



Skatteministeriet

4. oktober 2019
J.nr. 2019-640

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende udkast til lovforslag om styrket regelefterlevelse på motorområdet m.v.

Morten Bødskov

/ Claus Hansen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Advokatrådet</i></p>	<p>Advokatrådet bemærker, at ændringen af ordet ”der” til ”som” i de omfattede loves indledende strafbestemmelser har til hensigt at forhøje straffniveauet.</p> <p>Advokatrådet bemærker, at denne fremgang, hvor straffniveauet alene forhøjes med bemærkningerne og ikke i lovteksten, er kritisabel</p>	<p>Med lovforslaget gennemføres dele af <i>Aftale om styrket regellefterlevelse på motorområdet</i>, der er indgået af et bredt flertal i Folketinget. Det følger af aftalen, at bødeniveauet ved unddragelse af registreringsafgift skal hæves til det dobbelte, og det er i denne forbindelse forudsat, at straffen bliver den samme, uanset om der er tale om punktafgifter eller direkte skatter.</p> <p>Som anført i afsnit 2.6.2 i bemærkningerne til lovforslaget, vil domstolene skulle tage stilling til en ny praksis for bødeudmålingen, ligesom domstolene har en løbende kontrol med den administrative bødepraksis igennem de sager, der skal indbringes for retten.</p> <p>Af retssikkerhedsmæssige grunde er det væsentligt, at en administrativ bødepraksis bygger på forholdsvist faste retningslinjer for bødeudmålingen. Dette sker gennem retspraksis, men det er muligt for lovgiver i forbindelse med ny lovgivning at udstikke detaljerede retningslinjer for bødeudmålingen.</p> <p>Hvis Folketinget tilkendegiver et klart ønske om en normalbøde af en bestemt størrelse i bemærkningerne til et lovforslag, kan processen med at få fastlagt en retspraksis for den nye bødestørrelse være mere smidig og hurtigere, end hvis bødestørrelsen tilsvarende forsøges hævet gennem domstolene uden klare retningslinjer fra Folketinget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Advokatrådet anfører, at lovforslagets titel anses for at være upræcis, da det foruden registreringsafgiftsloven indeholder ændringsforslag til 29 andre afgiftslove.</p>	<p>Lovforslagets titel vil blive justeret, så det fremgår klarere, at loven indeholder ændringer om et skærpet bødeniveau.</p>
<p><i>Autobranchen Danmark</i></p>	<p>Autobranchen Danmark mener, at de foreslåede lovændringer er for vidtgående, og at forslagene ikke kun rammer de brodne kar i branchen men også de virksomheder, som ikke har problemer med regelefterlevelsen.</p> <p>Autobranchen Danmark opfordrer derfor til, at der findes en alternativ og mere fokuseret model, der kun rammer de virksomheder, der bevidst snyder med eksportgodtgørelsesordningen.</p> <p>Autobranchen Danmark noterer sig, at værdifastsættelsesopgaven flyttes fra erhvervslivet til Motorstyrelsen, hvilket vil komme til at koste private arbejdspladser mod til gengæld flere offentlige arbejdspladser. Autobranchen Danmark bemærker i den forbindelse, at de foreslåede lovændringer medfører en centralisering i Motorstyrelsen, som går i den modsatte retning af de generelle samfundstendenser, hvor flere og flere beslutninger og</p>	<p>Skatteministeriets evaluering af regelefterlevelsen på motorområdet har vist, at der desværre er et generelt problem med regelefterlevelsen for en stor del af virksomhederne, der eksporterer brugte køretøjer.</p> <p>Et bredt flertal i Folketinget bestående af Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti, er derfor enige om at afskaffe selvanmelderordningen på eksportområdet m.v., jf. <i>Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet</i> af 2. april 2019.</p> <p>Det er blevet anset for nødvendigt at gennemføre elementerne i lovforslaget – til trods for de konsekvenser det vil have for de berørte erhverv – for at imødegå de konstaterede udfordringer med manglende regelefterlevelse.</p> <p>Opgaven har tidligere ligget alene hos Skatteforvaltningen. Med dette lovforslag, foreslås opgaven tilbageført til Skatteforvaltningen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ansvar i de seneste år er lagt ud til virksomheder og borgere.</p> <p>Autobranchen Danmark påpeger, at virksomheder, der anmoder om eksportgodtgørelse, vil skulle betale for de løbende omkostninger/udgifter ved at værdifastsættelsen overgår til Motorstyrelsen. Autobranchen Danmark bemærker i den forbindelse, at gebyret er sat til 1.980 kr. pr. bil, hvilket Autobranchen Danmark mener, er et urimeligt højt gebyr i betragtning af den relativt korte tid, der skal bruges til at foretage en værdiansættelse. Autobranchen Danmark anslår, at den gennemsnitlige vurderingstid pr. bil udgør omkring 20 minutter.</p> <p>Autobranchen Danmark bemærker desuden, at gebyret på 1.980 kr., ifølge virksomhederne i brugtvognsbranchen, vil blive nedvæltet i indkøbspriserne, hvormed kunderne bliver stillet økonomisk dårligere.</p> <p>Hertil påpeger Autobranchen Danmark også, at afskaffelse af kompensationsreglen på 400 kr. ved toldsyn tillige vil blive overvæltet på kunderne og dermed svække kundernes købekraft, som kan gå ud over tilkøbet af sikkerhedsudstyr.</p> <p>Autobranchen Danmark henviser endvidere til, at de nye omkostninger skal ses i forhold til, at der i forvejen sker et fradrag på 15 pct. i den resterende registreringsafgift</p>	<p>Indførelsen af gebyret på 1.980 kr. skal være med til at finansiere den meropgave, som Motorstyrelsen vil blive pålagt som følge af, at selvanmelderordningen på eksportområdet foreslås afskaffet.</p> <p>Størrelsen på gebyret afspejler de omkostninger, som Motorstyrelsen skønnes at ville få som følge af, at Motorstyrelsen vil skulle foretage værdifastsættelse af alle brugte eksportkøretøjer. Det bemærkes, at værdien af køretøjerne ikke umiddelbart er kendt af Motorstyrelsen, hvorfor det i disse tilfælde kan kræve en mere grundig sagsbehandling for de enkelte eksportkøretøjer.</p> <p>Det bemærkes tillige, at gebyret foreslås indført fra den 1. januar 2020. Fra den 1. juli 2020 vil gebyret blive fastsat på bekendtgørelsesniveau, således at dets størrelse løbende kan tilpasses de faktiske omkostninger.</p> <p>Med afskaffelsen af kompensationsreglen på 400 kr. præciseres det, at det er bileksportørens ansvar at sikre, at eksportkøretøjerne opfylder de lovmæssige krav, herunder at køretøjerne er i registreringsklar stand når de eksporteres.</p> <p>I forlængelse heraf bemærkes det, at den beregnede eksportgodtgørelse fratrækkes 15 pct. efter værdi-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>og minimum 8.500 kr. pr. eksporteret bil.</p> <p>Autobranchen Danmark rejser tvivl om, hvorvidt gebyret på 1.980 kr. vil stride mod EU-retten, da det ifølge Autobranchen Danmark vil udgøre en hindring af varernes frie bevægelighed.</p> <p>Autobranchen Danmark mener, at virksomhedernes likviditet vil blive</p>	<p>fastsættelsen af køretøjet, idet beregningen tager udgangspunkt i værdien af en brugt bil solgt fra en forhandler. Fradraget på de 15 pct. antages at svare til den normale forhandlerleverance ved salg af brugte køretøjer, og der bliver således ikke godtgjort afgift af den brugtbilforhandlerleverance, der ville være indeholdt i salgsprisen, hvis køretøjet var solgt i Danmark.</p> <p>Et lignende spørgsmålet har været behandlet af domstolene. I en konkret sag (Yupex Trading A/S mod Skatteministeriet af 16. august 2016) bemærkede Højesteret, at den danske eksportgodtgørelsesordning ikke er bestemt af EU-retten. Det følger således ikke af EU-retten, at der skal ydes afgiftsrefusion i tilfælde af eksport af køretøjer til en anden medlemsstat.</p> <p>Krav på godtgørelse af dansk registreringsafgift i forbindelse med eksport af brugte biler følger således ikke af EU-retten. Der vurderes derfor ikke at være grundlag for – under henvisning til de EU-retslige principper om fri bevægelighed for varer (eller tjenesteydelser) – at rejse spørgsmål om lovligheden af de aftalte tiltag, herunder indførelsen af gebyret på 1.980 kr., som følger af <i>Aftale om styrket regel efterlevelse af motorområdet</i> af 2. april 2019.</p> <p>Det anerkendes, at virksomhedernes likviditet kan blive påvirket som følge af, at udbetalingsfristen</p>

Organisation

Bemærkninger

föringget som følge af den foreslåede forlængelse af udbetalingsfristen fra tre til ni uger. Autobranchen Danmark skønner, at dette vil medføre en likviditetsbelastning på 200 mio. kr. om året, og at virksomhederne vil skulle låne disse penge i pengeinstitutter.

Autobranchen Danmark påpeger, at det er et kendt brancheproblem, at det ikke er helt sikkert, at bilen er udført på dagen, hvor eksportgodtgørelse bliver udbetalt, hvilket bliver set som indikation for snyd, såfremt køretøjet ikke er blevet eksporteret. Autobranchen Danmark påpeger, at når køretøjerne ikke altid er udført på udbetalingsdagen, så skyldes det, at Motorstyrelsen har en besigtigelsesret på 14 dage, hvilket ikke altid harmonerer med kundernes logistiske muligheder, når de kommer fra alle egne af Europa.

Autobranchen Danmark bemærker, at de ved flere lejligheder har påpeget denne systemmæssige uhensigtsmæssighed over for Motorstyrelsen, hvor de har foreslået, at der blev tilføjet et statusfelt i opgørelsen, hvor det bliver angivet, hvornår bilen bliver udført.

Kommentarer

foreslås forlænget fra tre til ni uger. Det er dog blevet anset for nødvendigt at gennemføre forslaget, da Motorstyrelsen har behov for mere tid til at sikre, at der udbetales eksportgodtgørelse på et mere korrekt grundlag. Forslaget er således nødvendigt – til trods for de konsekvenser det vil have for de berørte erhverv – for at imødegå de konstaterede udfordringer med manglende regelefterlevelse.

Det er korrekt, at Skatteforvaltningen efter de gældende regler kan begære et eksportkøretøj fremstillet for forvaltningen indtil 14 dage efter modtagelsen af en angivelse. Med den foreslåede afskaffelse af selvanmelderordningen bliver det imidlertid ikke muligt at angive værdien af eksportkøretøjerne, hvorfor der ikke vil blive udbetalt eksportgodtgørelse, før Skatteforvaltningen modtager dokumentation for, at eksportkøretøjerne er afmeldt Køretøjsregisteret og udført af landet.

Motorstyrelsen har den 3. september 2019 offentliggjort et nyhedsbrev om dette emne, hvor Motorstyrelsen præciserer, at selvanmeldere skal kontakte Motorstyrelsen, dagen før månedsangivelsen godkendes (senest den 14. i måneden efter perioden for månedsangivelsen) med henblik på at få fjernet køretøjet fra selvangivelsen.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>For så vidt angår forslagets tilpasninger af leasingreglerne, har Autobranchen Danmark ingen bemærkninger.</p>	
<i>Bilbranchen</i>	<p>Bilbranchen har ingen bemærkninger.</p>	
<i>Bilplus</i>	<p>Bilplus bemærker, at det deres vurdering, at der er ligeså meget svig og snyd med afgifterne ved import af biler som ved eksport af biler, hvorfor de finder det urimeligt, at importører fortsat har adgang til at kunne angive værdien af køretøjer i Køretøjsregistreret, når selvanmelderordningen på eksportområdet foreslås afskaffet.</p> <p>Bilplus bemærker, at hele bilparken i Danmark vil blive ældre ved at indføre et yderligere gebyr, som vil blive overvæltet til ejerne af bilerne.</p> <p>Bilplus påpeger, at udledningen af CO₂ fra biler vil stige, da bilparken bliver ældre. Bilplus bemærker derudover, at eksportordningen også medvirker til at erstatte forurenende køretøjer med mere grønne køretøjer i udlandet.</p>	<p>Der henvises til svaret til Autobranchen Danmark for så vidt angår afskaffelsen af selvanmelderordningen på eksportområdet.</p> <p>Hvad angår snyd med afgifter ved import af biler, følger det af <i>Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet</i> af 2. april 2019, at der skal gennemføres en undersøgelse af regelefterlevelsen ved import af brugte biler. Aftalepartierne vil følge op herpå, når undersøgelsen foreligger.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Det forventes, at en afskaffelsen af selvanmelderordningen på eksportområdet kan medføre en mindre reduktion i antallet af brugte køretøjer, der eksporteres, og dermed et lavere antal importerede biler til erstatning af de eksporterede køretøjer. Der er dog stor usikkerhed forbundet med denne effekt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Bilplus påpeger, at forlængelsen af udbetalingsfristen fra tre til ni uger vil give særligt mindre virksomheder et likviditetsmæssigt problem.</p> <p>Bilplus fremsætter bekymring ved Motorstyrelsens sagsbehandlingstid.</p> <p>Bilplus fremsætter bekymring ved Motorstyrelsens kompetencer til at fastsætte værdien for bilerne ved eksport.</p>	<p>På den baggrund vurderes det, at lovforslaget ikke vil medføre miljømæssige konsekvenser.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p> <p>Motorstyrelsen foretager allerede i dag værdifastsættelse på vegne af de eksportører, der ikke er registrerede som selvanmeldere. Udbetalingsfristen vil som udgangspunkt være senest ni uger efter, Motorstyrelsen modtager en anmodning om udbetaling af eksportgodtgørelse, medmindre udbetalingsfristen bliver suspenderet.</p> <p>Motorstyrelsen blev bl.a. oprettet med formålet om at styrke kompetencerne, kontrollen og regelefterlevelsen på motorområdet. Med afskaffelsen af selvanmelderordningen sikres det dermed, at værdien af køretøjer bliver fastsat på et mere ensartet grundlag.</p>
Caterham	Caterham foreslår, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, omformuleres, da Caterham mener, at formuleringen ikke længere er tidvarene.	Ændring af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ligger uden for rammerne for dette lovforslag, da hovedformålet med lovforslaget er at implementere <i>Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet</i> af 2. april 2019.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Caterham kritiserer, at forslaget om en ændring af registreringsafgiftsloven ligeledes indeholder forslag om ændring af en række andre afgiftslove, da det anses for at føre til uoverskuelighed samt øget risiko for fejl.</p>	<p>Med lovforslaget gennemføres dele af <i>Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet</i>, der er indgået af et bredt flertal i Folketinget. Det følger af aftalen, at bødeniveauet ved unddragelse af registreringsafgift skal hæves til det dobbelte, og det er i denne forbindelse forudsat, at straffen bliver den samme, uanset om der er tale om punktafgifter eller direkte skatter.</p> <p>De afgifter, der efter lovforslaget vil blive omfattet af ændringen om skærpede bøder, er punktafgifter. Afgifterne er således omfattet af den politiske aftale, der er indgået.</p> <p>Herudover bemærkes, at lovforslagets titel vil blive justeret, så det fremgår klarere, at loven indeholder ændringer om et skærpet bødeniveau.</p>
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>Dansk Bilbrancheråd udtrykker enighed med lovforslagets overordnede formål og bagvedliggende intentioner.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd er enige i, at der er behov for en særlig indsats for at få stoppet omgåelse af afgiftsreglerne, men Dansk Bilbrancheråd finder afskaffelsen af selv anmelderordningen for vidtgående, idet de henviser til et idékatalog med øvrige mulige indgreb og stramninger, som de tidligere har bidraget med.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Bilbrancheråd anerkender, at Skatteforvaltningen vil blive påtvunget omkostninger til administration af hele eksportgodtgørelsesordningen. Dansk Bilbrancheråd påpeger dog, at gebyret på 1.980 kr. står i misforhold med de faktiske omkostninger ved værdifastsættelse, og at gebyret alene skal afspejle de faktiske omkostninger forbundet med driften af ordningen.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd foreslår, at gebyret først indføres med virkning for selvanmeldere fra det tidspunkt, hvor Skatteforvaltningen faktisk overtager administrationen af ordningen, hvilket vil sige fra den 1. juli 2020.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd anfører, at der ikke er et dokumenteret behov for at ændre reglerne for toldsyn ved eksport af brugte biler. Dansk Bilbrancheråd bemærker, at synsrapporten for køretøjer over 10 år er obligatorisk, og at Skatteforvaltningen har mulighed for at indhente synsrapport for yngre køretøjer efter individuelt behov. Subsidiært foreslår Dansk Bilbrancheråd, at den obligatoriske synspligt for køretøjer over 10 år ændres til en obligatorisk synspligt for køretøjer over fire år.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd noterer sig forslaget forlængelse af udbetalingsfristen fra tre til ni uger og opfordrer til en præcisering af den</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Det foreslåede obligatoriske toldsyn for samtlige køretøjer skal medvirke til at sikre, at alle køretøjer, der eksporteres, er i såkaldt registreringsklar stand og dermed berettiget til at udløse udbetaling af eksportgodtgørelse, hvilket er eksportørens ansvar at sikre.</p> <p>Der henvises til lovforslagets bemærkninger vedrørende den foreslåede forlængelse af udbetalingsfristen, hvoraf det fremgår, at det</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>forventede normale ekspeditionstid, hvori det samtidig præciseres, at overskridelse kun må have undtagelsesvis karakter.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker, at køretøjet er låst frem til 14 dag efter, at køretøjet fremgår af eksportørens månedsangivelse efter de gældende regler. Lovforslaget vil medføre en tilsvarende forlængelse af perioden for fastholdelsen, hvilket vil være en likviditetsmæssig belastning for branchen.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd kritiserer ophevelsen af reglen om nedsættelse af registreringsafgift ved første registrering af brugte biler og motorcykler i Danmark og bemærker, at de hensyn, der oprindeligt begrundede ordningen, fortsat eksisterer.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd er enige i, at bødeniveauet skal fastsættes sådan, at bøden opfylder sit formål, herunder det pønale formål.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd udtrykker bekymring i forhold til SKAT's historiske omgang med forsætslæren, hvor SKAT i flere sager har påstået, at der er handlet groft uagtsomt, og hvor der efter Dansk Bilbrancheråd alene er handlet simpelt uagtsomt.</p>	<p>forventes, at Skatteforvaltningen i mange tilfælde vil kunne ekspedere sagerne væsentligt hurtigere end ni uger.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Med ophævelsen af den særlige nedsættelse af registreringsafgiften med 60 kr. ved den første registrering af brugte køretøjer og motorcykler her i landet, bliver det tydeliggjort, at det er importørens ansvar at sikre, at køretøjet er i registreringsklar stand.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Bilbrancheråd indstiller, at der samtidig med skærpelsen af bødepraksis foretages grundig intern uddannelse i de særlige forhold, der gør sig gældende på motorområdet.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd indstiller endvidere, at der samtidig med skærpelsen af bødepraksis foretages en markant opgradering af SKATs vejledningsindsats. Det angives, at mange af SKATs vejledninger er usammenhængende, uforståelige eller direkte vildledende. Dansk Bilbrancheråd fremhæver, at SKATs vejledninger skal udarbejdes med brugerne for øje, dvs. vejledningerne skal være læsbare og forståelige for en almindelig faguddannet praktiker.</p> <p>I forhold til lovforslagets ophævelse af krav om anvendelse af standardkontrakter opfordrer Dansk Bilbrancheråd til, at der søges mulighed for regulering af klausuler om overskudsdeling og hæftelse for leasinggivers økonomiske risiko.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd indstiller, at den resterende del af lovforslaget vedtages.</p>	<p>Efter lovforslagets gennemførelse vil Skatteforvaltningen forestå de nødvendige foranstaltninger til administration af den nye lovgivning. I det omfang domstolene fastsætter et nyt bødeniveau, vil dette fremgå af den Juridiske Vejledning.</p> <p>Nærmere regler om overskudsdeling og leasingtagers hæftelse for leasinggivers risiko indgik i lovforslag L 4, der blev fremsat den 3. oktober 2017, men udgik før vedtagelsen, jf. Skatteudvalgets betænkning til lovforslaget den 2. november 2017 (ændringsforslag nr. 3). Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om at ændre reglerne på dette punkt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Bilforhandler Union – DBFU</i></p>	<p>DBFU tilslutter sig lovforslagets overordnede formål.</p> <p>DBFU påpeger, at eksport af brugte biler har den positive effekt, at ældre og reparationskrævende biler i stort omfang udskiftes med nyere biler. Eksporten af brugte køretøjer har ført til en fornyelse af den danske bilpark.</p> <p>DBFU bemærker, at forslagene om indførelse af gebyr på 1.980 kr., afskaffelse af godtgørelsen på 400 kr. og forlængelsen af fristerne for udbetaling af eksportgodtgørelse vil mindske incitamentet hos forbrugerne til at udskifte deres bil med en nyere.</p> <p>DBFU bemærker, at gebyret på 1.980 kr. og afskaffelsen af godtgørelsen på 400 kr. kombineret med en forøget likviditetsbelastning som følge af forlængede udbetalingsfrister vil medføre, at en stor del af bilseksportørerne må lukke, da der ikke længere vil være forretningsmæssig basis for fortsat drift.</p> <p>DBFU bemærker, at den særlige nedsættelse af registreringsafgiften med 60 kr. ved import af brugte</p>	<p>Det forventes, at en afskaffelsen af selvanmelderordningen på eksportområdet kan medføre en mindre reduktion i antallet af brugte køretøjer, der eksporteres, og dermed et lavere antal importerede biler til erstatning af de eksporterede køretøjer. Der er dog stor usikkerhed forbundet med denne effekt.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>biler og forhøjelsen af eksportgodtgørelsen på 400 kr. er velbegrundede.</p> <p>DBFU foreslår derfor, at i stedet for at afskaffe den nuværende nedsettelse af den beregnede registreringsafgift på 60 kr. ved import af brugte biler og motorcykler, sættes den i stedet op til 300 kr., så prisen for toldsynet udlignes.</p> <p>DBFU påpeger, at forlængelsen af fristen for udbetaling af eksportgodtgørelse fra tre til ni uger ikke vil øge sikkerheden for korrekt udbetaling, men blot skærpe likviditetskravet til eksportørerne ved at udskyde kontrollen. DBFU bemærker, at forslaget vil medføre, at problemerne blot bliver udskudt i det omfang, at Skatteforvaltningens kontrolfunktion ikke bliver udstyret med de nødvendige ressourcer til at udføre en effektiv kontrol.</p> <p>DBFU mener ikke, at der er belæg for at fradrage dele af en indbetalt forholdsmæssig afgift i de tilfælde, hvor en leasingaftale brydes undervejs. DBFU bemærker, at en reduktion i tilbagebetalingen vil være en økonomisk belastning for parterne.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Det foreslåede om reduktion i tilbagebetalingen af forudbetalte afgiftsbeløb ved leasing vedrører den nye ordning med straks-ibrugtagning.</p> <p>Hvis et køretøj tages i brug straks i medfør af den foreslåede ordning, og den forudsatte efterfølgende tilfaldelse ikke opnås, vil fradraget skulle finde anvendelse. Det gælder uanset, om ansøgningen i mellemtiden fx er trukket tilbage, da køretøjet har været taget i brug på</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>færdselslovens område, og der derfor burde have været betalt fuld registreringsafgift.</p> <p>Fradraget afspejler, at alternativet for et sådant køretøj ville være, at der skal betales fuld afgift for køretøjet. Herefter ville det kunne eksporteres, og registreringsafgiften kunne godtgøres, men med det samme fradrag, som foreslås anvendt.</p> <p>Det foreslåede vil således medføre, at ejeren af køretøjet økonomisk stilles som efter de allerede gældende regler.</p> <p>Ligeledes vurderes det foreslåede at ville have en vis generel præventiv i effekt i forhold til at anvende straks-ibrugtagning i situationer, hvor det ikke er berettiget.</p> <p>Problemstillingen er ikke længere relevant, hvis tilladelse til betaling af forholdsmæssig afgift efter registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, faktisk opnås efter straks-ibrugtagningen. Herefter vil leasingforholdet kunne afbrydes efter de hidtil gældende regler herfor, uden at den foreslåede regel i § 3 b, stk. 5, vil finde anvendelse.</p>
<i>Dansk Byggeri</i>	Dansk Byggeri har ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Erhverv</i>	Dansk Erhverv påpeger, at indsættelsen af sagsbehandlingsgebyret på 1.980 kr. og ophævelse af godtgørelsen for toldsyn på 400 kr. vil	Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>medføre, omkostningerne forbundet med eksport af brugte køretøjer vil stige markant.</p> <p>Dansk Erhverv finder det uklart, hvordan sagsbehandlingsgebyret efter den 1. juli 2020 vil blive fastsat.</p> <p>Dansk Erhverv påpeger, at forlængelsen af udbetalingsfristen fra tre til ni uger sammen med muligheden for suspendering af udbetalingsfristen fra tre til seks måneder, og kravet om toldsyn for alle køretøjer vil forlænge eksportvirksomhedernes leveringstid til de udenlandske kunder, som kan medføre, at de udenlandske kunder søger andre steder hen. Dansk Erhverv påpeger derudover, at lovforslaget kan være medvirkende til, at eksportbranchen kan blive økonomisk nødlidende, hvorfor de finder det kritisabelt, at forslaget ikke indeholder en længere overgangsordning, der medfører, at en branchens eksistensgrundlag ikke ophæves i løbet af kort tid.</p> <p>Dansk Erhverv finder det betænkeligt, at udbetalingerne til borgere og virksomheder forringes for at tilgodese Skatteforvaltningens sagsbehandlingstider.</p>	<p>Det forventes, at gebyret vil udgøre 1.980 kr. fra den 1. juli 2020. Såfremt beløbet bliver reguleret, vil det ske på bekendtgørelsesniveau, hvor der forud for reguleringen vil blive foretaget en ekstern høring hos høringsspartner.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv er positiv overfor tilpasningerne i overensstemmelse med EU-Domstolens afgørelse i sag C-249/15 ved indførelse af straks-ibrugtagning for køretøjer, hvor der er ansøgt om tilladelse til betaling for forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Dansk Erhverv mener ikke det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, hvorvidt fradraget på 8.500 kr. ifm. leasing og straks-ibrugtagning vil kunne føre til en restance, hvis tilbagebetalingen, som fradraget beregnes af, er på under 8.500 kr.</p> <p>Dansk Erhverv beder Skatteministeriet præcisere, hvorvidt der foretages modregning i en tilbagebetaling på under 8.500 kr. i henhold til de foreslåede ændringer om straks-ibrugtagning af leasingkøretøjer.</p> <p>Dansk Erhverv mener ikke, at adoptionen af fradraget på 15 pct. fra registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 3, er tilstrækkeligt sagligt begrundet, da formålet med at indføre reglerne for eksportgodtgørelsesordningen var at sikre, at eksportgodtgørelsen ikke kunne anses for at udgøre eksportstøtte. Dansk Erhverv påpeger i den forbindelse, at fradraget har karakter af et sagsbehandlingsgebyr eller en maskeret bøde ved tilsidesættelse af ordningen for forholdsmæssig</p>	<p>Det er ikke hensigten, at tilbagebetalingen samlet skal kunne blive negativ ved, at fradraget er højere end grundlaget for tilbagebetalingen. Dette vil blive præciseret i lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra DBFU.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>registreringsafgift af et leasingkøretøj.</p> <p>Dansk Erhverv opfordrer til en præcisering af, hvorvidt opsamlingsbestemmelsen vedrørende forslaget om ændring af leasingaftaler vil blive indsat som en udtømmende liste af ændringer.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at ændringerne af bestemmelserne om bødestraf fremstår som en mindre sproglig rettelse, men i realiteten er en indgribende ændring af bødepraksis. Det er ifølge Dansk Erhverv dermed uklart, hvad der er de reelle formål med lovforslaget.</p> <p>Dansk Erhverv angiver, at de generelle retningslinjer om straffastsættelsen skal fremgå mere klart af lovforslaget. Dette skal sikre, at der er et politisk flertal for en udstikning af generelle retningslinjer om straffastsættelsen.</p> <p>Dansk Erhverv angiver, at høringmaterialet synes at være på kant med Grundlovens § 3 i forhold til princippet om magtens tredeling. Det anføres hertil, at det er den dømmende magt, der fastsætter praksis for udmåling af bøder i afgiftssager, med mindre anden</p>	<p>Der vil ikke blive indsat en udtømmende liste, da formålet med opsamlingsbestemmelsen netop er at sikre, at der ikke afskæres uforudsete typer af ændringer, som vil kunne være i strid med retspraksis. Der angives eksempler i bemærkninger, men herudover vil det være op til den enkelte virksomhed at vurdere og stå inde for, at foretagne ændringer kan foretages inden for de fastsatte rammer.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Advokatrådet.</p> <p>Herudover bemærkes, at det foreslåede bødeniveau er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 2.6.2.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>hjemmel er klart angivet i lovteksten.</p> <p>Dansk Erhverv angiver på denne baggrund, at det må kræves, at generelle retningslinjer om straffastsættelsen skal fremgå klart af det lovforslag, der vedtages af Folketinget. Dette skal sikre, at der er politisk flertal for udstikningen af generelle retningslinjer om straffastsættelsen. Det vurderes, at der er behov for et klart hjemmelgrundlag i lovforslaget.</p>	
<p><i>Dansk Mobilitet</i></p>	<p>Dansk Mobilitet påpeger, at indsættelsen af sagsbehandlingsgebyret på 1.980 kr. og ophævelse af godtgørelsen for toldsyn på 400 kr. vil medføre, omkostningerne forbundet med eksport af brugte køretøjer vil stige markant.</p> <p>Dansk Mobilitet finder det uklart, hvordan sagsbehandlingsgebyret efter den 1. juli 2020 vil blive fastsat.</p> <p>Dansk Mobilitet påpeger, at forlængelsen af udbetalingsfristen fra tre til ni uger sammen med muligheden for suspendering af udbetalingsfristen fra tre til seks måneder, og kravet om toldsyn for alle køretøjer vil forlænge eksportvirksomhedernes leveringstid til de udenlandske kunder, som kan medføre, at de udenlandske kunder søger andre steder hen. Dansk Mobilitet påpeger derudover, at lovforslaget</p>	<p>Da Dansk Mobilitets høringssvar i sin helhed er identisk med høringssvaret fra Dansk Erhverv henvises i det hele til kommentarerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>kan være medvirkende til, at eksportbranchen kan blive økonomisk nødlidende, hvorfor de finder det kritisabelt, at forslaget ikke indeholder en længere overgangsordning, der medfører, at en branchens eksistensgrundlag ikke ophæves i løbet af kort tid.</p> <p>Dansk Mobilitet finder det betænkeligt, at udbetalingerne til borgere og virksomheder forringes for at tilgodese Skatteforvaltningens sagsbehandlingstider.</p> <p>Dansk Mobilitet er positiv overfor tilpasningerne i overensstemmelse med C-249/15 ved indførelse af straks-ibrugtagning for køretøjer, hvor der er ansøgt om tilladelse til betaling for forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Dansk Mobilitet mener ikke, det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, hvorvidt fradraget på 8.500 kr. ifm. leasing og straks-ibrugtagning vil kunne føre til en restance, hvis tilbagebetalingen, som fradraget beregnes af, er på under 8.500 kr.</p> <p>Dansk Mobilitet beder Skatteministeriet præcisere, hvorvidt der foretages modregning i en tilbagebetaling på under 8.500 kr. i henhold til de foreslåede ændringer om straks-ibrugtagning af leasingkøretøjer.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Mobilitet mener ikke, at adoptionen af fradraget på 15 pct. fra registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 3, er tilstrækkeligt sagligt begrundet, da formålet med at indføre reglerne for eksportgodtgørelsesordningen var at sikre, at eksportgodtgørelsen ikke kunne anses for at udgøre eksportstøtte.</p> <p>Dansk Mobilitet påpeger i den forbindelse, at fradraget har karakter af et sagsbehandlingsgebyr eller en maskeret bøde ved tilsidesættelse af ordningen for forholdsmæssig registreringsafgift af et leasingkøretøj.</p> <p>Dansk Mobilitet opfordrer til en præcisering af, hvorvidt opsamlingsbestemmelsen vedrørende forslaget om ændring af leasingaftaler vil blive indsat som en udtømmende liste af ændringer.</p> <p>Dansk Mobilitet bemærker, at ændringerne af bestemmelserne om bødestraf fremstår som en mindre sproglig rettelse, men i realiteten er en indgribende ændring af bødepraksis. Det er ifølge Dansk Mobilitet dermed uklart, hvad der er de reelle formål med lovforslaget.</p>	
<i>Dansk Retursystem</i>	Dansk Retursystem har ingen bemærkninger.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Danmarks Skatteadvokater</i></p>	<p>Danmarks Skatteadvokater er overordnet enig i, at der kan være et behov for at styrke regelefterlevelsen på motorområdet. Danmarks Skatteadvokater stiller dog spørgsmålstegn ved, om de foreslåede ændringer er proportionale, når det tages i betragtning, at størstedelen af de virksomheder, der anvender selvanmelderordningen og eksporterer køretøjer, har efterlevet reglerne og således ikke har værdiansat de eksporterede køretøjer forkert.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater påpeger, at der ifølge dem er grundlæggende problemer med registreringsafgiften, hvorfor Danmarks Skatteadvokater mener, at lovforslaget burde være mere målrettet de virksomheder, der bevidst omgår reglerne.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater er enig med Skatteministeriet i, at formuleringen vedrørende fast driftssted beliggende her i landet eller i udlandet bør udgå, da den er overflødig.</p> <p>Efter Danmarks Skatteadvokaters opfattelse tager de foreslåede ændringer alene højde for den del af EU-Domstolens dom i C-249/15, <i>Wind 1014 GmbH og Kurt Daell mod Skatteministeriet</i>, der drejer sig om ibrugtagning forud for meddelelse af tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer. Lovforslaget ses ikke at tage højde for, at EU-</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p> <p>Det er korrekt, at både godkendelsesordningen og den hidtil ikke eksisterende mulighed for ibrugtagning forud for opnåelse af tilladelse indgår i EU-Domstolens præmisser.</p> <p>Det vurderes, at det er kombinationen af disse to forhold, som til sammen udgør den praksis, som</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Domstolen også har underkendt den danske ordning om, at betaling af forholdsmæssig registreringsafgift forudsætter en ansøgning herom fra leasinggiver og en efterfølgende tilladelse fra de danske skattemyndigheder.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater opfordrer til, at der i lovudkastet tages stilling til forholdet mellem det nuværende system med forhåndsgodkendelse og EU-Domstolens afgørelse C-249/15, herunder standardiserede leasingaftaler, der er godkendt af skattemyndighederne efter registreringsafgiftslovens § 14.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater savner en nærmere begrundelse for, at der i lovforslaget lægges op til, at der skal anvendes et fradrag på 15 pct. i de situationer, hvor der ikke opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater mener, at det kan give anledning til retssikkerhedsmæssige overvejelser, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om kriterierne for ibrugtagning af køretøjer efter reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.</p>	<p>EU-Domstolen kritiserer og underkender. I og med at der med det foreslåede indføres en ordning, hvor der kan ske ibrugtagning af et køretøj forud for, at en tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift opnås, udgør selve godkendelsesordningen ikke længere i sig selv en begrænsning, som er i strid med EU-retten.</p> <p>Der vil navnlig ikke være tale om en godkendelsesordning, som er uproportional i forhold til formålet, da netop ibrugtagning forud for opnåelse af tilladelsen effektivt afbøder de negative effekter for ejeren og brugeren af køretøjet, der kan være ved at skulle afvente Skatteforvaltningens behandling af en indgiven ansøgning om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. På denne baggrund fastholdes det foreslåede.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra DBFU.</p> <p>Det bemærkes, at der er tale om en bemyndigelse, der har til formål at sikre, at der hurtigt kan skrides ind overfor uforudsete misbrugsscenerier mv. Det er vanskeligt på forhånd at beskrive uforudset forhold nærmere. På den baggrund fastholdes teksten i lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danmarks Skatteadvokater opfordrer til, at det i bemærkningerne præciseres nærmere, hvad der konkret vil blive anset som misbrug og utilsigtet anvendelse af den foreslåede ordning.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater er på baggrund af Højesterets afgørelse af 19. december 2017 enig i, at der er behov for at foretage en justering af reglerne i registreringsafgiftslovens regler om forholdsmæssig afgift.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater vurderer, at virksomheder ikke stilles lige i forhold til import og eksport af varer, da der ikke ses at være andre brancher, som bliver pålagt at afholde særskilte omkostninger til kontrol. Danmarks Skatteadvokater påpeger, at virksomheder, der eksporterer køretøjer, afregner 15 pct. af registreringsafgiften til staten i forbindelse med udførsel af køretøjer, hvorfor virksomhederne ikke får den fulde registreringsafgift refunderet.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater stiller spørgsmålstegn ved, om der som følge af følgerne af lovforslaget er behov for at opretholde registreringsafgiftslovens § 18, hvor Skatteforvaltningen kan begære et køretøj fremstillet for forvaltningen,</p>	<p>Det vurderes ikke, at det foreslåede giver anledning til særlige retssikkerhedsmæssige overvejelser. Det er givet, at retspraksis vil skulle respekteres og grundlæggende principper for lovgivning og anden regulering vil skulle overholdes ved fastsættelse af regler.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p> <p>Skatteforvaltningen vil som udgangspunkt ikke deltage i synsforretningerne, hvorfor der stadig kan være et behov for, at Skatteforvaltningen begærer et køretøj fremstillet for forvaltningen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>når Skatteforvaltningens medarbejdere vil deltage under synsforretningen af køretøjerne.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater savner en nærmere begrundelse for behovet for at udvide udbetalingskontrollen i forhold til godtgørelse af registreringsafgift og bemærker, at en frist på tre uger til at vurdere det indsendte materiale burde være tilstrækkelig. Danmarks Skatteadvokater savner tillige en nærmere begrundelse for at udvide suspensionsfristen fra tre måneder til seks måneder ved udbetaling af eksportgodtgørelse.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater påpeger, at gebyret på 1.980 kr. ikke står mål med omkostningerne ved administration af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater opfordrer Skatteministeriet til, at der iværksættes en mere dybdegående analyse af værdiansættelsen af brugte køretøjer, således at der i lovgivningen kan komme mere tidssvarende og overskuelige bestemmelser om værdiansættelse, der både kan administreres af myndighederne og efterleves af virksomheder.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater opfordrer til, at regnskabsbestemmelsen i registreringsafgiftsloven, herun-</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p> <p>Motorstyrelsen arbejder på et system, der i højere grad skal automatisere værdiansættelse af brugte køretøjer med henblik på at sikre en mere smidig administration af værdifastsættelsen. Såfremt det viser sig, at implementeringen af dette tiltag kræver lovgivning, vil der ved en senere lejlighed blive taget stilling hertil.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der kravet om udarbejdelse af kontrakter, alene skal gælde for nye køretøjer, hvor registreringsafgiften fastsættes på grundlag af den aftalte pris for køretøjet mellem parterne.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater savner en nærmere begrundelse for behovet for at kunne udstede tvangsbøder.</p> <p>Danmarks Skatteadvokater mener, at Skatteforvaltningen bør rette henvendelse til udenlandske myndigheder, hvis der er tvivl om, at et køretøj er udført af Danmark og indregistreret i en anden medlemsstat.</p>	<p>Tvangsbøder er et middel til at søge at gennemtvinge en handlepligt og kan i dag pålægges i henhold til bestemmelser i bl.a. Skattekontrolloven, f.eks. hvor en skatteyder ikke efterkommer en anmodning om nærmere angivne oplysninger til brug for skatteansættelsen.</p> <p>Baggrunden for den foreslåede bestemmelse om tvangsbøder er, at Skatteforvaltningen ved kontrol af registreringsafgift – ud fra samme hensyn som ved kontrol af skat – kan have behov for fremtvungne oplysninger, der anses for nødvendige ved beregning af afgiften.</p> <p>Det antages, at bemærkningen relaterer sig til forslaget om videregivelse af oplysninger fra Køretøjsregisteret til andre EU lande via Eucaris. Det følger dog allerede af lovforslaget, at ved tilslutning til Eucaris vil Skatteforvaltningen få tilsvarende adgang til oplysninger i EU-landenes køretøjsregistre til brug for samme formål.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De Danske Bilimportører bifalder intentionerne om at sikre styrket regelfterlevelse på motorområdet.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>De Danske Bilimportører bemærker, at erfaringer viser, at der kan være behov for at selvanmelderordningen afskaffes. De Danske Bilimportører anser det for velbegrundet, at Motorstyrelsen fremadrettet skal fastsætte værdien af brugte køretøjer ved eksport, og De Danske Bilimportører har ingen bemærkning til indførelsen af gebyret til finansieringen heraf.</p> <p>De Danske Bilimportører bifalder tillige de foreslåede ændringer ved betaling af forholdsmæssig afgift.</p>	
<p><i>ERFAgruppen-bilsyn</i></p>	<p>ERFAgruppen-bilsyn ser frem til, at selvanmelderordningen på eksportområdet bliver afskaffet og har ikke yderligere bemærkninger hertil.</p> <p>ERFAgruppen-bilsyn foreslår, at ændringen af regler for toldsyn ved eksport af brugte køretøjer også skal være gældende for toldsyn ved import.</p> <p>ERFAgruppen-bilsyn påpeger, at medarbejderne ved Motorstyrelsen arbejder efter anden praksis, end der aktuelt fremgår af Færdselsstyrelsens vejledningstekst om toldsyn, og opfordrer til udarbejdelse af nye vejledninger.</p>	<p>Forslaget vil blive vurderet som led i det løbende arbejde med at styrke regelefterlevelsen på motorområdet.</p> <p>Det er Transport- og Boligministeriet, som har ressortansvaret for synslovgivningen og tilsyn af synshallerne. Det kan dog oplyses, at Færdselsstyrelsen arbejder på at opdatere vejledningen for toldsyn.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ERFAgruppen-bilsyn bemærker, at lovforslaget ikke omhandler mulighederne for at lade nummerpladeoperatører kræve betaling for udskrivning af prøvemærker.</p>	<p>Ændring af registreringsbekendtgørelsens § 80, stk. 2, ligger uden for rammerne for dette lovforslag. En eventuel ændring heraf vil kræve en ændring af bekendtgørelsen.</p>
<p>FDM</p>	<p>FDM har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing støtter ophævelsen af kravet om anvendelse af standardkontrakter ved indgåelse af leasingaftaler.</p> <p>Finans og Leasing er enig i forslaget, hvorefter leasinggivere, uden Motorstyrelsens godkendelse, kan foretage ændringer af leasingaftaler. Desuden foreslår Finans og Leasing ti eksempler, som ønskes tilføjet i bemærkningerne.</p> <p>Finans og Leasing opfordrer til, at Motorstyrelsen skal oprette en oversigt på styrelsens hjemmeside over tilladte ændringer, som ikke kræver godkendelse, og som løbende opdateres.</p> <p>Finans og Leasing henviser til lovforslagets § 1, nr. 8, vedrørende udformning af leasingaftaler og foreslår, at ændringen i stedet bør</p>	<p>Det er ikke hensigten, at der skal angives en udtømmende liste over mulige ændringer i bemærkningerne, og jo flere eksempler, der tilføjes, jo mere oplagt er det at fortolke listen som udtømmende. Det vil dog blive overvejet, om det vil være hensigtsmæssigt at tilføje et eller flere af de foreslåede eksempler i bemærkningerne.</p> <p>Der er ikke planer om at oprette en sådan særskilt liste på nuværende tidspunkt, men det vil være naturligt, at noget sådant kunne indarbejdes i Den Juriske Vejledning. Forslaget tages derfor til efterretning.</p> <p>Da det er muligt at indgå en leasingaftale, hvor der ikke vil kunne opnås tilladelse til betaling af forholdsmæssig afgift efter § 3 b, stk.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>omhandle, hvorvidt der reelt set er tale om en leasingaftale.</p> <p>Finans og Leasing bemærker, at bekendtgørelse nr. 699 af 8. juni 2016 skal gennemgås ift. henvisninger til ophævede og ændrede bestemmelser i registreringsafgiftsloven.</p>	<p>1, findes det foreslåede ikke hensigtsmæssigt. Desuden afspejler den valgte formulering, at det er virksomheden ansvar at vurdere og stå inde for, at ændringen er uden betydning for opnåelse af til-ladelsen efter stk. 1.</p> <p>Det er kutyme, at en bekendtgørelse ændres, når der er behov for indholdsmæssige ændringer. Det vil dog blive overvejet, om der bør udstedes en ny bekendtgørelse efter gennemførelsen af de foreslåede ændringer i dette lovforslag.</p>
<p><i>Focus advokater På vegne af Foreningen for mindre Leasingelskaber - FML</i></p>	<p>FML har noteret sig, at FML's bemærkninger til det tidligere lovforslag afgivet den 8. august 2018 vedrørende registreringsafgiftslovens § 7c, stk. 3, er inkorporeret i loven.</p> <p>FML noterer sig, at de foreslåede ændringer af udbetalingsfristerne for eksportgodtgørelse fortsat respekterer, at der ikke sker modregning i forhold til ejeren af køretøjet.</p> <p>FML forslår i tilknytning til kontrolbestemmelserne, at der indsættes en hjemmel til, at kontrolbesøg kan foretages digitalt.</p> <p>Forslaget om det digitale kontrolbesøg begrundes med, at det betragtes som særdeles arbejdsbesparende for kontrolmyndigheden, og at det ikke er forbundet med større</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranschen Danmark.</p> <p>Efter registreringsafgiftslovens § 25, stk. 1, har Skatteforvaltningen adgang til at anmode om oplysninger til brug for kontrollen med registreringsafgift. Oplysningerne kan indsendes til Skatteforvaltningen i fysisk form eller – efter omstændighederne – i elektronisk form.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>eller mindre ulempe for den kontrollerede virksomhed.</p> <p>I forbindelse med forslaget om adgangen for europæiske myndigheders til elektronisk søgning, forslår FML, at der indarbejdes en hjemmel til, at godkendte selvanmeldere også kan få adgang oplysningerne vedrørende køretøjets tekniske data, og hvorvidt der er betalt moms og afgifter.</p> <p>FML påpeger muligheden for at udarbejde en simpel standardaftale i forhold til afgift og moms og lade</p>	<p>Efter registreringsafgiftslovens § 25, stk. 2, kan Skatteforvaltningen foretage udgående kontrolbesøg hos de virksomheder, der omfattes af bestemmelsen. Adgangen til oplysninger består, uanset hvilken form oplysningerne har. Der er således også adgang til oplysninger, der foreligger i elektronisk form.</p> <p>Denne adgang til oplysninger efter anmodning og ved udgående kontrolbesøg vil ligeledes gælde efter de foreslåede ændringer af kontrolbestemmelserne.</p> <p>Adgangen svarer til Skatteforvaltningens adgang til oplysninger i henhold til kontrolbestemmelser i andre skatte- og afgiftslove, herunder i skattekontrolloven. Det er umiddelbart ikke vurderingen, at der på motorområdet foreligger sådanne særlige hensyn, der kan begrunde, at Skatteforvaltningen skal have direkte digital adgang til oplysninger, som foreslået af FML.</p> <p>Eucaris er en teknisk platform, der er udarbejdet af og for offentlige myndigheder med henblik på udveksling af informationer om køretøjer på tværs af landegrænser. Det er ikke umiddelbart foreneligt med platformens formål at give private adgang hertil.</p> <p>Der vil kunne udarbejdes en helt simpel standardkontrakt. En sådan kontrakt vil imidlertid ikke kunne</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>der være aftalefrihed på de øvrige punkter i en leasingkontrakt.</p> <p>FML opfordrer til, at det præciseres i lovforslaget, at der ved handel med brugte, ikke-indregistrerede køretøjer ikke skal angives køretøjets fulde pris inklusive afgift.</p>	<p>anses for forhåndsgodkendt i forhold til registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1, og vil derfor ikke have nogen virkning i forhold til de administrative byrder, som er forbundet med udstedelsen af tilladelser.</p> <p>Der findes desuden allerede i markedet standardkontrakter, som kan anvendes på denne måde, eksempelvis privatleasingkontrakten udarbejdet af FDM, som anvendes af en række aktører i branchen. Samlet vurderes det derfor overflødigt, at Skatteforvaltningen skulle udarbejde en sådan simpel standardkontrakt.</p> <p>Ved handel med køretøjer, hvor der ikke er noget afgiftsindhold, og hvor køretøjet ikke i forbindelse med handlen i øvrigt skal ind- eller afregistreres i Danmark, skal der ikke angives et afgiftsbeløb. Det findes ikke nødvendigt at præcisere dette i lovgivningen på nuværende tidspunkt.</p>
<p><i>Foreningen Rejsearbejdere.dk</i></p>	<p>Foreningen Rejsearbejdere.dk har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>FSR – danske revisorer</i></p>	<p>FSR påpeger, at indsættelsen af sagsbehandlingsgebyret på 1.980 kr. og ophævelse af godtgørelsen for toldsyn på 400 kr. vil medføre, omkostningerne forbundet med eksport af brugte køretøjer vil stige markant.</p>	<p>Da høringssvaret fra FSR – <i>danske revisorer</i> i sin helhed er identisk med høringssvaret fra Dansk Erhverv, henvises i det hele til kommentarerne til høringssvaret fra Dansk Erhverv.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FSR finder det uklart, hvordan sagsbehandlingsgebyret efter den 1. juli 2020 vil blive fastsat.</p> <p>FSR påpeger, at kombinationen af forlængelsen af udbetalingsfristen fra tre til ni uger, muligheden for suspendering af udbetalingsfristen fra tre til seks måneder, samt kravet om toldsyn for alle køretøjer vil forlænge eksportvirksomhedernes leveringstid til de udenlandske kunder, hvilket kan medføre, at de udenlandske kunder søger andre steder hen.</p> <p>FSR påpeger derudover, at lovforslaget kan være medvirkende til, at eksportbranchen kan blive økonomisk nødlidende, hvorfor det er kritisabelt, at forslaget ikke indeholder en længere overgangsordning, der medfører, at en branchens eksistensgrundlag ikke ophæves i løbet af kort tid.</p> <p>FSR finder det betænkeligt, at udbetalingerne til borgere og virksomheder forringes for at tilgodese Skatteforvaltningens sagsbehandlingstider.</p> <p>FSR mener ikke, det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, hvorvidt fradraget på 8.500 kr. ifm. leasing og straksibrugtagning vil kunne føre til en restance, hvis tilbagebetalingen, som fradraget beregnes af, er på under 8.500 kr.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FSR beder Skatteministeriet præcisere, hvorvidt der foretages modregning i en tilbagebetaling på under 8.500 kr. i henhold til de foreslåede ændringer om straks-ibrugtagning af leasingkøretøjer.</p> <p>FSR mener ikke, at adoptionen af fradraget på 15 pct. fra registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 3, er tilstrækkeligt sagligt begrundet, da formålet med at indføre reglerne for eksportgodtgørelsesordningen var at sikre, at eksportgodtgørelsen ikke kunne anses for at udgøre eksportstøtte. FSR påpeger i den forbindelse, at fradraget har karakter af et sagsbehandlingsgebyr eller en maskeret bøde ved tilsidesættelse af ordningen for forholdsmæssig registreringsafgift af et leasingkøretøj.</p> <p>FSR opfordrer til en præcisering af, hvorvidt opsamlingsbestemelsen vedrørende forslaget om ændring af leasingaftaler vil blive indsat som en udtømmende liste af ændringer.</p> <p>FSR angiver, at de generelle retningslinjer om straffastsættelsen skal fremgå mere klart af lovforslaget. Dette skal sikre, at der er et politisk flertal for en udstikning af generelle retningslinjer om straffastsættelsen.</p> <p>FSR angiver, at høringsmaterialet synes at være på kant med Grundlovens § 3 i forhold til princippet</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>om magtens tredeling. Det anføres hertil, at det er den dømmende magt, der fastsætter praksis for udmåling af bøder i afgiftssager, med mindre anden hjemmel er klart angivet i lovteksten.</p> <p>FSR angiver på denne baggrund, at det må kræves, at generelle retningslinjer om straffastsættelsen skal fremgå klart af det lovforslag, der vedtages af Folketinget. Dette skal sikre, at der er politisk flertal for udstikningen af generelle retningslinjer om straffastsættelsen. Det vurderes, at der er behov for et klart hjemmelsgrundlag i lovforslaget.</p>	
<i>Ledernes Hovedorganisation</i>	Ledernes Hovedorganisation har ingen bemærkninger.	
<i>Motorcykel Importør Foreningen</i>	Motorcykel Importør Foreningen bemærker, at de kan tilslutte sig lovforslaget.	
<i>Motorhistorisk Samråd</i>	Motorhistorisk Samråd er uforstående overfor den manglende mulighed for godtgørelse ved eksport for køretøjer ældre end 35 år. Motorhistorisk Samråd påpeger, at eksperter mener, det er i strid med EU-retten.	<p>Det er uden for rammerne af dette lovforslag at udvide eksportgodtgørelsesordningen sådan, at køretøjer ældre end 35 år også bliver omfattet.</p> <p>For så vidt angår bemærkningen om de gældende reglers forenelighed med EU-retten, henvises der til kommentarerne til høringssvaret fra Autobranchen Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at ændringerne i registreringsafgiftsloven omtaler alle køretøjer, der eksporteres, og opfordrer til at det præciseres i loven, at dette ikke gælder køretøjer over 35 år. Såfremt det er tiltænkt, at køretøjer over 35 år skal være omfattet af eksportgodtgørelsesordningen, bemærker Motorhistorisk Samråd, at ejerne er klar til at iagttage samme regler om kontrol og toldsyn som andre køretøjer.</p> <p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at det Digitale Motorregister er fyldt med stave- og skrivefejl og mangelfulde oplysninger.</p> <p>Motorhistorisk Samråd angiver, at en lang række af oplysninger om specifikke køretøjer gik tabt ved overgangen fra det gamle CMR til det nye digitale register. De oplysninger, der nu er tilgængelige for både myndighederne og ejerne, anses i bedste fald for mangelfulde.</p> <p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at der ikke er hel og fuld offentlig adgang til køretøjsdata og afgiftshistorik på køretøjer importeret før 2012. Motorhistorisk Samråd finder det ikke rimeligt, at køretøjer, hvor ejeren ikke har adgang til oplysninger om sit køretøj, og hvor oplysningerne er fejlbehæftede eller decideret urigtige, kontrolleres.</p>	<p>Det er ikke tiltænkt, at køretøjer over 35 år skal være omfattet af eksportgodtgørelsesordningen. Det vil blive præciseret i lovforslaget, at eksportgodtgørelsesordningen ikke omfatter disse køretøjer.</p> <p>I det omfang, at Skatteforvaltningen måtte træffe afgørelse om afgifter vedr. køretøjer, vil Skatteforvaltningen i sin afgørelse skulle anføre en begrundelse herfor, hvorved den afgiftspligtige vil blive gjort bekendt med grundlaget for afgørelsen, ligesom den afgiftspligtige vil have mulighed for at blive partshørt og klage over afgørelsen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>Patienterstatningen</i>	Patienterstatningen har ingen bemærkninger.	
<i>Skatterevisorforeningen</i>	Skatterevisorforeningen har ingen bemærkninger.	
<i>Statsautoriseret revisor Jens Høgsberg Kristensen</i>	<p>Statsautoriseret revisor Jens Høgsberg Kristensen påpeger i sit høringssvar, at lovudkastets § 1, ligesom den gældende registreringsafgiftsloves § 3 b, ikke er forenelig med EU-retten og de krav, som EU-Domstolen har fastsat til betaling af forholdsmæssig afgift, herunder de EU-retlige principper om fri udveksling af tjenesteydelser og EU-rettens regler om indregistrering af motorkøretøjer.</p> <p>Statsautoriseret revisor Jens Høgsberg Kristensen bemærker, at lovudkastets beskrivelse af gældende EU-ret, herunder lovforslagets forhold til EU-retten, er ufuldstændig og ikke tilstrækkeligt dækkende.</p>	<p>Det er vurderingen, at de gældende regler og lovforslaget i sin helhed er foreneligt med de EU-retlige principper om fri udveksling af tjenesteydelser og EU-rettens regler om indregistrering af motorkøretøjer.</p> <p>Bemærkningerne til lovforslaget vedrørende forholdet til EU-retten er uddybet.</p>
<i>Tobaksindustrien</i>	Tobaksindustrien har ingen bemærkninger.	
<i>Tobaksproducenterne</i>	Tobaksproducenterne har ingen bemærkninger.	
<i>Ældre Sagen</i>	Ældre Sagen har ingen bemærkninger.	