

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

lovgivningogoekonomi@skm.dk
nc@skm.dk
th@skm.dk
tkm@skm.dk

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl. (L129)

Bilbranchen og DI har modtaget forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl. i høring og har i den anledning en række bemærkninger til det foreslåede:

Indledende bemærkninger

Indledningsvist vil Bilbranchen og DI gerne kvittere for en samlet ny bilbeskatning, der er mere enkel, mere langsigtet, mere baseret på bilers tekniske egenskaber og mere løbende opkrævet end tilfældet er i dag.

Der har været et langt tilløb fra rapporten fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler over de efterfølgende politiske forhandlinger til den politiske aftale og det efterfølgende lovforslag. Under hele forløbet har Bilbranchen og DI anbefalet, at der i en ny bilbeskatning tages afsæt i bilernes tekniske egenskaber fremfor fortsat grundlæggende at basere afgiftens beregning på bilens værdi. Bilbranchen og DI kvitterer for en langsigtet model, men selv om resultatet er en mere teknisk og mere løbende afgift, vil afgiften som tiden går blive indhentet af de u hensigtsmæssige og administrativt tunge konsekvenser, en værdibaseret afgift har. Når den væsentligste del af bilparken på et tidspunkt udgøres af lav- eller nulemissionsbiler, vil afgiften igen kun være baseret på værdien i stedet for at belønne nye tekniske egenskaber til gavn for klima og trafiksikkerhed, og afgiftssystemet vil derfor fortsat lide under de administrative konsekvenser, der skyldes den værdibaserede afgift. Dette gælder også for beskatningen af fri bil; når alle biler er nul- eller lavemissionsbiler, vil beskatningen igen alene være baseret på værdien.

Bilbranchen og DI havde derfor gerne set en løbende og rent teknisk eller en mere teknisk baseret afgift, end resultatet er blevet. En rent teknisk baseret bilbeskatning ville på tværs af bilteknologier have sikret en mere direkte sammenhæng mellem afgiftens størrelse og bilernes klimamæssige påvirkning. Konsekvensen af at fastholde et relativt højt værdielement er eksempelvis, at blandt ikke-opladelige biler stiger hybridbiler, som har den bedste og mest brændstoføkonomiske teknologi, mere i afgift end rene benzin- og dieselbiler. Konkret skyldes det en begrænset differentiering i CO₂-tillægget for biler med udledninger op til 125 gram/CO₂ pr. km sammenlignet med differentieringen for biler med CO₂-udledning over 125 gram og over 160 gram pr. km. Ikke-opladelige biler



med avanceret hybridteknologi belønnes dermed ikke tilstrækkeligt for den afgiftsmæssige effekt af, at hybridteknologien fordyrer bilen og dermed den værdibaserede del af afgiften.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

§ 1, Registreringsafgiftsloven

Nr. 6 vedr. CO₂-tillæg

Bilbranchen og DI anbefaler, at valget af CO₂-udledning som afgiftsgrundlag tages i betragtning i forhold til planerne om indførelse af en generel CO₂-afgift, hvis en sådan afgift skal inkludere biler. Der vil i givet fald blive tale om dobbeltbeskatning, når disse i forvejen beskattes af CO₂-udledningen efter registreringsafgiftsloven.

Nr. 5, 7 og 12 vedr. brugte biler

Registreringsafgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som for nye. Registreringsafgiften nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt. Det er Bilbranchens opfattelse, at de nye regler ikke kan have virkning for brugte biler, der er registreret første gang senest den 17. december 2020. Det vil således være i strid med EU-retten, hvis brugte biler skal afgiftsberigtiges således, at afgiften afviger fra tilsvarende brugte biler til salg i Danmark.

Ved afgiftsberigtigelse af brugte biler, skal der efter lovforslaget beregnes et CO₂-udslip på baggrund af WLTP-normen. Det har eksempelvis den konsekvens, at importerede brugte biler ved afgiftsberigtigelse pr. 18. december 2020 bliver dyrere end tilsvarende brugte biler, der er registreret første gang i Danmark før den 18. december 2020 og som ved afgiftsberigtigelsen har anvendt NEDC-normen for brændstofforbruget.

Det forekommer desuden uklart, om det beregnede batterifradrag skal nedsættes med værdifaldsprocenten?

Nr. 9-20 vedr. varebiler

For så vidt ændringerne for varebiler bemærkes indledningsvist, at Bilbranchen og DI anbefaler, at disse udskydes et år, fordi ikke alle mærker er klar med varebiler i nul- og lavemissionsvarianter.

Det er vigtigt af hensyn til omkostningerne for dansk erhvervsliv at fastholde loftet over registreringsafgifter på varebiler over 3 tons. Det er vores vurdering, at den nye afgiftsmodel for varebilernes vedkommende indebærer en relativt høj beskatning af de mindre varebiler under 3 tons (sammenlignet med varebiler med en tilladt totalvægt over 3 tons). Vi finder det positivt og essentielt for erhvervslivet og især de mange små og mellemstore virksomheder i Danmark, at der fortsat skal være en maksimal afgift for varebiler over 3 tons, der afgiftsberigtiges efter regel § 5, stk. 2 – samt at denne afgift reduceres fra 56.800 kr. til 47.000 kr. Vi vurderer dog, at afgiften for en række mindre varebiler efter den nye model vil stige væsentligt sammenlignet med i dag, uden at der endnu findes et tilstrækkeligt udbud af prisbillige alternativer i form af nul- og lavemissionsbiler i

denne kategori. Samtidig kan den relativt høje beskatning af de mindre varebiler have den uheldige effekt, at nogle virksomheder vil vælge en større varebil end nødvendigt.

Varebiler har hidtil betalt en maksimal samlet registreringsafgift på Kr. 56.800 og L129 beskriver en maksimal afgift på Kr. 47.000. Denne maksimale afgift har De Danske Bilimportører, som Bilbranchen forstår det, været i dialog med Skatteministeriet om under udarbejdelsen af lovforslaget. Det har i den forbindelse været udmeldingen, at de 47.000 kr. er den maksimale afgift for summen af både den værdibaserede del af afgiften og CO₂-tillægget. Det stemmer godt overens med L 129 (bemærkningerne side 16 (venstre spalte nederst og højre øverst i pkt. 2.1.2)). Her omtales den ”værdibaserede del af registreringsafgiften”. Længere fremme i samme afsnit omtales ”at det maksimale afgiftsbeløb på Kr. 56.800 ændres til Kr. 47.000, hvorefter afgiftsbeløbet for en varebil med en tilladt totalvægt over 3 tons....., ikke vil kunne overstige Kr. 47.000”.

Når vi derimod kigger på selve lovteksten opstår der dog tvivl om, hvorvidt den maksimale afgift alene gælder for den værdibaserede del af afgiften og at CO₂-tillægget skal lægges til derefter, hvorefter bundfradraget fratrækkes. Desværre er eksemplet på side 20 anført for en varebil under 3.000 kg totalvægt, hvorfor det ikke afklarer tvivlen. Der er et akut behov for en afklaring heraf.

I øvrigt vil Bilbranchen og DI gerne benytte lejligheden til at pege på, at det for de varebiler, hvor registreringsafgiften under alle omstændigheder højest efter de nye regler kan udgøre 47.000 kr. ikke giver mening for nogen parter at foretage den genberegning af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. som blev indført ved L4 i 2017 (regal § 9a). Vi opfordrer derfor til, at der ved denne lejlighed foretages en ændring, så genberegningskravet bortfalder i disse situationer i tråd med konklusionen i Skatteministeriets ”Evaluering af leasingstramningerne” fra 2019.

Nr. 20 vedr. batterifradrag og bundfradrag

Vi bemærker, at lovforslaget som fremsat indeholder en markant skærpelse i forhold til den politiske aftale, for så vidt angår batterifradraget. Efter den politiske aftale tilfaldt batterifradraget alle plug-in hybridbiler uanset CO₂-emissionen, hvilket må siges at være logisk, fordi fradraget oprindeligt er tænkt som en afgiftsmæssig kompensation for, at batteriet udgør et betydeligt fordyrende teknisk element i både elbiler og plug-in hybridbiler. Efter lovforslaget gælder batterifradraget nu kun nul- og lavemissionsbiler, hvilket betyder, at visse plug-in hybridbiler med CO₂-udledning over 49 gram/km vil miste deres batterifradrag før tid og allerede med virkning fra fremsættelsen den 18. december i stedet for pr. 1. januar 2022.

Vil der ved beregning af batterifradraget blive regnet med hele tal eller decimaler i DMR og i givet fald hvor mange decimaler?

Køretøjer til taxikørsel er fritaget for registreringsafgift. Ikke desto mindre vil indførelse af registreringsafgift på nulemissionsbiler, der koster mere end kr. 400.000,-, have betydning for vognmændenes økonomi, da der så skal svares afgift, når vognmanden sælger køretøjet. Dette vil øge omkostningerne for vognmænd, der har valgt en nulemissionsbil, hvilket er u hensigtsmæssigt i relation til den grønne omstilling.

§ 3, Vægtafgiftsloven

DI bemærker, at lovforslaget ikke ændrer på satserne for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der er omfattet af lov om vejafgifter, og som fra 2025 vil være omfattet af en kilometerafgift for lastbiler. Disse køretøjer er heller ikke omfattet af udligningsafgiften. Dette er fornuftigt for at undgå dobbeltbeskatning og øget beskatning af mobiliteten. DI kan ikke støtte en kilometerafgift for lastbiler, der øger beskatning på mobilitet og forringer konkurrenceevnen. Hvis et flertal i Folketinget beslutter, at lastbiler mellem 3,5-12 tons også skal omfattes af en kilometerafgift, bør disse tilsvarende heller ikke være omfattet af udligningsafgift mv.

DI noterer sig at udligningsafgiften forhøjes på én gang med ca. 21 pct. for så at holdes i ro frem til 2030 frem for en årlig regulering på 1,9 pct.. I lyset af den nuværende økonomiske situation bør afgiftsstigningen i stedet indføres med en årlig mindre stigning frem mod 2030 frem for på én gang.

§ 4, Ligningsloven

DI kvitterer for den foreslåede justering af beskatningen af fri bil, som lægger sig op af, hvad DI tidligere har foreslået: Et højere miljøtillæg kombineret med en ensartet (flad) 'værdiprocent' samt skattefritagelse for værdien af arbejdsgiverbetalt installation af lade-stander ved bopælen. DI havde dog foretrukket, at ændringen kun gjaldt nye kontrakter, således at ændringerne ikke får effekt på biler, der allerede er taget i anvendelse som fri bil. Til gengæld kunne justeringerne få fuld effekt med det samme, uden indfasning. Når justeringerne også får effekt for eksisterende kontrakter, er det fornuftigt at indføre ændringerne gradvist.

DI mener dog grundlæggende, at det endelige beskatningsgrundlag bliver for høj i forhold til den reelle privatøkonomiske værdi af fri bil for medarbejderen. Dette gælder navnlig, når det påtænkes, at medarbejdere med fri bil ikke har adgang til befordringsfradrag (transport til og fra arbejde regnes som betalt af arbejdsgiveren). DI noterer sig således, at regeringen forventer, at justeringen vil føre til et varigt merprovenu fra beskatningen af fri bil – hvilket lægger sig til det varige merprovenu, der følger af andre ændringer af fri bil-ordningen over de seneste 10 år.

Særligt mener DI, at 22,5 pct. af anskaffelsesværdien synes meget høj sammenholdt med det typiske værditab på selv helt nye biler. Efter tre år med fri bil vil en medarbejder således have betalt skat af over 2/3 af bilens anskaffelsespris – foruden skat af miljøtillægget, der fremover i høj grad vil reflektere de løbende omkostninger forbundet med bielejerskab, herunder til drivmiddel. Beskatningsgrundlag for fri bil er således højere end i Danmarks nabolande.

I DI's forslag til en justering af beskatningen af fri bil indgik således en flad 'værdiprocent' på 20 pct. Til gengæld foreslår DI at 'anskaffelsespris' som grundlag for beregningen af beskatningsgrundlaget udgår og erstattes med offentlige listepreiser fra forhandlerne. På den måde sikres, at to medarbejdere med identiske biler stillet til rådighed, bliver beskattet ens, uanset hvad deres arbejdsgiver har af faktiske udgifter til bilen.

Målet må være, at den skematiske fastsættelse af beskatningsgrundlaget i fri bil-ordningen så korrekt som muligt reflekterer den privatøkonomiske værdi for medarbejderen ved at kunne råde over bilen i sin fritid – hverken mere eller mindre. DI skal på den baggrund opfordre regeringen til at analysere i hvor høj grad, dette er tilfældet, herunder om der er behov for yderligere justeringer.

Forslag om fleksibel beskatning

Hvis bilen kun er til rådighed for privat brug en del af året, nedsættes den skattepligtige værdi med det antal måneder, hvori bilen ikke har været til rådighed. *En måned skal i denne forbindelse forstås som en sammenhængende 30-dages periode og ikke en kalendermåned.* De nuværende regler for beskatning af fri bil indebærer dog, at en rådighedsperiode på blot få timer medfører beskatning af værdien af fri bil for minimum én måned.

Firmabilkøbere så vel som firmabilbrugere har som følge af denne rådighedsbeskatning et udtalt krav om levering af firmabilen den første eller den anden i kalendermåneden, idet der ønskes rådighed over køretøjet i videst muligt omfang, fordi medarbejderen beskattes for hele kalendermåneden.

Der er dermed et voldsomt pres på bilforhandlerne med leveringen af biler til erhvervslivet, herunder især til leasingselskaber, på de første dage i hver kalendermåned, hvor leveringen af firmabiler således "klumper sig sammen". Det er for branchen uhensigtsmæssigt at en meget stor del af virksomhedernes leveringer kun foregår på 1-3 dage hver måned.

Bilbranchen kan eksempelvis oplyse, at der hos en konkret medlemsvirksomhed sælges ca. 6.000 personbiler på årsbasis. Virksomheden anslår, at omkring 2.000 af disse er solgt til et leasingselskab. Samtlige disse 2.000 biler bliver typisk leveret den første, anden og tredje dag i en måned. Det vil sige, at cirka 33 pct. af virksomhedens solgte biler skal leveres inden for tre dage ud af en måned med cirka 26 arbejdsdage, herunder søndage, hvor virksomheden også leverer biler. Dette scenarie giver store problemer med plads, logistik og pukler af klargøringsarbejde på virksomhedernes værksteder.

Bilbranchen skal hermed stille forslag om en mere fleksibel beskatning af fri bil, således at beskatningen på samme måde, som når firmabilen ikke har været til rådighed, beskattes ved påbegyndt rådighed i perioder af sammenhængende 30 dage i stedet for pr. påbegyndt kalendermåned. Derved vil firmabilkunder kunne fordele leveringen af køretøjer til medarbejderne hen over en måned alt efter hvornår medarbejderen påbegynder rådigheden. Dette vil over tid lette presset på levering af køretøjer til virksomheder betydeligt. Det vil formentlig også lette presset på Motorregistret hos Motorstyrelsen og minimere risikoen for nedbrud, når ikke alle biler skal registreres inden for en kort periode.

Udgangspunktet om, at det er rådigheden, der beskattes, bibeholdes dermed som grundlaget for beskatning af fri bil, blot sker beskatningen i rullende perioder af 30 dage. Reglen om, at der ikke sker beskatning, hvis køretøjet ikke har været til rådighed i sammenhængende perioder af 30 dage kan således også bibeholdes.

§ 6 Godtgørelse af elafgift

Bilbranchen og DI kvitterer for den foreslåede videreførelse af en lavere elafgift for

erhvervsmæssig opladning til transport, hvilket er væsentlig for den grønne omstilling og for økonomien i den kollektive transport, herunder for elbusser.

§ 8 Ikrafttrædelse

Motorstyrelsen fortsætter med at administrere efter de gældende regler, indtil de nye regler, som fremgår af lovforslaget, er vedtaget og trådt i kraft. Det vil sige, at i perioden fra og med den 18. december 2020 til og med den 31. maj 2021 vil afgiftsberigtigelse og indregistrering umiddelbart fortsætte som hidtil, inklusive den hidtil planlagte afgiftsstigning på grønne biler pr. 1. januar 2021.

Det fremgår imidlertid af lovforslagets bemærkninger, at de nye afgiftsregler forudsættes anvendt fra lovforslagets fremsættelse. Der ligger dermed i lovforslaget en forventning om, at branchen lægger afgiftsdifferencen mellem de hidtil gældende regler, som anvendes i DMR og afgiften beregnet efter lovforslaget ud for bilkøberne fra og med datoen for lovforslagets fremsættelse til afgiften efter 1. juni 2021 er omberegnet og tilbagebetalt til den, der har afgiftsberigtiget bilen.

De Danske Bilimportører har foretaget en skøn over størrelsen af de udlæg/tilbagebetalinger, der vil blive tale om:

1. For elbiler drejer det sig om ca. 500 mio. kr.
2. For plug-in hybridbiler drejer det sig om over 1 mia. kr.
3. For konventionelle biler vil der ligeledes være tale om et betydelig beløb; en for-sigtig vurdering er, at det drejer sig om 3-400 mio. kr.

Branchen forventes således at lægge ud for over 2 mia. kr. i en periode på op til et helt år i en tid, hvor der samtidig skal håndteres konsekvenser og restriktioner pga. en pandemi.

Bilbranchen kvitterer derfor for, at der nu åbnes for at udsætte fristen for indbetaling af registreringsafgift i april til november, hvor man forventer, at omberegning og udbetaling af for meget indbetalt registreringsafgift er gennemført. Bilbranchen hilser initiativet meget velkommen og vil naturligvis følge implementeringen af forslaget og sikre, at udskydelsen til november er tilstrækkelig og ikke blot udsætter et likviditetsproblem til efteråret.

Uanset denne udsættelse bemærker Bilbranchen og DI, at de meget store afgiftsbeløb ud over likviditetsbelastningen vil have konsekvenser for den sikkerhed, den enkelte bilforhandler skal stille overfor Motorstyrelsen, som efter "trappemodellen" skal svare til det månedlige afgiftstilsvar. Bilbranchen gentager derfor sine mange opfordringer til at se på modellens urimelige konsekvenser og manglende proportionalitet sammenholdt med statens reelle risiko. I det omfang trappemodellen fastholdes, forslår Bilbranchen, at der i 2022 ikke sker forhøjelse af den enkelte selvanmelders sikkerhedsstillelse, selv om afgiftsbetaling 12 måneder bagud i tid har overskredet grænsen til et tilstødende trin med mere end 15 pct. Bilbranchen anbefaler endvidere at suspendere den nuværende ordning, således at der fra og med 1. januar 2021 og til udlagt registreringsafgift er tilbagebetalt, alene skal stilles sikkerhed for 500.000 kr.

L129 lægger op til, at de nye afgiftsregler kan anvendes fra og med den 18. december 2020. Gør man det, stiller Motorstyrelsen imidlertid krav om, at beløbene i fakturaen skal være beregnet efter de gældende regler. Med andre ord skal beløbene på fakturaen stemme overens med den afgift, som virksomheden angiver, dvs. sætter på månedsangivelsen og afregner over for Motorstyrelsen, selv om salgsprisen til kunden er beregnet efter de nye regler. Dette giver forhandlerne ganske store udfordringer både i relation til beregningen af moms og i forhold til at forklare kunden, hvorfor fakturaen ikke stemmer med den aftalte pris. Anvisningen fra Motorstyrelsen tvinger også virksomhederne til at omfakturere de enkelte biler, når lovændringen træder i kraft, hvilket rent administrativt er meget ressourcekrævende. Bilbranchen skal hermed foreslå, at det tillades at udforme fakturaer på baggrund af de nye regler, således som det har været muligt tidligere i lignende situationer (L4, 2017).

Overgangsordning

Den skitserede overgangsordning giver anledning til stor usikkerhed hos bilforhandlerne. Bilbranchen ønsker derfor bekræftet, at ordningen betyder, at biler, hvorom der senest er indgået bindende aftale med slutbruger og dokumentation herfor er indsendt til skattemyndighederne, skal afgiftsberigtiges med den afgift, der skulle have været betalt, såfremt bilen var registreret på købstidspunktet, herunder på baggrund af NEDC-tal. Endelig bør det præciseres, at begrebet "slutbruger" også omfatter et leasingselskabs køb af biler. Vi beder om, at det bliver præciseret i lovteksten eller bemærkningerne, at overgangsordningen tilsvarende gælder ved en bindende leasingaftale alternativt kundens accept på et leasingtilbud.

Bilbranchen ønsker endvidere svar på, om overgangsordningen også kan anvendes, selv om der ikke er fuldstændig overensstemmelse mellem slutseddel og faktura? Det forekommer ofte og er således helt normalt inden for branchen, at der er aftalt mulighed for at ændre specifikationer eller udstyr i tiden ind til levering. Udelukkes anvendelsen af overgangsordningen, hvis slutsedlen er påført forskellige forbehold, f.eks. for regulering af prisen på byttebilen eller forbehold for, at der kan komme afgiftsændringer, sådan som mange forhandlere har anført i slutsedlerne i løbet af efteråret 2020.

Bilimportører yder i mange tilfælde support til salget af en konkret bil f.eks. i form af en kreditnota. Denne support påvirker ofte afgiften. Disse supporter kan nogen gange ændre sig i perioden fra underskrivelse af slutseddel til bilen indregistreres. Hvis der sker ændringer i den support, der ydes fra importøren på den pågældende bil, og dette kan påvirke afgiften og totalprisen på slutsedlen, vil dette have den konsekvens, at bilen ikke kan afgiftsberigtiges på overgangsordningen?

Videre udgøres aftalegrundlaget langt fra altid af en egentlig slutseddel. Der anvendes i branchen også ordrebekræftelser, ordrebestillinger, e-mails og andre variationer over aftaleindgåelsen. Det bør præciseres, at en bindende aftale kan udgøres af forskellige former for aftalegrundlag.

Bilforhandleren kan efter oplysninger fra Motorstyrelsen i forbindelse med indsendelse af dokumentation og anmodning om afgiftsberigtigelse, regne med at blive kontaktet, hvis der ikke er tilstrækkelig dokumentation for en bindende aftale. Men hvor lang tid går der i givet fald, før denne besked gives fra Motorstyrelsen? Hvis forhandleren har

solgt, registreret og leveret køretøjet i tillid til, at dette kunne afgiftsberigtiges på overgangsordningen, hvor går forhandleren så hen med et eventuelt afgiftskrav, hvis Motorstyrelsen efterfølgende ikke accepterer den fremsendte dokumentation?

Bilbranchen og DI så gerne, at muligheden for at anvende overgangsordningen for biler solgt til slutbruger senest den 17. december 2020 også omfatter bilforhandlere, der selv med bindende virkning har indgået aftale om køb til eget brug senest den 17. december 2020. Bilforhandlere er jf. deres kontrakt med en bilimportør forpligtet til at købe et bestemt antal nye biler til brug for demonstration, udlejning og værkstedsbiler. Bilforhandlere betragtes i øvrigt efter registreringsafgiftsloven som slutbrugere og bør derfor også være berettiget til at registrere biler på overgangsordning, som er bestilt med bindende virkning senest den 17. december 2020. I modsat fald, skal bilforhandlere eksempelvis for en plugin hybridbil bestilt i juli 2020 til brug i virksomheden pr. 1. januar 2021 betale 45 pct. i afgift efter de nye regler, mens kunder, som har bestilt deres tilsvarende bil samtidig, kan få denne leveret på overgangsordning (dvs. med 20 pct. afgift) frem til og med 1. juli 2021.

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen
Seniorchefkonsulent