



26. oktober 2017
J.nr. 2017 - 5154

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges supplerende høringsskema samt det modtagne høringssvar fra AutoBranchen Danmark vedrørende forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift m.v.) (L4).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>AutoBranchen Danmark</i></p>	<p>Indledningsvist anfører AutoBranchen Danmark, at de generelt er tilfredse med, at der sker en nedsettelse af registreringsafgiften på biler og motorcykler.</p> <p>AutoBranchen Danmark tilføjer, at de hellere havde set en grundlæggende ændring til en teknisk baseret afgift, og at de foreslåede ændringer har karakter af lappeløsninger, som kan gøre det meget vanskeligt at håndtere afgiftsregningerne for forhandlere.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører yderligere, at de kan tilslutte sig, at der sker en forhøjelse af fradrag for opnåelse af 5 stjerner i Euro-NCAP, men bemærker dog, at det kan have nogle uheldige konsekvenser i den foreslåede udformning.</p> <p>AutoBranchen Danmark mener, at der kan ske en begunstiggelse af biler godkendt efter en ældre Euro-NCAP norm, hvor det var lettere at opnå 5 stjerne end nu. Ligeledes finder AutoBranchen Danmark det problematisk, at nye bilmodeller, som måske ikke er testet, inden de bliver markedsført i Danmark, og derfor ikke kan opnå fradraget, heller ikke efterfølgende kan opnå fradraget for de køretøjer, der allerede er indregistreret, uanset at sikkerhedsudstyret er det samme.</p> <p>I forbindelse hermed bemærker AutoBranchen Danmark tillige, at det kan være problematisk, at nog-</p>	<p>Vedrørende en teknisk afgift henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende Euro-NCAP fradraget henvises til bemærkningerne til De Danske Bilimportører i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>le bilmodeller kan være testet med et lavere sikkerhedsudstyrsniveau end de modeller, der markedsføres i Danmark, og at sikkerhedsudstyret, hvis det er monteret på de modeller, der sælges i Danmark, derfor burde kunne udløse fradraget.</p> <p>AutoBranchen Danmark opfordrer til, at SKAT meget hurtigt får etableret de nødvendige systemer til beregning af afgiften efter de nye satser, samt at perioden hvor der skal ske en efterberegning bliver kortest muligt. En længere periode inden tilbagebetalingerne finder sted, vil medføre store likviditetsmæssige udfordringer.</p> <p>AutoBranchen Danmark er som udgangspunkt også enig i, at der er behov for klarere regler på leasingmarkedet. Dog finder AutoBranchen Danmark, at man er gået langt videre, end hvad der er nødvendigt, og at reglerne bliver unødigt komplicerede.</p> <p>AutoBranchen Danmark finder det problematisk, at forhandlernes demobiler bliver omfattet af reglerne. Demobiler er i dag typisk finansieret gennem leasingaftaler, men faktisk er det begrundet i, at det har været nødvendigt i forhold til dels forhandlernes likviditet og dels bankernes godkendelse af engagementerne med de enkelte forhandlere.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, at som følge af krav til banker er der sat grænser for, hvor store kreditter forhandlere kan</p>	<p>Vedrørende perioden fra lovforslagets fremsættelse til vedtagelse og ikrafttræden, herunder tilbagebetaling eller efteropkrævning af forskelsbeløb i perioden, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende bestemmelsen om genberegning i forhold til demonstrations-, kunde- og værkstedsbiler henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra DI – Bilbranchen i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Det bemærkes, at det er uden betydning i relation til genberegningsreglen, om autoforhandlerne leaser eller køber demobilerne.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>indrømmes. Derfor har det været nødvendigt, at forhandlerne ikke ejer demobilerne, men blot leaser dem. Forhandlerne er i forhold til importørerne forpligtet til at have et antal biler af de forskellige modeller registreret til demonstrationskørsel, ligesom de er forpligtet til at have et antal biler indregistreret til brug for udlejning til kunder på værkstedet. En gennemsnitlig provinsforhandler kan have 40-50 biler kørende for at honorere de nævnte forpligtelser.</p> <p>AutoBranchen Danmark bemærker, således som de forstår lovforslaget, at selv hvis en forhandler vælger selv at købe demobilerne og betale fuld afgift, vil afgiften skulle genberegnes efter senest 4 måneder. Denne skærpelse finder AutoBranchen Danmark helt unødvendig.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører yderligere, at lovforslagets § 1, nr. 5, reelt fjerner muligheden for at lave finansiel leasing på biler på forholdsmæssig registreringsafgift i Danmark.</p> <p>AutoBranchen bemærker ydermere, at reglen om genberegning ved salg og efter senest 4 måneder, vil have den konsekvens, at en forhandler ikke på forhånd kan beregne, hvad en bils pris skal være ved salg som brugt, ligesom man, hvis muligheden for leasing skal fortsætte, ikke kan fastsætte, hvad en leasingydelse skal være. I for-</p>	<p>Hvis bilerne leases, vil leasingselskabet være omfattet af genberegningsreglen, men denne regel vil også finde anvendelse i forhold til forhandlere, der køber demobilerne. Det skyldes, at det under alle omstændigheder er biler, der stilles til rådighed for ejervirksomhedens kunder i en vis, kortere periode, og som derefter videresælges. De hensyn, der ligger bag reglen om genberegning, fører derfor også til, at denne type biler omfattes.</p> <p>Det er korrekt, jf. ovenfor.</p> <p>For så vidt angår de foreslåede ændringer om aftalevilkår med særlige konsekvenser for finansiel leasing, henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Autobahn Leasing i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende forhandlerens værdiansættelse af køretøjer omfattet af lovforslagets bestemmelse om genberegning henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende fastsættelse af leasing-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>hold til privatleasing vil det efter forbrugerbeskyttelsesreglerne ikke være muligt efterfølgende at regulerer leasingydelsen.</p> <p>Genberegningsreglen vil også medføre unødige administrative byrder for forhandlerne, idet alle biler, der har været benyttet i bilvirksomheden, uanset om de er købt eller leaset, skal genberegnes efter 4 måneder eller ved salg. Det vil samtidig havde den konsekvens, at der ikke længere vil være firmabiler, som typisk også er leasede, til sælgerne i bilvirksomhederne.</p> <p>AutoBranchen bemærker hertil, at det muligvis er konkurrenceforvridende, at bilvirksomheder skal foretage genberegning af alle deres biler, hvorimod det ikke vil være tilfældet for andre typer virksomheder. Imidlertid findes der mange meget store virksomheder, som indkøber mange biler med store flåderabatter, og som selv sælger dem igen. Ligeledes vil der ikke skulle foretages genberegning ved salg til slutbruger og teoretisk set vil denne slutbruger dermed kunne købe bilen billigere end en stor-kunde, og dermed betale mindre i afgift.</p>	<p>ydelsen henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra KPMG i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende de administrative byrder henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende køretøjer omfattet af lovforslagets § 9 a om genberegning henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Finans og Leasing i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Vedrørende konkurrencespørgsmålet henvises til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens høringssvar.</p> <p>Det er korrekt, at virksomheders egne biler, som alene anvendes af egne medarbejdere i forbindelse med udførelse af arbejdet i virksomheden, som udgangspunkt ikke omfattes af bestemmelsen om genberegning. Udgangspunktet gælder alene, såfremt disse biler ikke købes og anvendes med henblik på videresalg.</p> <p>Firmabiler vil ikke skulle anses for anskaffet eller anvendt med henblik på videresalg, blot fordi virksomheden forventer, at firmabilflåden på et uvist tidspunkt i fremtiden vil skulle udskiftes.</p> <p>Derimod vil videresalg skulle anses for hensigten, såfremt det på anskaffelsestidspunktet er et hovedformål eller et af hovedformålene at sælge bilen efter kort tid med</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AutoBranchen Danmark anfører yderligere, at de finder det problematisk, at lovforslaget ikke indeholder et loft over størrelsen af det variable element i sikkerhedsstillelsen, som skal stå i forhold til virksomhedens afgiftstilsvare. AutoBranchen Danmark foreslår, at der tilføjes et loft som eksempelvis kan svare til virksomhedens gennemsnitlige afgiftstilsvare, opgjort over en periode, eller en anden lignende begrænsning.</p>	<p>henblik på at opnå en fortjeneste ved videresalget eller med henblik på at udskifte firmabilflåden, før en sådan udskiftning kan anses for begrundet i virksomhedens (eller de ansattes) egne, rimelige krav til bilerne.</p> <p>Hvis der allerede på anskaffelsestidspunktet er indgået aftaler, der regulerer vilkårene for virksomhedens senere videresalg af firmabilerne, kan det være et indicium for, at videresalg har været et hovedformål på anskaffelsestidspunktet.</p> <p>Vedrørende virksomheder, hvis bilflåde som udgangspunkt ikke omfattes af bestemmelsen om genberegning, og deres mulighed for at opnå flåderabatter henvises i øvrigt til bemærkningerne til høringssvaret fra Finans og Leasing i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Det vurderes, at det er de færreste forbrugere som kan opnå rabatter ved køb af biler, som kan sammenlignes med leasingselskabernes flåderabatter.</p> <p>Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget vil SKAT udarbejde en trappemodel for sikkerhedsstillelse, som står i rimeligt forhold til afgiftstilsvare og forretningsomfang.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AutoBranchen Danmark bemærker tillige, at en tilsvarende overgangsordning, som i lovforslagets § 3, stk. 4, også bør gælde, hvor der er indgået en bindende leasingaftale senest den 2. oktober, idet der ellers vil opstå en urimelig forskelsbehandling mellem køb og leasing. AutoBranchen forstår lovforslagets overgangsbestemmelser i forhold til leasing således, at der lovgives med tilbagevirkende kraft.</p> <p>AutoBranchen Danmark anfører yderligere, at der vil opstå en række udfordringer med værdifastsættelsen af brugte importerede biler. AutoBranchen Danmark foreslår i stedet, at man fastsætter en enklere model for beregning af bilens værdi før afgift. Man kunne tage udgangspunkt i en pris, fastsat da bilen var ny inklusiv den lovmæssige avance. Den pris kan herefter afskrives procentuelt månedsvist over en nærmere fastsat årrække.</p> <p>Afslutningsvist bemærker AutoBranchen Danmark, at lovforslagets § 1, nr. 44 om offentliggørelse af afgiftsbeløb vil være i strid med konkurrenceretten.</p>	<p>Vedrørende en overgangsordning for leasingaftaler henvises der til bemærkningerne til høringssvaret fra Advokatrådet i det oprindelige høringsskema (SAU, L 4 – bilag 13).</p> <p>Lovforslaget ændrer ikke på reglerne for fastsættelse af afgifter på brugte importerede biler. Ændringer i reglerne for værdiansættelse af brugte importerede biler indgår ikke i aftalen om <i>Omlægning af bilafgifterne</i>.</p> <p>Det bemærkes dog, at der efter EU-retten stilles krav om en individuel fastsættelse af afgiften for hver enkelt bil i forhold til lignende biler på det danske marked. En skematisk fastsat afskrivning vurderes ikke at ligge indenfor rammerne af EU-retten.</p> <p>Vedrørende offentliggørelse af oplysninger omfattet af lovforslagets § 1, nr. 44, henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører i det oprindelige høringsskema (SAU, L4 – bilag 13).</p>