


Skatteministeriet

4. oktober 2017
J.nr. 2017 - 1776

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v. (Krav om sovepladser i campingbiler, afgiftsgrundlag for veterankøretøjer, brug af prøveskilte og prøvemærker, fastsættelse af lovregler om registrering og afgiftsfritagelse for visse køretøjer, kørsel i uregistrerede køretøjer m.v. som led i offentligt hverv, adgang for forsvaret til at registrere og afmelde egne køretøjer og nedsættelse af afgiftssats for gas til motorbrændstof m.v.).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>AutoBranchen Danmark</i></p>	<p>AutoBranchen Danmark undres over, at Skatteministeriet detailregulerer brugen af prøveskilte. Det bemærkes, at hensigten bag reglerne om prøveskilte er at sikre, at ikke-indregistrerede køretøjer ikke bruges til privat kørsel samt gods-transport, hvorfor Skatteministeriet burde omskrive reglerne.</p> <p>AutoBranchen Danmark finder det ikke hensigtsmæssig, at der indsættes en bestemmelse, hvor SKAT får adgang til at fastsætte en karenperiode ved inddragelse af prøveskilte. Det foreslås i stedet, at der fastsættes en bøde ved overtrædelse af reglerne. Det bemærkes, at en karenperiode er en stor byrde for autobranchen, og at det ikke fremgår af lovforslaget. Det bemærkes yderligere, at tildeling af en karenperiode rammer skævt, da en virksomhed med mange prøveskilte ikke vil blive ramt på samme måde som en virksomhed med et prøveskilt. Endelig bemærkes det, at fastsættelse af en karenperiode ikke er underlagt krav om udarbejdelse af sagsfremstilling og høring, at flere sagsbehandlere, der foretager kontrol af prøveskilte, ikke foretager høring efter forvaltningslovens bestemmelser, og at en klagesag først reelt behandles efter 6 måneder.</p>	<p>Ordningen med prøveskilte og prøvemærker udgør en undtagelse til registreringspligten i lov om registrering af køretøjer. Virkningen heraf er, at der ikke skal betales registreringsafgift af køretøjet forud for anvendelsen. Det er derfor af væsentlig betydning, at prøveskilte og prøvemærker kun anvendes til nogle få kørselsformål, hvor det vurderes, at det ville være meget byrdefuldt at stille krav om, at køretøjet skulle registreres.</p> <p>Det skal først og fremmest bemærkes, at det på baggrund af høringssvarene er præciseret i lovforslagets bemærkninger, at der kun kan fastsættes en karenperiode ved grove eller gentagne overtrædelser af reglerne om prøveskilte. Baggrunden for, at det foreslås, at der kan fastsættes en karenperiode på op til 6 måneder ved inddragelse af prøveskilte, er, at reglerne om inddragelse af prøveskilte ellers mister den tilsigtede virkning, hvis den erhvervsdrivende dagen efter blot kan erhverve et nyt prøveskilt. Det vurderes, at fastsættelsen af en bøde ikke imødegår dette formål tilstrækkeligt. Der skal efter en konkret vurdering kunne fastsættes en karenperiode ved gentagne eller grove overtrædelser af reglerne om prøveskilte, så sanktionen står mål med overtrædelsen. Karenperiodens længde skal desuden fastsættes efter en konkret vurdering, men kan ikke fastsættes til mere end 6 måneder. Det vurderes ikke</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AutoBranchen Danmark hilser det velkomment, at det i bemærkningerne til lovforslaget præciseres, at klargøring i forhold til brug af prøveskilte omfatter rengøring eller vask af et køretøj. Det bemærkes dog, at en forhandler ofte har brug for at udlicitere opgaven med klargøring til en underleverandør, og at underleverandøren har behov for at bruge prøveskilte. Det foreslås derfor, at en virksomhed, der beskæftiger sig med klargøring, kan bruge prøveskilte.</p> <p>AutoBranchen Danmark foreslår, at en synsvirksomhed skal kunne foretage en testkørsel af en bil med bilforhandlerens prøveskilte.</p>	<p>at være hensigtsmæssigt, at det ifm. fastsættelsen af den foreslåede karensperiode skal indgå, hvor mange prøveskilte virksomheden har, da forholdet ikke er relevant i forhold til vurderingen af, om reglerne er overtrådt eller ej. Det bemærkes desuden, at fastsættelse af en karensperiode kun kan ske ifm. inddragelse af et prøveskilt, og kun hvis prøveskiltet bruges i strid med de fastsatte regler. Der kan således ikke fastsættes en karensperiode, hvis den erhvervsdrivende blot opfører sig med at opfylde betingelserne for at få udleveret prøveskiltet og derfor får inddraget dette. Ifm. inddragelse skal SKAT høre indehaveren af et prøveskilt, og det vil også være tilfældet i forhold til den foreslåede karensperiode.</p> <p>Det er Skatteministeriet vurdering, at virksomheder, der beskæftiger sig med klargøring ifm. salg eller lignende, skal have adgang til at bruge prøveskilte eller prøvemærker i deres erhverv. Lovteksten er derfor tilrettet i overensstemmelse hermed. En virksomhed kan dog ikke låne en anden virksomheds prøveskilte.</p> <p>Prøveskilte må som udgangspunkt kun bruges af den, der har fået udleveret prøveskiltet, og de hos denne ansatte. Baggrunden herfor er, at det for at undgå misbrug ikke</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AutoBranchen Danmark vil gerne benytte lejligheden til at bemærke, at SKAT anvender en snæver fortolkning af bestemmelsen om, at prøveskilte ikke må bruges til befordring af gods, der er uvedkommende for kørslen. Der nævnes et eksempel, hvor en forhandler, der importerer biler, har fået inddraget sit prøveskilt, fordi han har købt sodavand og chokolade til eget brug, mens han har ventet på færgen.</p>	<p>skal være for vanskeligt at kontrollere, om en given person er berettiget til at føre et køretøj med prøveskilte. Henset hertil er det ikke hensigtsmæssigt, at en virksomhed kan låne en anden virksomheds prøveskilte.</p> <p>Bemærkningerne til lovforslaget er tilrettet, så det beskrives, hvornår der er tale om et uvedkommende formål med kørslen, således at folk ikke kommer i klemme, som AutoBranchen Danmark beskriver. Det fremgår nu af bemærkningerne, at ved vurderingen af, om der er tale om et uvedkommende formål med kørslen, skal det indgå, om transporten er af underordnet betydning i forhold til kørslens tilladte formål, samt om den rute, som kørselsformålet betinger, kun er afvejet i ubetydeligt omfang. Det vil sige, at såfremt formålet med kørslen er omfattet af et af lovens tilladte formål, og indehaveren af prøveskiltet kan dokumentere dette, anses privat befordring af personer eller ting, som er af underordnet betydning i forhold til kørslens tilladte formål, ikke som uvedkommende for formålet med kørslen. Det forudsætter dog, at den rute, som kørselsformålet betinger, ikke er afvejet eller kun er afvejet i ubetydeligt omfang. Det beror på en konkret vurdering, om en afvigelse af ruten er ubetydelig. I vurderingen heraf skal rutens længde indgå. Således vil en afvigelse på et par kilometer fra ruten være ubetydelig, hvis ruten er 100</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>AutoBranchen Danmark bemærker, at det er problematisk, at prøveskilte kun må bruges af ansatte i den virksomhed, som har fået udstedt prøveskiltene, da det hindrer, at koncernforbundne selskaber kan få hjælp af hinandens ansatte. Det bemærkes desuden, at det kan være nødvendigt at hyre en selvstændig timeansat til fx at eksportere et køretøj, hvorfor denne også bør kunne føre køretøjet.</p> <p>Autobranchen Danmark bemærker, at lovforslagets tekst ikke er i overensstemmelse med bemærkningerne, da det af bemærkningerne fremgår, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udskrivning af prøvemærker. Det bemærkes endvidere, at nogle udenlandske virksomheder får udleveret prøvemærker til brug for udførsel, når køretøjerne er eksporteret, og at SKAT i den forbindelse pålægger den eksporterende virksomhed en uproportional bevisbyrde for udførslen. Det</p>	<p>km lang. En afvigelse på et par kilometer fra ruten vil derimod ikke være ubetydelig, hvis ruten er 2 km lang.</p> <p>Det vurderes, at koncernforbundne selskaber kan have behov for at bruge hinandens ansatte. Bemærkningerne er derfor tilrettet, så det fremgår, at ansatte i koncernforbundne selskaber anses som ansat i samtlige selskaber. I forhold til at virksomheder kan have brug for at ansætte selvstændigt timeansatte, er lovforslagets bemærkninger tilrettet, så det nu fremgår, at der ved en ansat forstås en person, hvor der foreligger en ansættelseskontrakt på almindelige vilkår mellem prøveskilteindehaveren og den pågældende person, eller personer, hvor prøveskilteindehaveren på anden måde kan dokumentere, at der er tale om et reelt ansættelsesforhold.</p> <p>Det fremgår af lovteksten, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udskrivning af prøvemærker. Hjemlen indebærer, at skatteministeren kan fastsætte regler om, at private aktører kan få tilladelse til at udskrive prøvemærker. I forhold til forslaget om, at ansøgeren skal bevise, at køretøjet er i landet på prøvemærkets udleveringstidspunkt, ændres den beskrevne problematik ikke af, at private aktører kan bemyndiges til at udskrive prøvemærker. Hertil kommer, at det er hensigtsmæssigt,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>foreslås derfor, at hvis private aktører skal have adgang til at udskrive prøvemærker, skal ansøger af prøvemærket bevise, at køretøjet er i landet på prøvemærkets udløbetidspunkt, hvis der er søgt om eksportgodtgørelse.</p> <p>AutoBranchen Danmark foreslår til sidst, at private og ikke kun offentligt ansatte skal kunne flytte en bil ifm. de i den foreslåede § 19 a opremsede tilfælde.</p>	<p>at SKAT undersøger, om et køretøj reelt er udført, hvis SKAT bliver opmærksom på forhold, som ikke stemmer overens hermed.</p> <p>Der er tale om en bestemmelse, som skal gøre det muligt at føre et uregistreret køretøj mv. som led i offentligt hverv. Der er derfor ikke behov for, at bestemmelsen skal omfatte private.</p>
<p><i>Bilbranchen</i></p>	<p>Bilbranchen bemærker ifm. forslaget om at fastsætte en karensperiode, at de nuværende klagemuligheder ikke er tilstrækkelige, da sagsbehandlingstiden er længere end den foreslåede karensperiode. Det bemærkes endvidere, at der bør indrømmes prøveskilteindehaveren en frist til at foreligge den nødvendige dokumentation, inden inddragelse af prøveskiltet.</p> <p>Bilbranchen bemærker, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at der skal foreligge en ansættelseskontrakt på almindelige vilkår, hvis en person skal anses som ansat og derved kan bruge en virksomheds prøveskilte. Bilbranchen ønsker, at det præciseres, hvad der forstås ved almindelige vilkår, og bemærker desuden, at det på anden vis bør kunne dokumenteres,</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmarks hørings svar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmarks hørings svar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Camping Branchen</i></p>	<p>at der foreligger et ansættelsesforhold.</p> <p>Camping Branchen sætter stor pris på, at det foreslås at nedsætte kravet om sovepladser i campingbiler fra fire til to.</p> <p>Camping Branchen bemærker i forhold til reglerne om prøveskilte og prøvemærker, at kørsel med prøvemærker – på samme måde som kørsel med prøveskilte – ikke bør registreres i Køretøjsregistret.</p> <p>Camping Branchen Bemærker i forhold til reglerne om prøveskilte og prøvemærker, at beskrivelsen af, hvad der skal forstås ved en ansat i lovforslaget bemærkninger, bør blødes op. Det foreslås, at der kan medbringes en attest under kørslen, som bekræfter ansættelsesforholdet.</p>	<p>Prøveskilte udleveres for en periode på 5 år og kan bruges til kørsel med flere køretøjer. Prøveskilte kan derfor ikke registreres i Køretøjsregisteret på det enkelte køretøj. Prøvemærker udleveres for en periode på typisk 7 dage, hvorfor køretøjet, hvortil prøvemærket skal bruges, er kendt, og stelnummeret kan registreres i Køretøjsregisteret.</p> <p>Der fremgår af lovteksten, at prøveskilte kun må bruges af den, der har fået udleveret skiltet, og de hos denne ansatte. Kravet er i dag gældende ret i medfør af registreringsbekendtgørelsens regler. Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det, at der ved en ansat forstås, at der foreligger en ansættelseskontrakt på almindelige vilkår. Det er efter høringen tilføjet i lovforslagets bemærkninger, at der også kan være tale om en ansat, hvis prøveskilteindehaveren på anden måde kan dokumentere, at der er tale om et reelt ansættelsesforhold. Det skal stilles krav til dokumentation, da det ellers ikke kan kontrolleres, om føreren er berettiget til at bruge prøveskiltet. Henset til at en blanket kan udfyldes pro forma, vurderes det, at et krav om</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Camping Branchen bemærker, at de er helt enige i forslaget om, at skatteministeren skal bemyndiges til at fastsætte regler, så nummerpladeoperatører kan udskrive prøvemærker.</p> <p>Camping Branchen bemærker, at det tidligere vedtagne lovforslag L 150 af 1. juli 2016 har flere mangler. Det foreslås i den forbindelse, at brændstofforbrugsafgiftsloven ændres, så alle køretøjer under 2.585 kg underlægges minimumsgrænsen på 2.585 kg. Det bemærkes, at forslaget ikke direkte vedrører nærværende høringssvar.</p>	<p>en blanket for at påvise ansættelsesforholdet ikke i tilstrækkelig grad vil hindre misbrug.</p> <p>Forslaget ligger uden for lovforslagets rammer, men vil snarest muligt blive undersøgt.</p>
<p><i>Danmarks Frie AutoCampere</i></p>	<p>Danmarks Frie AutoCampere (DFAC) bemærker indledningsvist, at de er positive i forhold til de ændringer, der er relevante for forningens interesseområde.</p> <p>DFAC bemærker, at en del autocamperejere afregistrerer deres køretøj i perioder som følge af den høje brændstofforbrugs- eller vægtafgift, og at der derfor er behov for prøvemærker ifm. fx et periodesyn. På baggrund heraf foreslås det, at autocamper-ejere kan låne en synsvirksomheds prøveskilte til kørsel til synsvirksomheden og evt. derfra til en reparationsvirksomhed. Det understreges,</p>	<p>Det er et væsentligt hensyn i kontroløjemed, at prøveskilte kun bruges af den, der har fået udleveret prøveskiltet og de hos denne ansatte. Derfor er det ikke hensigtsmæssigt, hvis autocamperejere kan låne en synsvirksomheds prøveskilte. I forhold til DFACs ønske om en smidig ordning ifm. midlertidig framelding i Køretøjsregisteret undersøger Skatteministeriet</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>at DFAC fortsat ønsker en mere smidig ordning ifm. midlertidig framelding i Køretøjsregisteret.</p> <p>DFAC kan til fulde anbefale ændringen af kravet om sovepladser i autocampere. I den forbindelse bemærkes det, at det er DFACs opfattelse, at der ikke længere er dyre MPV'er, der indrettes til beboelse med henblik på at opnå en lavere afgift. DFAC foreslår desuden, at kravet om to sovepladser også skal gælde for biler indregistreret før den 1. januar 2018.</p>	<p>mulighederne for at indføre sæsonnummerplader.</p> <p>Den foreslåede ændring vil fra den 1. januar 2018 også få virkning for biler, der er registreret på et tidligere tidspunkt. Det vil sige, at det vil være muligt at nedlægge sovepladser ud over det fastsatte minimum, uden at det får afgiftsmæssige konsekvenser.</p>
<i>Dansk Autogenbrug</i>	<p>Dansk Autogenbrug anerkender lovforslagets mål om at modernisere og forenkle gældende regler.</p> <p>Dansk Autogenbrug bemærker, at autogenbrugsvirksomheder må ændre branchekode, hvis de har behov for at få udstedt prøveskilte, og at en udvidelse af adgangen til at få udskrevet prøvemærker er et yderst beskedent plaster på såret.</p>	<p>Reglerne om prøveskilte og prøvemærker er indrettet, så der kan udleveres prøveskilte til erhvervsdrivende, der vedvarende og i ikke uvæsentligt omfang har brug for skiltene i deres erhverv til kørsel i overensstemmelse med de tilladte formål. Henset til at prøveskilte er en yderst fordelagtig ordning, hvor der ikke skal betales registreringsafgift ved visse former for kørsel, vurderer Skatteministeriet, at kriteriet ikke skal ændres.</p>
<i>Dansk Bilbrancheråd</i>	<p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at rådet anerkender størstedelen af lovforslaget.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at det skal sikres, at små virksomheder, som har et egentligt behov for at bruge prøveskilte, får mulighed for at bruge prøveskilte, selvom skiltene ikke skal bruges så ofte som hos store virksomheder.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at fastsættelse af en karenperiode ifm. inddragelse af prøveskilte udgør en markant skærpelse i forhold til de gældende regler og overstiger hensynet til retsfølelsen. Det foreslås, at der kan pålægges en bødestraf fremfor en karenperiode, eller at der kun i klare tilfælde af misbrug eller gentagelse fastsættes en karenperiode. Det bemærkes yderligere, at det er klædeligt, at der hjemles en sanktion, som har været indført ved en ulovlig administrativ praksis.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at prøveskilte bør kunne bruges af personer, som indehaveren af skiltet har bemyndiget til en specifik kørsel, uden at der foreligger en ansættelseskontrakt på almindelige vilkår. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke er et facit for, hvornår en ansættelseskontrakt er på almindelige vilkår, og at det vil øge usikkerheden omkring retstilstanden. Det foreslås i stedet, at</p>	<p>Der er ingen krav om, at en erhvervsdrivende skal bruge et sæt prøveskilte et vist antal gange om året for at få udleveret skiltene. Udlevering af prøveskilte beror på, om den erhvervsdrivende vedvarende og i et ikke uvæsentligt omfang har brug for skiltene i sit erhverv. Således skal udlevering af prøveskilte ikke afhænge af virksomhedens størrelse.</p> <p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmarks høringsvar.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Camping Branchens høringsvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der udfyldes en blanket, som kan bevise ansættelsesforholdet.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd foreslår, at andre bilrelaterede brancher, f.eks. autogenbrugsvirksomheder, kan få udleveret prøveskilte.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at de er positivt indstillet over for lovforslaget øvrige dele. Det konstateres med tilfredshed, at kørsel til fx vaskehal ifm. salg og leasing skrives ind i loven. Det bemærkes endvidere, at det er yderst tilfredsstillende, at udstedelse af prøvemærker skal kunne ske flere steder i landet. Endeligt bifaldes det, at reglerne om brug af prøvemærker til veteranbiler lempes, og at der gøres op med skævvridningen, der har været på afgiftsberegningen.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Autogenbrugs høringssvar.</p>
<p><i>Dansk Bilforhandler Union</i></p>	<p>Dansk Bilforhandler Union bemærker, at en karenperiode kun bør anvendes ved særdeles grove overtrædelser af loven, da det er en vidtgående sanktion, som kan betyde lukning for virksomheden. Der har været eksempler på, at SKAT har udstedt en karenperiode på 3 måneder for minimale overtrædelser.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmarks høringssvar.</p>
<p><i>Dansk Told & Skatteforbund</i></p>	<p>Dansk Told & Skatteforbund bemærker, at forslaget om at nedsætte kravet til sovepladser i campingbiler bevirker billigere autocampere og et øget antal ombyg-</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danmarks Frie Autocampere høringssvar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ninger. Det medfører mere sagsbehandling og dermed øget behov for ressourcer til Motorstyrelsen.</p> <p>Dansk Told og Skatteforbund bemærker i forhold til ændring af afgiftsgrundlaget for veterankøretøjer, at det vil medføre en mere fair behandling af kunderne men også en forøgelse af arbejdsbyrden for Motorstyrelsen, da der kan opstå sager, hvor anmelder vil mene, at bilen skal afgiftsberigtiges ud fra handelsprisen, hvis bilens stand gør, at den er under 40 pct. af oprindelig nypris.</p>	<p>Forslaget har til formål at tilpasse reglerne til udviklingen i markedet og afhjælpe den u hensigtsmæssighed, at afgiftsgrundlaget af et veterankøretøj kan fastsættes til mere end afgiftsgrundlaget efter registreringsafgiftslovens almindelige regler om brugte køretøjer.</p>
<p><i>Det Økologiske Råd</i></p>	<p>Det Økologiske Råd bemærker, at justeringen af afgiftssatsen for afgiftspligtig gas, så den svarer til satsen for dieselolie målt efter energiindhold, er utilstrækkelig til at fremme brug af biogas til tunge køretøjer. Hertil bemærkes det, at biogas bør fritages for CO₂-afgift, da biogas er CO₂-neutral og endda giver mere end 100% reduktion af CO₂-ækvivalenter som følge af reduktion af metaudslip fra gylle.</p> <p>Det Økologiske Råd er bekendt med, at Skatteministeriet vurderer, at det ikke er muligt at fritage biogas fra CO₂-afgift, da mængden af biogas ikke kan beregnes, når den transporteres via naturgasnettet. Det bemærkes, at det ikke er korrekt, hvilket fremgår af Energistyrelsens baggrundsrapport ved den seneste basisfremskrivning.</p>	<p>Efter gældende regler er det ikke tilladt til brug for beregning af afgift at allokere biogas i naturgasnettet direkte til en bestemt kunde-gruppe eller til et bestemt formål som fx transportformål. Man kan ikke på papiret skille gassen i gasnettet ad, så biogassen fx tilføres transportsektoren og naturgasen andre sektorer, hvis begge dele er blandet sammen fra samme ledningsnet.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Det Økologiske Råd foreslår derfor, at man fritager biogas, herunder bionaturgas, solgt på certifikater, for CO2-afgift, da det vil kunne bidrage til et gennembrud for biogas til tunge køretøjer.</p>	
<i>ERFAgruppen-bilsyn</i>	<p>ERFAgruppen-bilsyn hilser lovforslaget velkomment og bemærker, at de specielt ser frem til, at synsvirksomheder kan udskrive prøvemærker.</p>	
<i>FDM</i>	<p>FDM støtter op om ændringen af beregning af den afgiftspligtige værdi af et veterankøretøj samt muligheden for, at private aktører kan udskrive prøvemærker. Herudover har FDM ingen bemærkninger.</p>	
<i>Finans og Leasing</i>	<p>Finans og Leasing udtrykker tilfredshed med, at leasingbranchen ligestilles med andre aktører fsva. prøveskilte.</p> <p>Finans og Leasing bemærker ift. kravet om, at prøveskilte kun må bruges af den, der har fået udleveret prøveskiltet, og de hos dennes ansatte, at det forestås, så en bil, der fx køres fra et leasingselskab til en klargøringsvirksomhed, skal skifte prøveskilte for at blive ført af en ansat hos klargøringsvirksomheden. Det bemærkes, at det er en tung administrativt byrde, og at hensynet til SKATs kontrol</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autobranschen Danmark, hvor forslag vedrørende koncernforbundne selskaber kommenteres. Ift. krav om ansættelse henvises der til kommentaren til Camping Branchens høringssvar.</p>

kunne tilgodeses på anden vis. Det foreslås, at der i stedet stilles krav om dokumentation for opgaven. Det bemærkes, at hvis kravet om ansættelse fastholdes, kan det overvejes at udvide ansættelsesstedet til at omfatte koncernforbundne selskaber. Det kan forholdsvis nemt dokumenteres hvilke selskaber, der er koncernforbundne, og det vil bløde lidt op for problemstillingen vedrørende krav om ansættelse.

Foreningen Biogasbranchen

Foreningen Biogasbranchen finder, at den foreslåede nedsættelse af afgiften på naturgas er et skridt i den rigtige retning, selvom der er tale om et særdeles lille skridt.

Foreningen Biogasbranchen bemærker, at den tidligere omlægning af afgiften fra at være baseret på brændstoffets miljøbelastning til at være baseret på energiindhold har medført, at naturgas ikke kan konkurrere, hvilket forhindrer en omlægning til vedvarende energi i transportsektoren. Det er uheldigt, da transportsektoren ikke har bidraget til opfyldelse af Danmarks forpligtelse til at reducere udslippet af drivhusgasser. Hertil kommer, at Energistyrelsen har udpeget biogas som det bedste alternative brændstof.

Foreningen Biogasbranchen opfordrer til, at der gennemføres en grundlæggende omlægning af af-

Det bemærkes, at der i dag er væsentlige tilskud til produktion af biobrændstoffer, herunder biogas til transportformål. Tilskuddet til produktion af biogas til transportformål målt pr. energienhed er således væsentligt højere end afgifterne pr. energienhed.

En grundlæggende omlægning af afgiftssystemet ligger uden for lovforslagets rammer.

	<p>giftssystemet, så miljø- og klimavenlige brændstoffer som biogas fremmes.</p>	
<p><i>FSR – danske revisorer</i></p>	<p>FSR – danske revisorer bifalder, at lovforslaget indeholder en række tiltag, som letter den administrative byrde for erhvervslivet samt gør reglerne mere tidssvarende.</p> <p>FSR – danske revisorer bemærker dog ift. forslaget om, at der kan fastsættes en karensperiode ved inddragelse af prøveskilte, at det ikke fremgår af bemærkningerne til lovforslaget under hvilke omstændigheder en karensperiode kan fastsættes. Det bemærkes, at fastsættelse af en karensperiode vil medføre en voldsom byrde for visse virksomheder, og at det for den berørte virksomhed kan have karakter af en strafflignende sanktion.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til AutoBranchen Danmark.</p>
<p><i>ITD</i></p>	<p>ITD bemærker indledningsvist, at de overordnet støtter lovforslaget.</p> <p>ITD støtter forslaget om at nedsætte afgiftssatsen for gas, der anvendes eller er bestemt til anvendelse som motorbrændstof. ITD ser dog gerne en generel afgiftsnedsættelse eller en afgiftsfritagelse af alle alternative drivmidler for at fremme brugen heraf. Det bemærkes, at det vil reducere den samlede CO₂-udledning fra transport- og logistiksektoren.</p>	<p>En generel afgiftsfritagelse af alle alternative drivmidler ligger uden for lovforslagets rammer.</p>

Motorhistorisk Samråd bifalder de foreslåede ændringer ift. reglerne om prøveskilte og -mærker, men ønsker præciseret, at lejlighedsvis veterankørsel af teknisk-historiske grunde omfatter nødvendig kørsel ifm. film og fotooptagelser.

Motorhistorisk Samråd noterer med glæde og interesse, at afgiftsgrundlaget for veterankøretøjer ændres. Det er en ændring, som Motorhistorisk Samråd har efterspurgt i snart mange år. Håbet var, at man ville revidere denne del samtidig med, at man ville revidere hele registreringsafgiftsområdet for historiske køretøjer, der er et uigennemskueligt lovområde.

Motorhistorisk Samråd frygter dog, at ændringen vil forværre gennemskueligheden i et system, der kun håndteres af SKAT, hvor private aktører ikke har mulighed for bidrage.

Motorhistorisk Samråd gør opmærksom på den fortsatte brug af 40 pct. af køretøjets nypris som sats for brugsværdien ifm. afgiftsberegningen. Satsen er en gammel antagelse om et historisk køretøjs årlige kørsel sammenholdt med en hverdagsbil. Den daværende orga-

Såfremt der er tale om kørsel ifm. film og optagelser, og kørslen sker af teknisk-historiske grunde, vil denne være omfattet af de formål, hvortil prøvemærker kan udleveres.

En generel omlægning af registreringsafgiften for veterankøretøjer ligger uden for lovforslagets rammer.

Ændringen, hvorefter den afgiftspligtige værdi af et veterankøretøj fastsættes til køretøjets almindelige pris, dog højst 40 pct. af køretøjets nypris, vurderes at forenkle reglerne vedrørende veterankøretøjer, da det ikke er hensigtsmæssigt, at et veterankøretøjs afgiftsgrundlag er højere, end hvis det afgiftsberigtiges efter lovens almindelige regler om brugte køretøjer.

En generel omlægning af registreringsafgiften for veterankøretøjer ligger uden for lovforslagets rammer.

nisation havde ikke gode informationer herom. Det haves i dag. Det bemærkes, at brugsværdien for et historisk køretøj er 10 pct. eller mindre. Motorhistorisk Samråd ønsker desuden at gøre opmærksom på den afgift, der tillægges et veterankøretøj ud fra køretøjets brændstofforbrug ved afgiftsberegnen. Det bemærkes, at historiske køretøjer kun vælges ud fra historiske og emotionelle værdier, og at der ikke fås et fradrag i satsen ligesom for almindeligt brugte biler. Motorhistorisk Samråd vil derfor genfremsætte et forslag om at genoptage afgiftsproblematikken for historiske køretøjer.

NGF Nature Energy

Nature Energy konstaterer med tilfredshed, at incitamentet til at anvende biogas til transportformål forbedres. Det bemærkes dog, at der er tale om et lille skridt.

Nature Energy bemærker, at samfundet vil få en årlig gevinst på 40.000 kr. pr. lastbil, hvis en dieseldrevet lastbil udskiftes til en biogasdrevet lastbil, samt at Klimarådet peger på, at særligt biogas er en billig måde at reducere CO₂-udledningerne i transportsektoren. Nature Energy foreslår derfor, at CO₂-afgiften på biogas fjernes, da biogas af Energistyrelsen betegnes som værende CO₂-neutral.

Der henvises til kommentaren til Det Økologiske Råd.