


Skatteministeriet

28. februar 2018
J.nr. 2017 - 7983

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om afgift af vejbenyttelse og lov om registrering af køretøjer (Ændring af satser og øget differentiering heraf ud fra emissionsnormer og adgang til Køretøjsregisteret for virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Bilbranchen</i></p> <p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>Bilbranchen bemærker, at de i det hele tilslutter sig høringssvaret fra DI Transport.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd anfører, at uagtet at der foreligger en ganske betragtelig stigning for visse køretøjer, er det glædeligt, at der sættes fokus på den miljømæssige belastning. Dansk Bilbrancheråd havde samtidig gerne set, at der blev foretaget en tværgående analyse af hele regelsættet omkring afgift på tunge køretøjer.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at det synes selvmodsigende, at de større køretøjer typisk vil være billigere end de små i forhold til fx vægtafgift. I denne sammenhæng påpeger Dansk Bilbrancheråd også det besynderlige i, at en tre-akslet forvogn/trækker, der monteres med et træk til 3.500 kg, vurderes på samme måde, som en tilsvarende trækker med et træk til 12 ton i forhold til vejafgift alene baseret på, at begge nu overstiger 3 aksler.</p>	<p>En tværgående analyse af hele regelsættet om afgift på tunge køretøjer ligger uden for rammerne for den folkeretlige aftale, som lovforslaget har til formål at gennemføre i dansk ret.</p> <p>Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at differentiere yderligere i afgiftsbetalingen for hhv. vægt og aksler. Det anførte noteres til brug ved videreudvikling af afgiftssystemet.</p>
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Dansk Erhverv konstaterer, at lovforslagets mål er at ratificere og implementere de ændringer, der er aftalt mellem Eurovignettelandene ved protokol af 6. december 2017. Der er dermed kommet øget fokus på køretøjernes emissionsnormer og investeringer i nyere materiel belønnes.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv bemærker endvidere, at merprovenuet går til finansiering af retssikkerhedspakke II, hvilket Dansk Erhverv støtter.</p>	
<p><i>Dansk Industri (DI)</i></p>	<p>DI anfører, at forslaget indebærer en varig stigning i provenuet fra vejbenyttelsesafgiften på 55 mio. kr. årligt. DI påpeger i den forbindelse, at forhøjelsen alt andet lige øger transportomkostningerne for danske virksomheder, herunder for eksporten af varer. DI er principielt imod øget omkostninger på mobilitet. DI noterer sig dog lovforslagets bemærkninger om, at det ikke er muligt for Danmark at fortsætte i Eurovignettesamarbejdet med den gældende satsstruktur, fordi de andre lande har ønsket en afgiftsforhøjelse. Hertil bemærker DI, at selvom de er uenige i afgiftsforhøjelsen, så kan DI ikke anbefale, at Danmark udtræder af Eurovignettesamarbejdet, der bl.a. gør det muligt for danske lastbiler at køre i Sverige uden at betale ekstra.</p> <p>I relation hertil anfører DI, at merprovenuet fra vejbenyttelsesafgiften, der følger af aftalen, i det mindste burde komme vejgodstransporten til gode i tråd med hensigterne i Eurovignette-direktivet, som senest ændret ved direktiv 2011/76/EU.</p>	<p>Det følger af den politiske Aftale om Retssikkerhedspakke II, at det forventede merprovenu anvendes til finansiering af initiativer i aftalen, hvilket bl.a. indebærer genindførelse af omkostningsgodtgørelse til skattepligtige selskaber og fonde.</p>
<p><i>DTL – Danske Vognmand</i></p>	<p>DTL udtrykker tilfredshed med, at lovforslaget ikke vil påvirke konkurrenceevnen negativt for danske</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd, idet DTL konstaterer, at den varige provenu-virkning efter tilbageløb og adfærd årligt udgør 5 mio. kr. for danske vognmænd og 40 mio. kr.</p>	
<p>FDM</p>	<p>FDM har ingen bemærkninger.</p>	
<p>FSR</p>	<p>FSR har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport</i></p>	<p>ITD anfører, at foreningen af principielle årsager ikke er tilhænger af SKAT på mobilitet, hvilket vejbenyttelsesafgiften bl.a. er et udtryk for. ITD mener dog, at en eventuel afvisning af aftalen fra december 2017 om vejbenyttelse potentielt kunne betyde, at Danmark skulle udtræde af ordningen. En sådan situation ville ikke på nogen måde være ønskelig.</p> <p>I forhold til forslagets enkeltelementer peger ITD på, at dagsvignetternes kraftige satsstigning, uagtet ordlyden i bemærkningerne herom, de facto vil medvirke til en forskelsbehandling mellem danske og udenlandske køretøjer.</p>	<p>Det formodes, at ITD henviser til, at udenlandske køretøjer ofte benytter sig af dagsvignetter. Hertil skal det bemærkes, at det vil være muligt for udenlandske vognmænd at købe vignetter, som gælder i længere perioder (på uge-, måneds- og årsbasis), hvor prisen per dag er lavere.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ITD gør særligt opmærksom på, at der for visse segmenters vedkommende kan være køretøjer, der rammes uhensigtsmæssigt, med stigninger på over 30 pct. Der er ikke tale om mange køretøjer, men til gengæld nogle, der på grund af deres beskaffenhed har en endog meget lang levetid. F.eks. slamsugere, betonpumpe-biler, visse krankøretøjer o.a. De pågældende køretøjer kører alt andet lige ikke mange kilometer.</p> <p>ITD anfører dog, at de kan støtte lovforslaget. ITD's støtte udspringer af, at afgiftssatserne for langt de fleste køretøjer (over 80-90 pct.), nemlig dem med de mindst belastende miljønormer, bevares uændret.</p>	<p>Køretøjer som slamsugere, betonpumpe-biler og krankøretøjer vil som udgangspunkt ikke være omfattet af reglerne i vejbenyttelsesafgiftsloven, da sådanne køretøjer ikke anvendes til vejgodstransport. Såfremt nogle af disse køretøjer anvendes til vejgodstransport og betaler vejbenyttelsesafgift, er det for sådanne køretøjer ligeledes den generelle hensigt at understøtte udskiftning til køretøjer med bedre miljøegenskaber.</p>
<p><i>KL</i></p>	<p>KL er enig i Skatteministeriets vurdering af, at lovforslaget ikke vil medføre økonomiske konsekvenser for kommunerne.</p>	
<p><i>Motorcykel Forhandler Foreningen</i></p>	<p>Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Motorhistorisk Samråd</i></p>	<p>Motorhistorisk Samråd opfordrer til, at man undtager de historiske køretøjer fra ordningen. Motorhistorisk Samråd bemærker, at der ikke skal skabes et incitament til at bruge 35 år og ældre lastbiler, for at komme uden om ordningen. Motorhistorisk Samråd opfordrer derfor til, at man undtager de hi-</p>	<p>Veteranlastbiler, som anvendes til godstransport, er omfattet af vejbenyttelsesafgiftslovens anvendelsesområde. Veteranlastbiler vil i sådanne tilfælde forsat betale en lavere vægtafgift. Veteranlastbiler, som ikke anvendes til godstransport, betaler ikke vejbenyttelsesafgift.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>storske køretøjer, som er registreret til veterankørsel, fra lovforslaget.</p> <p>Dette vil medføre enkelhed og gennemskelighed i lovgivningen om historiske køretøjer.</p>	
<p><i>SRF Skattefaglig Forening</i></p>	<p>SRF har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Sund & Bælt Holding A/S</i></p>	<p>Sund & Bælt Holding A/S imødekommer Skatteministeriets forslag, hvorefter virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer eller tunneler, vil få mulighed for at indgå aftale med SKAT om terminaladgang til Køretøjsregisteret.</p> <p>Sund & Bælt påpeger imidlertid, at BroBizz A/S tidligere har haft adgang til Køretøjsregisteret, uagtet at virksomheden var knyttet op på betaling for brug af veje, broer eller tunneler. Det betød, at BroBizz A/S også havde adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret ved opkrævning i forbindelse med brug af færger og lignende. Sund & Bælt A/S finder det afgørende, at virksomheder som BroBizz A/S kan få adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret i forbindelse med opkrævning for brug af færger. Dette er i overensstemmelse med tidligere retstilstand.</p> <p>Sund & Bælt A/S finder det herudover hensigtsmæssigt, hvis Bro-</p>	<p>Det er hensigtsmæssigt, at virksomheder, der opkræver betaling for brug af færger, ved genkendelse af en køretøjsnummerplade kan få adgang til oplysninger om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, da disse virksomheder som led i deres erhverv har et begrundet behov for at kunne sende opkrævninger til et køretøjs ejer eller bruger ved manglende betaling. Lovforslaget er således tilrettet, så der indsættes en hjemmel i lov om registrering af køretøjer til, at SKAT kan indgå aftaler om terminaladgang til Køretøjsregisteret med virksomheder, der opkræver betaling for brug af færger.</p> <p>Parkeringsvirksomheder har allerede i dag adgang til oplysninger om navn og adresse på et køretøjs</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Bizz A/S får adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret i relation til selskabets øvrige forretningsområder, som er fastlagt af lovgiver i lov om Sund & Bælt Holding A/S. Sammenfattende finder Sund & Bælt, at virksomheder som Bro-Bizz A/S har et begrundet behov for adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret i relation til selskabernes forretningsområde inden for transport og infrastruktur, hvilket kan omfatte opkrævning for passage af elektroniske bompengesystemer, herunder færger, samt opkrævning i relation til fx parkering, køb af benzin samt adgangskontrolsystemer til fx havne og sikrede parkeringssystemer.</p>	<p>primære ejer eller bruger. Det vil blive undersøgt nærmere, om de øvrige virksomhedsaktiviteter kan begrunde et behov for terminaladgang til Køretøjsregisteret.</p>
<p><i>Erhvervsstyrelsen (TER)</i></p>	<p>TER bemærker, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger, idet forslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.</p>	