



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2012-511-0085

Dato: 22-3-2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringskema samt de modtagne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Oprettning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlag).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

Høringskema indeholdende høringsvar og kommentarer hertil vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Oprettning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlag).

<p>Advokatrådet</p>	<p>Advokatrådet finder det bekymrende, at Skatteministeriet efter 9 års forløb beskriver reglerne som uhensigtsmæssige og problematiske.</p> <p>Derudover har Advokatrådet en række kommentarer til sprogbrugen i lovforslaget.</p>	<p>Det er ikke korrekt, at reglerne har fungeret uhenigtsmæssigt i 9 år. Dels skete der en væsentlig ændring i reglerne om leasingbiler i 2008, og dels vil der, uanset lovgivningen, altid være en løbende udvikling i praksis.</p>
<p>Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark (AUTIG)</p>	<p>AUTIG hilser lovforslaget velkomment og opfatter det samtidigt positivt, at data i forbindelse med afgiftsberigtigelse bliver tilgængelige for offentligheden.</p>	
<p>Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF)</p>	<p>Danmarks Automobilforhandler Forening er skuffet over forslaget, som foreningen mener, er endnu en lappeløsning. Foreningen foreslår i stedet at fremtidssikre bilafgifterne ved i højere grad at basere dem på brugen af bil.</p> <p>Foreningen beklager, at erhvervene skal belastes med en udgift på 650 mio. kr., og at fornyelsen af bilparken bremses til skade for miljø og sikkerhed.</p> <p>Det forhold, at lovforslaget har virkning fra fremsættelsen giver efter foreningens opfattelse urimelig stor usikkerhed for branchen.</p> <p>Danmarks Automobilfor-</p>	<p>Lovforslaget går ud på yderligere at understøtte registreringsafgiftslovens grundprincip om, at beregningsgrundlaget for afgiften er den almindelige pris ved salg til bruger, således der ikke betales afgift af kunstigt lave priser, og konkurrencefordrejning undgås.</p> <p>Provenuet skal endvidere anvendes til takstnedsættelser og investeringer i kollektiv trafik, som kommer borgere og erhverv til gode.</p> <p>Regeringen vil, jf. regeringsgrundlaget, gennemføre en provenuneutral omlægning af afgifterne på biler, som skal understøtte klima- og miljøformål.</p> <p>Lovforslaget har virkning fra fremsættelsen for at undgå yderligere udnyttelse af den lempelige praksis indtil vedtagelsen af forslaget.</p> <p>Der henvises til bemærkning</p>

	<p>handler Forening undrer sig over bestemmelsen om offentliggørelse. Foreningen henviser i den forbindelse til, at andre brancher ikke er udsat for den slags krav.</p> <p>DAF efterlyser fortolkningsbidrag og spørger i den forbindelse, om der kan gives rabat, såfremt prisen opfylder kravet om at være over indkøbsprisen. Foreningen efterlyser også fortolkningsbidrag til forskellige former for salgspræmier bonusordninger, ekstraudstyr mv.</p> <p>Danmarks Automobilhandler Forening har i et supplerende høringssvar stillet spørgsmål om, om den foreslåede regel om, at den afgiftspligtige værdi ikke må være lavere end den pris, der er betalt for køretøjet, medfører, af en bil ikke længere kan afgiftsberigtiges til den pris som den danske importør har anmeldt uagtet, at der er betalt mere for bilen.</p>	<p>til DI og Bilbranchen om offentliggørelse.</p> <p>Når det gælder reglen om, at den afgiftspligtige værdi ikke må være lavere end den pris, der er betalt for køretøjet bemærkes, at denne regel er et supplement til reglen om, at den afgiftspligtige værdi er prisen ved salg til bruger. Er prisen ved salg til bruger lavere end den pris, der er betalt, henvises til muligheden for at få bilens værdi fastsat skønsmæssigt.</p>
Brancheorganisationen for værksteder (CAD)	CAD tilslutter sig forslaget, men udtrykker samtidigt undren over, at der i lovforslagets bemærkninger til § 10a omtales ”tekniske forhold”, når tekniske forhold kun har indirekte betydning for registreringsafgiften.	Det bemærkes, at omtalen af tekniske forhold i forbindelse med offentliggørelse alene handler om hvilken konkret model af køretøjet, der knytter sig til den konkrete pris.
Dansk Elbil Alliance	<p>Dansk Elbil Alliance ser forslaget som et skridt i den rigtige retning, ved bl.a. at fjerne den delvise udhuling af registreringsafgiftsfritagelsen for eldrevne biler, som mindsteprisbeskatningen medfører.</p> <p>Foreningen finder det uklart hvad der menes med ”i et ikke uvæsentligt omfang”.</p>	<p>Ifølge regeringsgrundlaget har regeringen lagt særlig vægt på, at også eldrevne biler og hybridbiler er inde i overvejelserne om de fremtidige bilafgifter.</p> <p>Der henvises til bemærkning</p>

	<p>Foreningen mener, at der fortsat er store moms og afgiftsmæssige fordele ved leasingbiler, og anbefaler i den forbindelse, at den værdibaserede registreringsafgiften afløses af en registreringsafgift baseret på tekniske parametre.</p> <p>Endvidere opfordrer foreningen til, at biler fredes, når det gælder øgede afgifter af hensyn til den forestående omlægning af bilbeskatningen.</p> <p>Endelig opfordrer foreningen til, at regeringen i forbindelse med gennemførelse af den del af regeringsgrundlaget, der vedrører køretøjer, inddrager de eldrevne bilers gensalgsværdi i overvejelserne.</p>	til DI og Bilbranchen herom.
Dansk Erhverv (DE)	<p>DE anerkender, at lovforslaget skal ses som alternativ til en betalingsring, og at lovforslaget ser ud til at rette op på den skævhed, der har været på en måde, så forskellen mellem nykøb, demokøb og leasing mindskes.</p> <p>DE peger på, at forslaget pålægger virksomheder og borgere yderligere omkostninger på 1 mia. kr. årligt, og området er i forvejen kraftigt afgiftsbelagt. DE gør opmærksom på, at opstramningen ifht. leasing kan mærkes mange steder i erhvervslivet.</p>	Der henvises til bemærkning til Danmarks Automobilforhandler Forening.
DI og Bilbranchen	<p>DI og Bilbranchen finder det ikke hensigtsmæssigt at bilbeskatningen øges med 1 mia. kr., men anerkender, at der er en række u hensigtsmæssigheder i det nuværende afgiftssystem.</p> <p>Registreringsafgiften frem-</p>	Der henvises til bemærkning til Danmarks Automobilforhandler Forening.

	<p>står som et kludetæppe, og det er meget kortsigtet at lave endnu en lappeløsning. Værdiafgiften bør ændres til en teknisk CO₂-baseret (løbende) afgift.</p> <p><i>§ 8, stk. 10</i> DI og Bilbranchen ønsker en klar definition af ”i et ikke uvæsentligt omfang”, jf. § 8, stk. 10.</p> <p><i>§ 10a</i> DI og Bilbranchen finder ikke offentliggørelse hensigtsmæssig. Det kan virke hæmmende for konkurrencen og øge priserne.</p>	<p>Jf. bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, til § 8, stk. 10, skal den virksomhed, som afgiftsberigtiger køretøjet, kunne redegøre for, at der er handlet til en pris, der afspejler køretøjets almindelige pris ved salg til bruger. I den forbindelse beror definitionen af ”i et ikke uvæsentligt omfang” på en konkret vurdering, herunder på størrelsen af de involverede virksomheder.</p> <p>Baggrunden for forslaget om offentliggørelse af de konkrete afgiftsberigtigelser er at skabe større gennemsækelighed og gennemsigtighed om prissætningen af biler og dermed få større sikkerhed for, at pris og afgiftsgrundlag hænger sammen. Dette skal understøtte hovedreglen om, at det er den almindelige markedsdannende pris, som skal danne grundlag for beregning af registreringsafgiften.</p> <p>Det anerkendes imidlertid, at offentliggørelse af identifikation af det enkelte køretøj via stelnummer samt af den enkelte virksomheds identitet sammen med de faktiske handelspriser vil være et væsentligt indgreb i de pågæl-</p>
--	---	---

	<p>DI og Bilbranchen finder § 10a, stk. 4, retssikkerhedsmæssig betænkelig, og efterlyser klare regler for anvendelsen af denne. De udtrykker generel stor skepsis overfor tiltag som hæmmer konkurrencen, som et centralt fastsat afgiftsgrundlag.</p> <p><i>Overgangsordning</i> DI og Bilbranchen finder overgangsordningen for kort, set i lyset af lang fabriksleveringstid. De foreslår endvidere, at biler som er bestilt, men ikke kundesolgt, før 22. februar 2012 omfattes af ordningen, som for disse skal løbe indtil ultimo 2012. Disse biler er bestilt i tillid til det eksisterende afgiftssystem.</p>	<p>dende virksomheders erhvervsforhold. Derfor vil der blive fremsat ændringsforslag om, at § 10a, stk. 2, nr. 1 og 5, om offentliggørelse af stelnummer og identitet af anmelder udgår.</p> <p>Det anerkendes, at brug af gennemsnit i et eller andet omfang kan mindske brugen af rabatter og hæmme en dynamisk prisdannelse. Der vil blive fremsat ændringsforslag om, at § 10a, stk. 4, udgår.</p> <p>Det foreslåede indgreb er for bredt til, at man kan pege på specifikke områder eller biltyper, der vil blive særligt ramt, og som derfor kunne tale for en mere lempelig overgangsordning end den, der er lagt op til.</p>
<p>Danske Biludlejere</p>	<p>Danske Biludlejere finder forslaget indlysende og forståeligt.</p> <p>Samtidig stiller de sig uforstående overfor den foreslåede offentliggørelse af konkrete afgiftsberigtigelser.</p> <p>Endvidere stiller Danske Biludlejere en række spørgsmål til § 10a, stk. 4. Det drejer sig dels om den konkrete anvendelse gennemsnitspriser, hvor brancheorganisationen spørger om disse skal bruges til at fastsætte registreringsafgiften, og dels med hensyn</p>	<p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om offentliggørelse.</p> <p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om § 10a, stk. 4.</p> <p>Når det gælder fastsættelsen af den residuale registreringsafgift i en brugt bil, vil de forskellige parametre i beregningen fortsat blive</p>

	til beregning af den residuale afgift i biler, der skal udføres.	gradueret efter det konkrete værdifald, der er sket i det tidsrum, bilen har været registreret.
Datatilsynet	Datatilsynet gør opmærksom på, at § 6 i persondataloven omfatter andet end økonomiske og erhvervsmæssige oplysninger, som der henvises til i bemærkningerne til § 1, nr. 1.	
De Danske Bilimportører	<p>De Danske Bilimportører anfører, at den nugældende værdibaserede registreringsafgift har forvredet bilmarkedet.</p> <p>De Danske Bilimportører er tilfredse med at der skal gennemføres en grundlæggende, provenuneutral, omlægning af registreringsafgiften.</p> <p>De Danske Bilimportører har forståelse for forslaget, men mener samtidigt at det på en række punkter er uhensigtsmæssigt udformet.</p> <p>Brancheforeningen mener, at der vil opstå en forskelsbehandling mellem frie importører og importører, der er ejet af en udenlandsk producent. Dette vil ifølge brancheforeningen være til skade for bytteforholdet mellem Danmark og udlandet.</p> <p>Det er brancheforeningens opfattelse, at reglerne om offentliggørelse strider mod grundlæggende konkurrenceretlige principper, hvor netop deling af prisoplysninger mellem konkurrenter betragtes som særligt skadeligt.</p> <p>De Danske Bilimportører efterlyser en vejledning i hvordan de gennemsnitlige priser i den indsatte § 10a, stk. 4 vil</p>	<p>Først og fremmest henvises til kommentarerne til Danmarks Automobilforhandler Forening.</p> <p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om offentliggørelse.</p> <p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om § 10a, stk. 4.</p>

	<p>få anvendelse.</p> <p>Endelig nævner De Danske Bilimportører en række situationer hvor en forhandler eller et leasingselskab før den 28. januar 2012, har indgået kontrakt bindende med en importør om levering af biler til demonstrationsbrug eller leasing, som brancheforeningen mener, bør omfattes af overgangsordningen.</p>	<p>Med hensyn til overgangsordningen bemærkes, at indgrebet er for bredt til, at man kan pege på specifikke områder eller biltyper, der vil blive særligt ramt, og som derfor kunne tale for en mere lempelig overgangsordning end den, der er lagt op til.</p>
FDM	<p>FDM udtrykke anerkendelse at formålet med lovforslaget, men mener samtidigt at det allerede nu kan konstateres, at lovforslaget ikke vil fungere efter hensigten. foreningen henviser til, at flere bilmærker har fremlagt nye priser, hvor der er betydelige forskelle mellem leasingselskaberne pris og de priser, som foreningens medlemmer skal betale for samme bil. Foreningens medlemmer har derfor været henvist til de billigere demobiler, for at undgå et meget stort værditab i bilens første brugsår.</p> <p>Når det gælder lovforslagets § 1, nr. 2, mener foreningen at det er uklart hvad der menes med ”i et ikke uvæsentligt omfang”, og at der derfor åbnes op for fornyet kreativitet, og dermed fortsat ugenemsksuelighed for den almindelige forbruger.</p> <p>Endelig mener foreningen ikke, at den med § 1, nr. 3 indsatte § 10a i tilstrækkeligt omfang tager højde for, at bilmarkedet ændrer sig med op og nedadgående priser og afledte priser for brugte biler.</p> <p>Samlet set mener foreningen,</p>	<p>Indledningsvist henvises til kommentaren til høringssvaret fra Danmarks Automobilforhandler Forening.</p> <p>Dernæst bemærkes, at omstændighederne ved konkrete forhandlinger om køb af en enkelt bil eller et større antal biler er forskellige. Det kan således godt være i overensstemmelse med intentionerne i lovforslaget, at et leasingselskab kan forhandle sig frem til en lavere pris end en forbruger, der køber en enkelt bil.</p> <p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen herom.</p> <p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om § 10a, stk. 4, samt om offentliggørelse.</p>

	at lovforslaget er for unøjagtigt til at bidrage til et mere gennemskueligt og ensartet bilmarked.	
Finans og Leasing	<p>Finans og Leasing finder, at forslaget går imod regeringens intention om, at det skal kunne betale sig at arbejde, idet firmabiler vil blive beskattet hårdere og/eller må nøjes med en mindre firmabil.</p> <p><i>§ 8, stk. 1, efter 1. pkt.</i> Det bør klart fremgå, at der ikke kan være tvivl om, at den betalte afgift er korrekt, hvis fakturaprisen ligger til grund, og denne lever op til 109%’s reglen.</p> <p><i>§ 8, stk. 10</i> Finans og Leasing finder det meget vanskeligt at gennemskue rækkevidden af § 8, stk. 10. Bestemmelsen synes umulig for importører, som udelukkende sælger til nærtstående parter, at opfylde. Der bør findes en løsning, eksempelvis en forudgående godkendelse fra SKAT.</p>	<p>Der henvises til bemærkning til Danmarks Automobilforhandler Forening.</p> <p>Hvis fakturaprisen er den almindelige pris for køretøjet ved salg til bruger, givet de betingelser handelen er foregået under, vil den betalte afgift være korrekt. Omstændighederne ved konkrete forhandlinger om køb af en enkelt bil eller et større antal biler kan således være forskellige. Det kan eksempelvis godt være i overensstemmelse med intentionerne i lovforslaget, at et leasingselskab kan forhandle sig frem til en lavere pris end en forbruger, der køber en enkelt bil.</p> <p>Jf. bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, til § 8, stk. 10, skal den virksomhed som afgiftsberigtiger køretøjet kunne redegøre for, at der er handlet til en pris, der afspejler køretøjets almindelige pris ved salg til bruger. Der er ikke tale om, at den enkelte virksomhed skal sælge til ikke-interesseforbundne eller ikke-nærtstående parter.</p>

	<p><i>§ 10a</i> Finans og Leasing efterlyser klarhed over, hvad § 10a, stk. 4, giver hjemmel til og hvad den skal anvendes til. De finder det afgørende for retssikkerheden, at det præciseres, at hjemlen ikke anvendes til at ændre på princippet om, at afgiften er værdibaseret, og at der ikke kan indføres en fast stykafgift. Der skal være plads til ”den gode handel”.</p> <p>Tilsvarende bør det præciseres, at der kun i helt ekstraordinære (misbrugs-) tilfælde kan ske efterregulering. Der skal være tiltro til en aftale indgået om en bil. Efterregulering vil endvidere føre til øget administration og skabe tvivl om finansierings-selskabernes gyldige ejendomsforbehold.</p> <p>Finans og Leasing finder, at offentliggørelse går imod konkurrencelovgivningens udgangspunkt om, at virksomheder skal agere i markedet uden kendskab til konkurrerende virksomheders interne forhold.</p> <p>Samlet bør det genovervejes, om denne del af forslaget skal gennemføres.</p> <p><i>Overgangsordning</i> Finans og Leasing ønsker under lovbehandlingen bekræftelse af deres forståelse af overgangsreglen. Dels ifht. leasingtageres indgåede bindende aftaler med bilforhandlere, dels ifht. indgåede bindende rammeaftaler om levering af biler.</p> <p><i>Øvrigt</i> Leasing og låntagning bør ligestilles, således at forbru-</p>	<p>Der henvises til kommentar til DI og Bilbranchen om § 10a, stk. 4.</p> <p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om offentliggørelse.</p> <p>En leasingvirksomhed er efter de hidtil gældende regler ikke anset for at være slutbruger. Dermed er aftale om salg til en leasingvirksomhed, indgået før dagen for fremsættelsen af lovforslaget, ikke omfattet af overgangsbestemmelsen.</p>
--	--	---

	<p>gernes nettobidrag til statskassen bliver ens. I dag skal der betales moms af leasingydelsen ved privatleasing, hvilket der ikke er fradrag for, mens der er fradragsret ved renteudgifter på et lån.</p> <p>Firmabilbeskatningen bør ændres sådan, at den lave beskatning regnes fra bilens indregistrering i stedet for "skatteår", og den lave beskatning opnås efter 30 mdr. Dette for at undgå "propper" op mod årsskiftet.</p>	<p>Bemærkningen vedrører ikke lovforslaget, men vil indgå i Skatteministeriets videre arbejde.</p> <p>Bemærkningen vedrører ikke lovforslaget, men vil indgå i Skatteministeriets videre arbejde.</p>
Erhvervsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR)	<p>CKR angiver, at iht. § 8, stk. 10, forpligtes interesseforbundne virksomheder til at kunne godtgøre, at de køretøjer som handles indbyrdes, også er blevet handlet til lignende priser mellem uafhængige parter.</p> <p>Idet det ikke præcist fremgår, hvilke dokumentationskrav, som vil blive stillet, er det ikke muligt at vurdere de administrative byrder som følger heraf.</p> <p>CKR anbefaler, at Skatteministeriet udarbejder en vejledning, hvor dokumentationskrav nærmere fremgår.</p> <p>Hvis der udarbejdes en vejledning, vil CKR gerne modtage den i høring.</p>	<p>Det må antages, at langt størsteparten af afgiftsberigtigelserne sker på nogle vilkår, hvor det ikke er nødvendigt at gøre sig overvejelser om afgiftsgrundlaget er den almindelige pris ved salg til bruger. Af samme grund må den administrative merbelastning antages at være beskedent.</p>
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen	<p><i>Offentliggørelse</i></p> <p>Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen finder det yderst problematisk at indføre ordninger, der mindsker forhandlernes incitament til at konkurrere på pris og rabatter.</p> <p>Forslaget om offentliggørelse vil således kunne svække konkurrencen, og styrelsen anbefaler, at reglerne om of-</p>	<p>Der henvises til bemærkning til DI og Bilbranchen om offentliggørelse og det ændringsforslag, der vil blive fremsat.</p> <p>Det skal endvidere bemærkes, at offentliggørelse af afgiftsgrundlag letter SKATs administration af registreringsafgiftsloven. Offentliggørelse giver forbrugere og forhandlere mulig-</p>

	fentliggørelse udgår af lovforslaget.	hed for at orientere sig om de almindelige handelspriser for en given bil. Dermed opnås større gennemsigtighed i markedet. Større gennemsigtighed i markedet kan i mange tilfælde bidrage til at øge konkurrencen.
--	---------------------------------------	--