktiske tekniske oplysninger, såsom hestekræfter og ydelse, vægt og forurening m.v. indgår kun indirekte i de nuværende kriterier.

Således skal vi fra CAD hilse forslaget velkomment og indstille til, at det vedtages som fremlagt.

Venlig hilsen

CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark)



Direktør

Erik S. Rasmussen, advokat

Rosenørns Allé 9
DK 1970 Frederiksberg C
Tlf: 35 300 400
Fax: 35 300 401
e-mail: mba@danskelbil.dk
www.danskelbilalliance.dk

Dok. ansvarlig: MBA
Sekretær: MBA
Sagsnr: 09/139
Doknr: 182

15-03-2012

Høringssvar - forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Dansk Elbil Alliance ser det som et skridt i den rigtige retning, at lovforslaget lukker muligheden for udnyttelse af mindstebeskatningsreglerne for leasing- og demobiler. Dette vil tilgodese introduktionen af elbiler på det danske marked, ved at fjerne den delvise udhulning af registreringsafgiftsfritagelsen for elbiler, som mindsteprisbeskatningen giver anledning til.

Hvor lovforslaget fjerner den administrative værdiansættelse, som mindsteprisbeskatningsreglen giver anledning til, så vil forslaget imidlertid kunne give anledning til nye administrative udfordringer. Det vurderes, at kunne være forbundet med betydelige vanskeligheder at dokumentere og fastsætte en pris, som bilen er blevet handlet mellem uafhængige parter i et 'ikke uvæsentligt omfang'. Det synes uklart, hvorledes udenlandsk registrerede leasingselskaber, som alene køber og sælger biler på ikke-danske markeder, skal dokumentere en dansk listeprijs for samme type biler.

Leasing af personbiler kan stadig være en attraktiv mulighed som følge af den forholdsmæssige registreringsafgift samt ved at leasingselskaber kan indregistrere bilflåden i et andet EU-land og ifølge EU-lovgivningen betale moms der. Disse afgifts- og momsfordele består.

Mange udfordringerne kunne undgås ved, at overgå fra den eksisterende værdibaserede registreringsafgift til et regime baseret på de eksisterende objektive oplysninger fra bilernes medfølgende Certificate of Conformity/COC-dokument. Dansk Elbil Alliance arbejder i øjeblikket på en sådan model for omlægning af bilbeskatningen, som vi ser frem til at præsentere for bl.a. Skatteministeriet.

DEA ønsker endvidere at fremhæve, at regeringens udmelding om, at indtægterne som følge af lovforslaget – 1 mia. kr., hvilket forekommer at være et konservativt skøn – skal finansiere billige kollektiv trafik. Ved at fjerne penge fra bilbeskatningsområdet bliver det alt andet lige mere omkostningsfyldt at gennemføre den grønne, provenuneutrale omlægning af bilbeskatningen, som annonceret i regeringsgrundlaget. Fremadrettet vil vi opfordre til, at der ikke på forhånd fjernes flere penge fra bilbeskatningsområdet.

Omkring elbiler på leasingmarkedet, så drager disse lille nytte af de skattemæssige fordele, da fremtidsværdien for elbiler købt i dag er forbundet med nogen usikkerhed, hvilket fører til relativt høje leasingydelser for elbiler. Som følge heraf er der i dag ikke noget betydeligt leasingmarked for elbiler. I forbindelse med den i regeringsgrundlaget annoncerede 'strategi for fremme af energieffektive køretøjer som hybrid plug-in, el-biler mm. som omfatter infrastruktur mm.', kunne tiltag, som holder hånden under elbilernes gensalgsværdi derfor være et element, som understøtter den ønskede udvikling i retning af at gøre Danmark fri af fossile brændstoffer.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Pr. mail: js@skat.dk

16. marts 2012

Høringssvar: Lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Skatteministeriet har 28. februar fremsendt ovennævnte lovforslag i høring med frist 16. marts.

Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv anerkender, at lovforslaget skal ses som alternativ til en betalingsring om København. Dansk Erhverv foretrækker nærværende leasing/demobil-indgreb fremfor betalingsringen, selvom konsekvenserne her er landsdækkende. Vi tager også det efterfølgende transportforlig mellem regeringen, EL og DF til efterretning, idet vi dog kan påpege, at vi hellere havde set en større del af provenuet gå til forbedring af den kollektive trafik i stedet for taksttættelser.

Dansk Erhverv anerkender, at lovforslaget ser ud til at rette op på den skævhed, der har været i systemet, på en måde, så forskellen mellem nykøb, demokøb og leasing mindskes.

Forslaget pålægger virksomheder og borgere yderligere omkostninger på 1 mia. kr. om året i varigt provenu. Dansk Erhverv peger her på, at området i forvejen er kraftigt afgiftsbelastet og bil-ejerne bidrager med ca. 40 mia. til statskassen. Også på den baggrund ser vi frem til den generelle, provenuneutrale omlægning af bilafgifterne, der annonceredes i regeringsgrundlaget.

Lovforslaget har som økonomisk konsekvens for erhvervslivet, at erhvervene under ét belastes med ca. 650 mio. kr. årligt. Der er ingen tvivl om, at opstramningen i fht. leasing kan mærkes mange steder i erhvervslivet – ikke mindst de små og mellemstore virksomheder. Særligt i en periode med knaphed på likviditet, er erhvervsmæssig leasing af biler et attraktivt alternativ til køb.

Specifikke bemærkninger

Dansk Erhverv har ingen specifikke bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen
Dansk Erhverv



Bo Sandberg
Skattepolitisk chef

Jesper Højte Stenbæk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Opretning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlagt).

Skatteministeriet har den 28. februar 2012 (j. nr. 2012-511-0085) udbedt sig Dansk Industri og Bilbranchens bemærkninger til lovudkast om en ændring af registreringsafgiftsloven (opretning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlaget).

I den anledning skal det understreges, at DI og Bilbranchen generelt set ikke finder det hensigtsmæssigt, at øge beskatningen af biler med 1 mia. kr. Danmark har i forvejen nogle af verdens højeste bilafgifter og vi har ikke behov for højere skatter på den mobilitet, som er en væsentlig forudsætning for vores fremtidige vækst.

DI og Bilbranchen anerkender imidlertid, at der er en række uhensigtsmæssigheder i det nuværende afgiftssystem som bidrager til at forvride konkurrencen på markedet og skabe en uklar prisdannelse.

Generelt fremstår registreringsafgiften som et kludetæppe skabt gennem mange års forsøg på at reparere på systemet, hvor man ikke har formået at gøre op med de grundlæggende problemer i loven. Resultatet er en afgift, der er yderst vanskelig at gennemskue, administrativ tung for alle involverede parter, fyldt af særregler og undtagelser, som er med til at skabe uigennemsigthed på markedet. Endelig giver den nuværende registreringsafgift ikke forbrugerne noget reelt incitament til at købe en miljøvenlig og sikker bil, idet ny miljøforbedrende og sikkerhedsfremmende teknologi bliver straffet som følge af den meget progressive afgiftsstruktur.

DI og Bilbranchen mener derfor, at det er nødvendigt, at afgiftsgrundlaget ændres fra "værdi" til tekniske kriterier, som f.eks. CO₂ og bilens sikkerheds egenskaber. En fastholdelse af det nuværende værdibaserede afgiftsgrundlag vil betyde, at spekulationerne og den uklare prisdannelse for både forbrugere og forhandlere vil fortsætte. Ligesom det løbende vil være nødvendigt med særskilt og politisk stil-

lingtagen til eventuelt særlige favorable afgiftsordninger for hver eneste af de nye miljøvenlige eller sikkerhedsforbedrende teknologier, der måtte dukke op i al fremtid.

DI og Bilbranchen finder, at det er meget kortsigtet at lave endnu en lappeløsning af den nuværende model for registreringsafgiften, men at den bedste løsning vil være, at gøre op med den værdibaserede afgift og omlægge den til en (løbende) teknisk CO₂-baseret afgift.

Med dette som udgangspunkt bemærkes følgende til lovudkastets konkrete bestemmelser:

- *Lovforslagets § 1, nr. 2 – Interesseforbundne parter*
DI og Bilbranchen finder det uklart hvordan ”i et ikke uvæsentligt omfang” i § 8 stk. 10 er defineret. Er det f.eks. en bestemt andel af det samlede salg i den pågældende periode der er afgørende. DI og Bilbranchen ønsker en klar præcisering af denne definition.
- *Lovforslagets § 1, nr. 3 – Offentliggørelse af afgiftsgrundlaget*
DI og Bilbranchen finder det ikke hensigtsmæssigt, at afgiftsgrundlagene for alle køretøjer der afgiftsberigtiges skal offentliggøres. En sådan offentliggørelse vil skabe stor risiko en mere ensrettet prissætning i markedet og kan derfor virke hæmmende for konkurrencen og føre til højere priser for forbrugerne.
- *Lovforslagets § 1, nr. 3 – Skatteministerens bemyndigelse til fastsættelse af regler for afgiftsgrundlag*
DI og Bilbranchen finder det betænkeligt ud fra retssikkerhedsmæssige årsager, at skatteministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om opgørelse af afgiftsgrundlaget for køretøjer på grundlag af et gennemsnit af de afgiftsgrundlag, der er anmeldt til SKAT for andre lignende køretøjer. Det skaber en uklarhed om den fremtidige prisfastsættelse. Det fremgår ikke tydeligt af lovforslaget, om det vil være det gennemsnitlige afgiftsgrundlag for en bestemt type model, som vil blive det mindst mulige afgiftsgrundlag i fremtiden, ligesom det ikke fremgår, hvornår en sådan en regel eventuelt vil træde i kraft.

I forbindelse med f.eks. oprydning af lager før introduktion af en ny model, har det været kutyme i branchen, at importør har givet tilskud til forhandleren for at nedbringe prisen ift. slutbruger. På den baggrund ønsker DI og Bilbranchen at der fastlægges klare regler for under hvilke forudsætninger, og hvor ofte, importøren med registreringsafgiftsmæssig konsekvens kan regulere priserne i forhold forhandleren. Der er i øjeblikket blandt forhandlerne står usikkerhed omkring dette. Da det som oftest er forhandleren, der berigtiger afgiften, vil det ofte være forhandleren som står med problemet, hvis importøren ikke har forstået eller anvendt de nye regler korrekt.

Der efterlyses samtidig klare regler for under hvilket forudsætninger og i hvilket omfang to næsten identiske (typisk kun med mindre forskel i bilens specifikationer/udstyr) modeller kan anmeldes og berigtiges med forskellige priser.

DI og Bilbranchen er generelt meget skeptiske overfor tiltag der kan begrænse konkurrencen mellem forhandlerne. Et centralt fastsat afgiftsgrundlag vil være hæmmende for den almene konkurrence, idet det vil være alt for dyrt for forhandlerne at sætte prisen lidt ned, såfremt det ikke vil have en registreringsafgiftsmæssig konsekvens. Det vil i sidste ende skade forbrugerne i form af højere priser på markedet.

- *Lovforslagets § 2 – Overgangsordning og ikrafttrædelse*

DI og Bilbranchen finder den foreslåede overgangsordning for kort. Mange forhandlere har allerede afgivet bindende ordrer på biler med henblik på salg til leasing.

Der er en væsentlig risiko for at en del af disse biler, solgt til kunder på en salgsslutseddel, pga. lang leveringstid fra fabrikken ikke kan leveres indenfor fristen på 5 mdr.

DI og Bilbranchen foreslår samtidig, at overgangsordningen udvides således, at biler, som ikke er kundesolgte (kundenavn på bestillingen), men er bestilt før den 22. februar (hvor det første gang blev kendt at der ville komme en ændring af regelsættet), også omfattes af overgangsordningen. Bilforhandlere har handlet i tillid til eksisterende afgiftssystem og har bestilt biler som led i det løbende flow i deres forretning. F.eks. i forhold til den forventede afsætning til leasingsselskaber. Datoen den 22. februar sikrer, at de dokumenterede ordrer til importør/fabrik ikke er sket på baggrund af spekulation i det kommende lovforslag. For disse biler foreslår DI og Bilbranchen at overgangsordningen løber frem til udgangen af 2012.

Det er almindelig kutyme i bilbranchen, at man ikke har faste ordrer fra leasingsselskaber, men at disse ved årets begyndelse tilkendegiver deres forventede, men ikke garanterede, køb det næste år frem og at forhandlerne afgiver bindende ordrer til fabrikken på baggrund af disse forventninger.

DI og Bilbranchen står naturligvis til rådighed på tlf. 3377 3425 eller 3377 3574 – såfremt der måtte være spørgsmål m.v. til ovenstående.

Med venlig hilsen

Lise Sand
Chefkonsulent
Dansk Industri

Rene Tønder Nielsen
Branchedirektør
Bilbranchen

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Joel Nielsen



DANSKE
BILUDLEJERE

RISVANGEN 26
2700 BRØNSHØJ

TELEFON: 38 80 40 45
FAX: 38 80 40 42
E-MAIL: Danske-Biludlejere@mail.tele.dk
www.danske-biludlejere.dk

Kbh. d. 14.03.2012
PHT/ae

Vedr. : Journalnummer 2012-511-0085 – Svar ang. høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgift

Bestyrelsen for Danske Biludlejere har haft lejlighed til at gennemgå forslaget til lov om ændring af registreringsafgiftsloven.

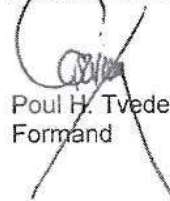
Udgangspunktet for beregning af registreringsafgift er værdibaseret, dvs. det, der reelt er betalt for køretøjet (fratrullet opnået rabat), er indlysende og forståeligt for vores medlemmer. Betænelighederne for Danske Biludlejere knytter sig især til § 10A, som vi mener, strider mod både Register- og Konkurrencelovgivning og hvilken konsekvens vil der være af, at konkurrerende virksomheder har mulighed for at se, hvad andre har afgiftsberigtiget køretøjerne til. Skal dette kunne indebære en efterregulering, eller hvad er begrundelsen for indirekte at offentliggøre den rabat, en given virksomhed kan opnå på at købe et stort antal køretøjer i én ordre?

I stykke 4 står anført, at "Skatteministeren kan fastsætte regler om opgørelse af den afgiftspligtige værdi på grundlag af et gennemsnit af anmeldte afgiftsgrundlag". Denne paragraf er ikke umiddelbart forståelig. Indebærer dette, at man bagudrettet ændrer afgift på registrerede køretøjer, eller ønsker man at fastsætte den fremtidige afgift ud fra nogle historiske registreringer? Hvad, hvis disse anmeldelser senere ændrer sig i nedadgående retning, indebærer det så, at en afgift betalt på den tidligere fastsatte pris kan kræves tilbagebetalt? Ved eventuel eksport af et køretøj, hvor der er betalt fuld registreringsafgift, vil refusion af registreringsafgift så blive foretaget på grundlag af den pris, som på indregistreringstidspunktet var gældende, eller vil det være på grundlag af den sidst anmeldte pris på det pågældende køretøj?

Danske Biludlejere mener, at § 10A og herunder stykke 4 bør revideres under hensyntagen til Register- og Konkurrencelovgivning, men også for at begrænse administrative byrder både for bilbranchen og ministeriet.

Danske Biludlejere ser frem til at høre ministeriets reaktion på vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Danske Biludlejere



Poul H. Tvede
Formand



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt til: js@skat.dk

15. marts 2012

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2012-112-0034
Sagsbehandler
Trine Cseh-Lessel
Direkte 3319 3219

Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Ved e-mail af 28. februar 2011 har Skatteministeriet anmodet om Datatilsynets bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

Datatilsynet bemærker, at persondatalovens¹ § 6, som omtales i bemærkningerne til § 1, nr. 3, omfatter andet end økonomiske og erhvervsmæssige oplysninger og såvel fortrolige som ikke fortrolige oplysninger. Tilsynet foreslår derfor, at der indsættes et "bl.a." foran økonomiske og erhvervsmæssige oplysninger og at ordet "fortrolige" slettes.

Kopi af dette brev er sendt til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Trine Cseh-Lessel

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

Skatteministeriet
js@skat.dk

16. marts 2012
BM/tlj

Vedr.: Journalnummer 2012-511-0085, høringssvar fra De Danske Bilimportører (DBI) i forbindelse med fremsættelse af "Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven" (L94).

DBI takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. ovenstående forslag.

Det danske bilmarked er i meget stort omfang styret af afgifterne og som naturlig konsekvens påvirker ændringer i afgiften, som udgangspunkt øjeblikkeligt såvel både bilsalget og sammensætningen af dette.

Udformningen af den nuværende værdibaserede afgift har længe bidraget til at skævvride bilmarkedet i Danmark og holde såvel ny sikkerheds- som miljøteknologi ude af det danske marked. Samtidig betyder afgiftssystemet i dets nuværende udformning uforholdsmæssige administrative byrder for såvel staten som det private erhvervsliv samt et ugenomsigtigt marked. Det fremlagte forslag til ændringer i registreringsafgiften ændrer ikke grundlæggende på disse forhold, og DBI noterer sig derfor også med tilfredshed at forligskredsen har forpligtiget sig til at gennemføre en grundlæggende, provenuneutral, omlægning af registreringsafgiften.

En sådan omlægning er af afgørende betydning for at sikre et fremtidssikret afgiftssystem, der kan minimere de administrative byrder, fremme trafiksikkerheden og ikke mindst skabe bedre adgang for klimavenlige transportløsninger til det danske marked.

I forhold til de konkrete ændringer af registreringsafgiftsloven som foreslået i L 94 har DBI følgende bemærkninger.

Generelt

DBI er overordnet set tilhænger af ensartethed i afgiftssystemet og finder det ligeledes rimeligt at køberne – hvad end der er tale om privatpersoner, virksomheder, offentlige myndigheder eller finansielle institutioner – behandles afgiftsmæssigt ens ved køb af bil. Dermed har DBI også grundlæggende forståelse for at, at man ønsker at sikre en ligelig be-

handling af alle købere, og at afgiften er ens uanset hvordan man måtte vælge at finansiere en bil. Dermed har DBI også forståelse for lovforslagets intention, om end DBI principielt er i mod en forøgelse af den i forvejen ekstremt høje beskatning af nye biler. DBI skal samtidig bemærke, at de problemer, som lovforslaget søger at afhjælpe, reelt er afledte effekter af systemets overordnede indretning, og selvom L94 afhjælper visse problemstillinger, så består de grundlæggende problemer i afgiftssystemet – også efter L94. En løsning herpå bør som nævnt findes hurtigst muligt i forbindelse med den varslede reform af registreringsafgiften.

Samlet set er DBI således grundlæggende forstående overfor lovforslagets målsætning, men vi finder, at det på en række punkter er uhensigtsmæssigt udformet, og at der er elementer i forslaget, som intet har at gøre med den aktuelle problematik omkring leasing- og demobiler, og som risikerer at have særdeles betydelige konsekvenser i forhold til hele bilmarkedet inkl. de 2/3 af nybilssalget, der ikke er relateret til leasing.

§ 1

DBI finder, at forslagens § 1 afhjælper det primære problem med at afgiften ikke var baseret på den reelle købspris, og dermed skabte grundlag for en afgiftsmæssig forskelsbehandling. Med lovforslaget er det sikret, at til intentionerne i registreringsafgiftsloven om, at der er sammenhæng mellem pris og afgift opfyldes. Dermed forekommer en del af de øvrige tiltag således også som unødvendige i bestræbelserne på at opnå de politisk erklærede målsætninger med forslaget.

DBI har noteret sig, at der tilsyneladende er behov for en regulering af samhandlen mellem interesseforbundne selskaber, som nævnt i § 1, punkt 2. Et sådant indgreb vil imidlertid give anledning til problemer, både af principiel og af administrativ karakter. Lovforslaget er i øvrigt mere vidtgående end det der er annonceret i notatet af 22. februar 2012.

Definitionen på interesse forbundne selskaber fremgår af bemærkninger til § 1, nr. 2, og tilsyneladende vil fortolkningen blive udvidet til også at omfatte udenlandske selskaber med datterselskaber i Danmark.

Hvis denne antagelse er korrekt, vil det betyde, at danske importselskaber, der er ejet af en udenlands producent, ikke kan købe biler til eget brug uden at skulle dokumentere, at der er solgt biler på samme vilkår til uafhængige tredjemænd.

Det vil i så fald være et alvorligt anslag i mod den frie samhandel på tværs af landegrænserne. Hertil kommer, at det vil virke diskriminerende i forhold privatejede bilimportører, der fortsat vil kunne opnå betydelige rabatter på køb af biler til eget brug, uden at blive ramt af kravet om dokumentation af vilkår for salg af køretøjer til tredjemænd.

DBI skal kraftigt opfordre til at der i det videre arbejde med lovforslaget dels sikres en afklaring af den konkrete betydning, herunder ikke mindst forholdet mellem bilfabrik og importør, og at det samtidig sikres, at indgrebet ikke påvirker handlen mellem udenlandske virksomheder og disses danske datterselskaber.

Intensionerne med forslaget er tilsyneladende at skabe incitament til at sælge til højere priser af hensyn til afgiftsgrundlaget. Men konsekvenserne heraf vil være i direkte modstrid med Skatteministeriets erklærede ønske om at sikre det bedst mulige bytteforhold i forhold til udlandet, bl.a. gennem sikring af så lave bilpriser som muligt.

Det har ikke været muligt inden for høringsfristen at få foretaget en juridisk vurdering af forslaget konsekvenser i forhold til EU retten, men hvis forslaget skal fortolkes således at det også tilsigter at regulere prisdannelsen på tværs af landegrænserne, ser vi et EU retligt problem i dette indgreb.

§ 1, stk. 3, indeholder tillige en række bestemmelser, som DBI finder enten er overflødige i forhold til lovens erklærede formål eller direkte skadelige for både bilmarkedet og den frie prisdannelse og konkurrence.

I forhold til den foreslåede nye § 10a omhandler stk. 1-3 mulighederne for en offentliggørelse. DBI har forståelse for intentionerne om at styrke grundlaget for beregningen af registreringsafgift, men vi stiller os skeptisk overfor, hvorvidt offentliggørelse af de faktiske afgiftsgrundlag vil opnå den ønskede effekt. Desuden har vi i lyset af de i § 1, stk. 1 og 2 foreslåede ændringer svært ved at se, at der skulle være et reelt behov, der kan retfærdiggøre et så vidtgående indgreb, som det der er indeholdt i § 1, stk. 3, der bl.a. bryder med reglerne om tavshedspligt efter skatteforvaltningens § 17. Efter DBI's opfattelse er "leasinghullet" effektivt lukket, og der er ikke behov for disse ekstra foranstaltninger i forhold til at sikre opfyldelsen af lovens formål.

Samtidig griber forslaget om en de facto offentliggørelse af alle salgspriser ind i en række grundlæggende konkurrenceretslige principper, hvor netop deling af prisoplysninger mellem konkurrenter betragtes som særdeles skadeligt, og derfor er ulovligt og med et betydeligt strafansvar for de virksomheder, der alligevel måtte foretage sig noget sådan. Nu bliver, hvad der for alle andre brancher er ulovligt, til et lovkrav for bilbranchen pga. afgiftssystemet, hvilket hverken er konstruktivt eller i tråd med øvrig lovgivning.

På den baggrund – og siden vi har svært ved at se behovet – er det DBI's opfattelse, at der er tale om et så vidtgående indgreb i de markedsmæssige mekanismer, ikke mindst i relation til den frie konkurrence, at denne del af indgrebet bør overvejes nærmere.

Under alle omstændigheder finder vi det urimeligt, at vi af hensyn til en ekstrem afgift, der i forvejen er en betydelig belastning for branchen, skal underkastes vidtgående særregler i forhold til andre brancher.

DBI's absolut primære bekymring omkring det fremlagte forslag omhandler imidlertid forslaget i § 1, stk. 3, hvor der foreslås en ny § 10a, stk. 4.

Her hedder det, at *"Skatteministeren kan fastsætte regler om opgørelse af den afgiftspligtige værdi på grundlag af et gennemsnit af anmeldte afgiftsgrundlag"*.

Det har op til høringsfristen ikke være muligt for DBI at få en afklaring fra Skatteministeriet på, hvorvidt den foreslåede § 10a, stk. 4, kun er en del af oplysningspligten eller om den skal anvendes til fastsættelse af afgiften på det enkelte køretøj og dermed "overrule" hovedreglen om, at berigtigelse sker på grundlag af den faktiske købspris.

Selvom vi således ikke har haft mulighed for at få en uddybende fortolkning, er det på baggrund af de juridiske vurderinger, vi har fået foretaget af forslaget, vores opfattelse, at der er tale om vidtgående bemyndigelse til ministeren, som i realiteten vil kunne føre til, at SKAT kan bestemme afgiftsgrundlaget for hvert enkelt køretøj, der indregistreres, vel at mærke på trods af den aftalte købspris og dermed det faktiske afgiftsgrundlag. Man beregner kort sagt afgiften på en bil – ikke efter hvad den har kostet – men efter, hvad en række tilsvarende biler har betalt i praksis. En sådan ændring er et fundamentalt opgør med den

etablerede praksis på området, og vil berører samtlige bilkøb i Danmark – ikke kun demo- og leasingbiler.

Udover det faktum, at det må antages at være en administrativ meget omfattende opgave, så betyder det, at afgiften i modsætning til i dag ikke længere med sikkerhed vil følge prisen på bilen. Man kan med andre ord som bilkøber ikke længere være sikker på, hvad afgiften og dermed prisen er, når man køber en bil. Dermed vil afgiften også administrativt kunne hæves udover de i lovgivningen fastsatte procentgrænser (105 %/180 %), fordi man tager udgangspunkt i en fiktiv salgspris og ikke i den reelle pris, som en given bilkøber måtte have betalt for bilen. DBI stiller sig tvivlende over for lovligheden af en sådan bemyndigelse, set i lyset af, at enhver skat og afgift kræver en klar lovhjemmel.

§ 10a, stk. 4, skiller således den faktiske pris fra afgiftsgrundlaget og vil reelt betyde, at man som bilkøber kan risikerer en ekstra afgift, hvis man har været i stand til at forhandle en rabat med sælgeren. Når en bilforhandler sælger den nye bil, vil han ikke vide, om den skal afgiftsberigtiges efter den faktiske købspris, jf. lov om registreringsafgifts § 1, eller om han kan risikere, at der sker en efterregulering på grundlag af et gennemsnit, som han muligvis slet ikke kender på købstidspunktet.

Der er tale om et særdeles vidtgående indgreb i aftalefriheden mellem sælger og køber på bilområdet i og med, at afgiften udgør 2/3 af bilens salgspris, samt at bilens faktiske er afgiftsgrundlaget bilens pris.

Konsekvenserne for bilmarkedet vil være meget betydelige, og hertil kommer det grundlæggende problematiske i at have en værdibaseret afgift, der opkræves i procent af prisen, men hvor SKAT administrativt reelt vil kunne hæve afgiften, hvis de ikke finder at prisen på bilen er tilstrækkelig høj. Der vil med den forslåede nye § 10a, stk. 4, tillige blive skabt betydelig usikkerhed for både forbrugere, bilbranchen, banker m.fl., der finansierer bilkøb. Tillige må de administrative omkostninger forventes langt at overstige de 200.000 kr. som er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, såfremt samtlige bilhandler skal vurderes op mod et gennemsnit.

DBI skal derfor kraftigt opfordre til, at denne del af lovforslaget ikke gennemføres.

§2

På trods af principielle betænkeligheder omkring lovgivning, der har tilbagevirkende kraft fra vedtagelsestidspunktet, har DBI en vis forståelse for, at det med lovgivning af en type som den på bilområdet kan være nødvendigt at lade loven gælde allerede fra fremsættelsestidspunktet. Imidlertid risikerer en sådan praksis at betyde, at virksomheder, der har disponeret i tillid til de gældende regler og helt inden for lovens rammer, bliver påført betydelige og uforskyldte tab fra den ene dag til den anden. Derfor er det af afgørende betydning, at der, når der lovgives med tilbagevirkende kraft, etableres rimelige overgangsordninger, der sikrer, at lovlydige virksomheder ikke påføres uforskyldte tab.

Der er i det fremlagte forslag også taget et vist hensyn hertil, idet det fremgår af § 2, stk. 3, at køretøjer, hvorom der er indgået skriftlig aftale om køb eller leasing med slutbruger, herunder leasingtager, senest den 27. februar 2012, og som anmeldes til registrering senest den 31. juli 2012, afgiftsberigtiges efter hidtil gældende regler.

Umiddelbart virker denne bestemmelse hensigtsmæssig, også for branchen, bortset fra, at der kan være tvivl om, hvorledes begrebet slutbruger skal forstås. § 2, stk. 3, giver ikke

umiddelbart nogen vejledning, men efter bemærkninger til § 1, nr. 2, vil leasingselskaber, der erhverver et køretøj, der skal afgiftsberigtiges, være at anse som slutbruger.

Efter hidtil gældende praksis har man defineret virksomheder, der har købt køretøjer til eget brug, herunder leasingselskaber, som slutbruger, og der er tilsyneladende ikke efter lovforslaget nogen intentioner om at ændre denne praksis. Man skal blot som slutbruger betale den afgift, der følger af den faktiske købspris og ikke som hidtil af mindstebeskatningsprisen.

Derfor har DBI fortolket overgangsreglen i § 2 således, at de virksomheder, der har indgået bindende aftale inden den 28. februar 2012, herunder leasingselskaber, der har indgået bindende kontrakt med en importør, er omfattet af overgangsreglen, og dermed vil kunne berigtige afgift efter hidtil gældende regler.

En modsat fortolkning vil i øvrigt føre til urimelige resultater for alle virksomheder, der har handlet i tillid til gældende regler, hvilket vi ikke mener, har været intentionerne bag den nye lovgivning.

DBI skal derfor opfordre til, at der sker en præcisering af overgangsreglerne således, at slutbrugerbegrebet defineres således, at der ikke er tvivl om, at et leasingselskab vil være at betragte som slutbruger i tråd med, hvordan dette forhold ellers behandles i lovforslaget.

Samtidig antager DBI det som en selvfølge, at forhandlere, der i overensstemmelse med gældende regler har indgået aftale om indkøb af demobiler inden den 28. februar 2012, er omfattet af reglerne, alt den stund at disse forhandlervirksomheder rettelig er slutbrugere, og at netop reglerne for disse biler ændres ved de i lovforslaget indeholdte ændringer. I modsat fald vil en række mindre virksomheder, der har disponeret efter gældende regler og helt inden for lovens rammer, blive ramt.

Slutteligt skal DBI opfordre til, at man ligeledes åbner mulighed for, at der i situationer, hvor biler dokumenterbart er indkøbt af importører med leasing for øje inden den 28. februar 2012, ligeledes omfattes af overgangsordningerne i en kortere periode på fx 3 måneder. Vi ser ingen risiko for misbrug, når der skal foreligge behørig dokumentation, samt at køretøjerne skal være indregistrerede inden for en kort periode.

Det forekommer i det hele taget ikke rimeligt, at virksomheder, der har disponeret lovligt i henhold til gældende lovgivning skal påføres betydelige økonomiske tab som følge af en lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Afslutning

DBI ser frem til at deltage i det videre arbejde omkring lovforslaget og står som altid til rådighed for yderligere oplysninger.

På vegne af De Danske Bilimportører



Bent Mikkelsen
Adm. direktør

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. e-mail til js@skat.dk

16-03-2012

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

Dir. fax
+45 45 27 09 88

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
03-2012-40469

Ref: DBL/

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven - Journalnummer 2012-511-0085

FDM vil gerne indledningsvist udtrykke anerkendelse af den politiske ambition om at øge gennemskueligheden i forbindelse med afgiftsberigtigelse af biler, herunder skabe grundlag for et mere lige og fair bilmarked, hvor private betaler samme afgift som virksomheder, der erhverver biler. FDM kan dog allerede nu, inden lovforslaget er vedtaget, konstatere, at der næppe er grundlag for at tro, at lovændringen vil virke efter hensigten. Flere bilmærker har således allerede fremlagt nye priser som stadig udviser meget stor prisforskel på biler til private forbrugere og leasingselskaber. På en af de markedsledende firmabiler vil private stadig skulle betale over 100.000 kr. mere end leasingselskabet (målt ved bilens beskattingspris). Der er givetvis tale om den samme model, men med et let ændret udstyrsniveau. Hermed vil der stadig være et to-delt bilmarked, hvor private betaler fuld pris og siden hen må se deres bils værdi falde ekstraordinært meget, når den ad åre skal konkurrere med tidligere leasingbiler på brugtvoغنsmarkedet. Hvor private hidtil har kunnet reducere værditabet ved at købe en demonstrationsmodel af en typisk leasingbil, kan det frygtes at lovændringen reelt vil føre til, at denne mulighed lukkes. Private vil derfor, hvis de har behov for en større familiebil, være henvist til at skulle købe en tre år gammel bil, hvis ikke de skal opleve et ekstremt værditab de første år. Det finder FDM stærkt beklageligt og udtryk for en afgiftspolitik, der i praksis modarbejder forbrugerens muligheder for at anskaffe en energieffektiv, miljøvenlig og sikker bil i familiebilstørrelsen.

FDM havde hellere set at demo-/leasing-problematikken var blevet håndteret som en del af en mere omfattende afgiftsreform. FDM skal derfor opfordre til at der hurtigst muligt arbejdes videre med en grundlæggende omlægning af bilafgifterne. En moderne bilafgiftsmodel bør ikke baseres på bilens værdi, men på objektive kriterier i forhold til energiforbrug, miljøpåvirkning og sikkerhed. Først når bilafgifterne ikke længere primært er baseret på bilens værdi, vil den unfair to-delning af bilmarkedet ophøre.

I lovforslaget er der desuden behov for at præcisere hvilken personkreds man sigter til i de betegnelser, der anvendes. Fx er det uklart hvem der er omfattet af begrebet 'bruger'. Omfatter dette kun forbrugeren, eller kan et

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

leasingselskab, et udlejningsselskab eller en forhandler også være bruger. Det skal erindres, at sådanne juridiske personer kan være registreret som både ejer og bruger i CRM. De upræcise formuleringer vil kun føre til tvivls-tilfælde og fortolkninger, der modarbejder lovforslagets hensigt.

I lovforslagets § 1, nr. 2 anføres, at når det kommer til interesseforbundne virksomheder, skal den virksomhed, der afgiftsberigtiger køretøjet, kunne godtgøre, at der i *et ikke uvæsentligt omfang* er foretaget afgiftsberigtigelse på *et tilsvarende* grundlag til andre end virksomhedens eget eller nærtstående brug. Som bestemmelsen er formuleret, vil det efter al sandsynlighed skabe anledning til tvivl om hvilken mængde biler, der skal til, før der er tale om et ikke uvæsentligt omfang. Da der samtidig er tale om afgiftsberigtigelser på tilsvarende grundlag, vil denne formulering næppe dæmme op for kreativiteten ved afgiftsberigtigelser. Det er uklart hvornår der er tale om bilmodeller, der er at betegne som et tilsvarende grundlag. Erfaringsmæssigt skal der endog meget få ændringer, fx anden farve eller fælge, til før bilbranchen anvender en ny modelbetegnelse. På samme vis kan man forestille sig, at de modeller man vil betegne som værende på et tilsvarende grundlag vil dække over en vis variation. Der vil således stadig være tale om et uigennemskueligt marked til skade for den almindelige forbruger.

I § 10a, stk. 4 bemyndiges skatteministeren til at fastsætte regler om brug af gennemsnit for anmeldte afgiftsgrundlag for sammenlignelige køretøjer som grundlag for opgørelsen af afgiftsgrundlaget for et køretøj. Det står hen i det uvisse i hvilke situationer denne bestemmelse tænkes anvendt. Er det kun i tilfælde hvor man finder behov for korrektion, eller kan hjemlen anvendes i alle tilfælde, hvor en bil afgiftsberigtiges. Denne hjemmel er en tilsidesættelse af hovedreglen om, at det er bilens faktiske pris, der skal ligge til grund for afgiftsberigtigelsen, og er de facto en bemyndigelse uden begrænsning. Konsekvenserne af en sådan bemyndigelse vil være, at markedet vil blive ustabil, da nybilspriser, og deraf afledte brugtbilspriser, kan ændre sig med kort varsel, hvorefter en forbrugers bil kan tabe stor værdi fra den ene dag til den anden. Finder man behov for en sådan vid bemyndigelse, må det som minimum præciseres, at et sådant indgreb kun kan ske fremadrettet.

Samlet set er det FDM's holdning, at lovforslaget indeholder flere unøjagtigheder, der ikke ses at bidrage til et mere gennemskueligt og ensartet marked.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
jurist

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk