

2017/1 BTL 4 (Gældende)

Betænkning over Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift m.v.)

Ministerium: Folketinget

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

(Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerhedsudstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differentiering af brændstofforbrugsafgift m.v.)

[af skatteministeren (Karsten Lauritzen)]

1. Ændringsforslag

Skatteministeren har stillet 19 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 3. oktober 2017 og var til 1. behandling den 25. oktober 2017. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Lovforslaget blev sendt i høring samtidig med fremsættelsen. Den 19. og 26. oktober 2017 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar og to notater herom til udvalget.

Teknisk gennemgang

Efter ønske fra udvalget har en embedsmand fra Skatteministeriet på et udvalgsmøde den 2. november 2017 forud for betækningsafgivelsen besvaret spørgsmål fra udvalget om ændringsforslag nr. 5 om hjemmel til, at leasingydelsen kan forhøjes og en eventuelt fastsat restværdi kan ændres som følge af genberegning af registreringsafgiften.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Bilbranchen,
Bachmann/Partners Advokatfirma,
Dansk Bilbrancheråd og Camping Branchen,
De Danske Bilimportører,
Finans og Leasing,
Foreningen for Mindre Leasingsselskaber,
KPMG Acor Tax,
Motorhistorisk Samråd,
NOAH-Trafik og
PointBiler.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

Deputationer

Endvidere har Finans og Leasing og Motorhistorisk Samråd mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 39 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse. Skatteministeren har besvaret spørgsmål 1-34. Spørgsmål 35-39 forventes besvaret inden 2. behandling af lovforslaget.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (S, DF, V, LA og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Flertallet bemærker, at der under lovforslagets behandling er udtrykt bekymring for leasingtagers muligheder for at gennemskue, at leasingydelsen kan stige som følge af forslaget om genberegningen af afgiften senest efter 4 måneder.

Fordelingen af risiko for krav om betaling af yderligere afgift som følge af meget lave priser ved første indregistrering og efterfølgende genberegning af afgift er imidlertid et privatretligt aftalespørgsmål mellem leasinggiver og leasingstager, som ikke reguleres i registreringsafgiftsloven.

Flertallet bemærker derfor:

- At forbrugerombudsmanden bør have fokus på forbrugernes retsstilling ved indgåelse af leasingkontrakter.
- At Skatteministeriet ved udarbejdelsen af standardkontrakter bør være opmærksom på gennemsigtigheden i standardkontrakterne vedrørende stigende leasingydelser som følge af genberegning af afgift.
- At spørgsmålet omkring uforudsete stigninger i leasingydelsen som følge af genberegning af afgift vil indgå i den aftalte evaluering af leasingstramningerne i fjerde kvartal 2018.

Derudover bemærker Socialdemokratiets medlemmer af udvalget, at Socialdemokratiet med de afgivne bemærkninger ved 1. behandling kan støtte ændringerne i registreringsafgiftsloven.

Socialdemokratiet har efterspurgt et indgreb mod den konstaterede utilsigtede brug af leasingreglerne, som bl.a. er blevet afdækket af finans.dk i mange omgange i 2017. Det sker med lovforslaget. Socialdemokratiet bemærker dog, at partiet imod eget ønske ikke har været involveret i forhandlinger om ændringerne i bilbeskatningen og reguleringen af leasingmarkedet. Socialdemokratiet finder, at skatteministerens ønske om at holde forhandlingerne og det politiske forarbejde til ændringerne på leasingområdet til en snæver kreds af partier indebærer, at skatteministeren også vælger selv at bære et større ansvar for, at indgrebet på leasingområdet får den ønskede effekt. Er dette ikke tilfældet, forventer Socialdemokratiet, at skatteministeren hurtigt reagerer mod eventuelle fortsat utilsigtede forhold på leasingmarkedet og eventuelle utilsigtede samspil med andre skatteregler.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme imod de stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlemmer af udvalget er enige i flere delelementer i den omlægning af registreringsafgiften, som lovforslaget indebærer. Enhedslisten finder det således både klogt og rimeligt, at man fremover ikke kan få fradrag i registreringsafgiften for lovpligtige ABS-bremser og ESP-system, ligesom det også er fornuftigt at hæve grænsen for, hvornår man kan få fradrag for god brændstoføkonomi, da de nuværende grænser ikke længere er tidssvarende. Enhedslisten er ligeledes enig med regeringen i, at det er helt nødvendigt at lukke hullet i leasinglovgivningen.

Desværre bliver langt de fleste af de midler, som lovforslaget tilvejebringer, brugt på en sækelse af registreringsafgiften, som ifølge svar på Enhedslistens spørgsmål beløber sig til 3,5 mia. kr. efter tilbageløb, og som kommer i forlængelse af to tidligere lempelser af registreringsafgiften. Denne prioritering er Enhedslisten på ingen måde enig i.

Derudover vil virkningen af den i lovforslaget foreslåede model være, at en række mindre biler bliver dyrere, mens der derimod bliver store besparelser for langt større og dyrere biler. Den sociale profil er således skæv i lovforslaget. Samlet set kan Enhedslisten derfor ikke støtte lovforslaget.

Hvad angår ændringsforslagene, læser Enhedslisten disse som en opblødning i forhold til lovforslagets oprindelige intention om at lukke huller i forhold til leasing af biler. Det element af lovforslaget, der omhandlede opstramninger af leasing, var noget, som Enhedslisten var meget tilfreds med, og derfor ærgrer det Enhedslisten, at man nu lempet på disse opstramninger. Derfor stemmer Enhedslisten også imod ændringsforslagene.

Et *andet mindretal* i udvalget (ALT) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de stillede ændringsforslag.

Et *tredje mindretal* i udvalget (SF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 2, 4, 6, 16 og 18 og imod ændringsforslag nr. 1, 3, 5, 7-15, 17 og 19.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (RV) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil redegøre for sin stilling til de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Til § 1

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA og KF):

1) Nr. 2, 34, 37 og 43 udgår.

[Konsekvensændringer af ændringsforslag nr. 14]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA, SF og KF):

2) I den under nr. 3 foreslåede ændring af § 3 a, stk. 8, ændres to steder »køretøjet« til: »motorkøretøjet«.

[Sproglig rettelse]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA og KF):

3) Nr. 5 udgår.

[De foreslåede begrænsninger af vilkår i leasingaftaler om overskudsdeling eller overgang af økonomisk risiko fra leasinggiver til leasingtager udgår]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA, SF og KF):

4) Nr. 6 affattes således:

»6. I § 3 b, stk. 6, 3. pkt., ændres »og at« til: »medmindre afgiften genberegnes i medfør af § 9 a, og forudsat at«.

[Den indholdsmæssige ændring foreslås flyttet fra lovens § 3 b, stk. 6, 1. pkt., til § 3 b, stk. 6, 3. pkt., for at sikre bedre overensstemmelse med systematikken i bestemmelsen]

Af skatteministeren, tiltrådt af et flertal (S, DF, V, LA og KF):

5) Efter nr. 6 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 3 b, stk. 6, indsættes som nr. 7:

»7) En forhøjelse af leasingydelsen og ændring af en fastsat restværdi i henhold til leasingaftalens vilkår og som direkte følge af en ændring af afgiftsgrundlaget i medfør af § 9 a, når ændringerne sker samtidig med en forhøjelse af registreringsafgiften. Aftalen skal indeholde en nøjagtig beskrivelse af de foretagne ændringer og de økonomiske konsekvenser heraf for leasingaftalen.«»

[Hjemmel til, at leasingydelsen kan forhøjes og en eventuelt fastsat restværdi kan ændres som følge af genberegning m.v. af registreringsafgiften i medfør af § 9 a, uden at leasingaftalen skal godkendes på ny af SKAT]

Af skatteministeren, tiltrådt af et flertal (S, DF, V, LA, SF og KF):

6) I den under nr. 13 foreslåede affattelse af § 3 b, stk. 10, der bliver stk. 11, ændres »motorkøretøj« til: »køretøj«.

[Sproglig rettelse]

Af skatteministeren, tiltrådt af et flertal (S, DF, V, LA og KF):

7) Efter nr. 13 indsættes som nyt nummer:

»02. I § 3 b, stk. 12, 2. pkt., der bliver stk. 13, 2. pkt., ændres »stk. 11« til: »stk. 12.«»

[Konsekvensrettelse]

8) I det under nr. 20 foreslåede § 4, stk. 12, indsættes efter »omfattet af«: »§ 5 a, stk. 2, 2. pkt., eller«.

[Campingbiler, hvor der ved afgiftsberigtigelsen kan bortses fra udgiften til beboelsesindretning m.v., friholdes fra de foreslåede forhøjelser af tærskelværdier og tillæg i registreringsafgiften for lav brændstof-effektivitet]

9) I det under nr. 27 foreslåede § 5, stk. 14, ændres »§ 10, stk. 3« til: »§ 10, stk. 4«.

[Konsekvensændring af ændringsforslag nr. 14]

10) Nr. 30 affattes således:

»30. I § 7, stk. 1, 1. pkt., ændres »65 pct.« til: »75 pct.«»

[Konsekvensændring af ændringsforslag nr. 14]

11) I den under nr. 41 foreslåede § 9 a indsættes i stk. 1, 1. pkt., efter »udlån,«: »og som ikke er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 15,«.

[Præcisering af, at den foreslåede bestemmelse i § 9 a ikke omfatter køretøjer, der udelukkende anvendes til udlejning til valutaudlændinge]

12) I den under nr. 41 foreslåede § 9 a udgår i stk. 1, 2. pkt., »i forbindelse med arbejdets udførelse«.

[Det præciseres, at den foreslåede undtagelse til hovedreglen i den foreslåede § 9 a, stk. 1, 1. pkt., om genberegning også omfatter køretøjer, som stilles til rådighed for en medarbejder og beskattes efter ligningslovens regler om beskatning af fri bil]

13) I den under nr. 41 foreslåede § 9 a affattes stk. 2, 1. pkt., således:

»Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi korrigeret for den forløbne periode med de i § 3 a, stk. 3, nr. 1 og 2, og § 3 b, stk. 2, nr. 1 og 2, anførte satser den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til denne korrigerede afgiftspligtige værdi.«
[Præcisering af, at der skal ske tilbagediskontering af den angivne afgiftspligtige værdi for det brugte køretøj tilbage til det første registreringstidspunkt]

14) *Nr. 42* affattes således:

»**42.** I § 10, stk. 2, 1. pkt., ændres »Den afgiftspligtige værdi kan« til: »For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny i medfør af § 7 a, stk. 5, kan den afgiftspligtige værdi«.
[Løftet over den afgiftspligtige værdi bibeholdes for importerede køretøjer og for køretøjer, som repareres eller genopbygges, hvis dette medfører, at de skal afgiftsberigtiges på ny]

15) Efter nr. 43 indsættes som nyt nummer:

»**03.** I § 10 a, stk. 2, indsættes efter »hvert«: »enkelt«.
[Præcisering af, at offentliggørelsen af oplysninger skal ske på individuelt niveau, så oplysningerne for det enkelte, konkrete køretøj kan udsøges]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA, SF og KF):

16) I den under *nr. 48* foreslåede ændring af § 27, stk. 1, nr. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.
[Korrekturrettelse]

Til § 3

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA og KF):

17) I stk. 4, 1. og 2. pkt., ændres »5-12« til: »6, 01, 7-12«, »14-34« ændres til: »02, 14-33«, og »37-48« ændres til: »38-42, 03, 44-48«.
[Konsekvensændring af ændringsforslag nr. 1, 3, 5, 7 og 15]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA, SF og KF):

18) I stk. 4 indsættes som 8. pkt.:
»§ 1, nr. 10 og 11, har ikke virkning for leasingaftaler og standardaftaler, som er modtaget hos told- og skatteforvaltningen til godkendelse senest den 2. oktober 2017, og medfører ikke, at allerede godkendte leasingaftaler og standardaftaler bortfalder.«
[Overgangsordning for visse vilkår i leasingaftaler eller standardaftaler til leasing, som er godkendt eller indsendt til godkendelse, så de er modtaget senest den 2. oktober 2017]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, DF, V, LA og KF):

19) I stk. 5 indsættes efter »36«: », 41, 42«.
[Indsættelse af manglende henvisninger til den foreslåede bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a om genberegning og den foreslåede ophævelse af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2]

Bemærkninger

Til nr. 1

Der er tale om konsekvensændringer. Det foreslås i ændringsforslag nr. 14, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ændres i stedet for den med lovforslagets § 1, nr. 42, foreslåede ophævelse.

Lovforslagets § 1, nr. 2, 34, 37 og 43, havde til formål at ændre henvisninger som følge af den foreslåede ophævelse af lovens § 10, stk. 2. Idet § 10, stk. 2, i stedet foreslås ændret frem for ophævet, skal de foreslåede ændringer af henvisninger udgå.

Til nr. 2

Der er tale om en sproglig rettelse. Ved en fejl er den gældende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 8, ved lovforslagets § 1, nr. 3, foreslået ændret fra at omfatte motorkøretøjer til at omfatte køretøjer. Det foreslås, at ordlyden på dette punkt fastholdes i forhold til den gældende bestemmelse.

Til nr. 3

Det foreslås, at lovforslagets § 1, nr. 5, udgår.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at der i leasingaftaler, hvor der betales forholdsmæssig registreringsafgift, ikke skal kunne indgå vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.

Det i lovforslagets § 1, nr. 5, foreslåede havde til formål at sætte nogle fastere rammer for, hvornår et leasingforhold kunne anses for at være reelt og dermed kunne omfattes af reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift.

Den foreslåede stramning ville imidlertid medføre, at der i afgiftsmæssig sammenhæng ville blive indført en skærpet vurdering af, hvem der ejer køretøjet, i forhold til det almindelige civile ejerbe- greb. Det har ikke været hensigten.

Det er på denne baggrund, at bestemmelsen foreslås at udgå af lovforslaget.

Herefter vil man falde tilbage på retsstillingen i dag, hvor SKAT foretager en konkret vurdering af realiteten i et leasingforhold. Der er ikke i dag faste grænser for, i hvilket omfang der kan aftales overskudsdeling eller overflytning af risiko. Der er tale om en helhedsvurdering. Vurderingen af reelt ejerskab og realiteten i leasingforhold skal følge sædvanlig praksis.

Til nr. 4

I lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås en ændring, som skal sikre, at leasingaftaler ikke automatisk bortfalder som følge af genberegning af afgift m.v. i medfør af den foreslåede nye § 9 a i registreringsaf- giftsloven.

Det foreslås, at den indholdsmæssige ændring i lovforslagets § 1, nr. 6, som blev foreslået i registre- ringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6, 1. pkt., i stedet foretages i § 3 b, stk. 6, 3. pkt. Dette vil være i bedre overensstemmelse med systematikken i bestemmelsen i øvrigt.

Desuden sikres, at det sammenholdt med ændringsforslag nr. 5 er helt klart, hvilke ændringer der kan foretages i en leasingaftale som følge af en forhøjelse af registreringsafgiften i medfør af den foreslåede § 9 a, uden at det kræver fornyet godkendelse hos SKAT.

Det er hensigten, at registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6, 1. pkt., ikke skal finde anvendelse, når registreringsafgiften genberegnes i medfør af den foreslåede nye bestemmelse i lovens § 9 a. Hvilke ændringer der vil kunne foretages i leasingaftalen i forbindelse hermed, fremgår af ændringsforslag nr. 5.

Til nr. 5

Det foreslås, at der indsættes et nyt nummer i opregningen i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 6, af de ændringer, som kan foretages i en leasingaftale, uden at aftalen skal godkendes af SKAT på ny.

Formålet er at sikre, at der kan aftales en højere leasingydelse og eventuelt en ændring af en fastsat restværdi, hvis registreringsafgiften forhøjes i medfør af den foreslåede nye bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, uden at dette medfører, at leasingaftalen skal godkendes på ny.

Det foreslås desuden, at det skal være et krav, at de økonomiske konsekvenser af en ændring af afgiftsgrundlaget m.v. i medfør af den foreslåede § 9 a, herunder en forhøjelse af leasingydelsen og en eventuel ændring af restværdien, skal beskrives nøjagtigt i aftalen.

De foretagne ændringer vil skulle dokumenteres, og dokumentationen vil skulle opbevares og eventuelt udleveres eller stilles til rådighed for SKAT.

Som udgangspunkt bør der i kontrakten allerede forud for leasingaftalens indgåelse være taget højde for en eventuel forhøjelse af registreringsafgiften i medfør af § 9 a, herunder ændring af restværdien, og vilkår herfor bør være beskrevet.

Hvis det er aftalt, at leasinggiver skal bære den økonomiske risiko i forbindelse med en sådan forhøjelse af registreringsafgiften, medfører forhøjelsen af afgiften ikke ændring af leasingaftalen.

Hvis leasingaftalen indebærer, at leasingtager skal bære den økonomiske risiko i forbindelse med en forhøjelse af registreringsafgiften, og parterne derfor ønsker at foretage en ændring af leasingaftalen efter SKATs godkendelse heraf, vil der skulle udformes en aftale, der nøjagtigt beskriver den foretagne ændring og ændringens økonomiske konsekvenser for leasingaftalen. Herunder vil der i aftalen skulle indgå en beskrivelse af de resterende leasingydelsers størrelse, eventuelle andre økonomiske konsekvenser for leasingaftalen og tidspunktet for ændringens ikrafttræden. Denne aftale vil skulle stilles til rådighed for eller udleveres til SKAT efter anmodning.

Hvis leasinggiver i henhold til leasingaftalen hæfter for køretøjets restværdi, vil det i forhold til restværdien være tilstrækkeligt, at denne genfastsættes og dokumenteres samtidig med ændringen af afgiftsgrundlaget m.v. i medfør af § 9 a. Det vil ikke være et krav, at restværdien fremgår af leasingaftalen. Oplysninger om restværdien og dokumentationen herfor vil ligeledes skulle stilles til rådighed for eller udleveres til SKAT efter anmodning.

Køretøjets restværdi udgør køretøjets forventede handelspris på tidspunktet for leasingperiodens udløb. For nye køretøjer vil restværdien skulle beregnes ud fra den fastsatte nypris, indtil der foretages genberegning m.v. efter registreringsafgiftslovens § 9 a.

Det foreslåede medfører ikke, at der kan aftales andre ændringer i leasingaftalen end en forhøjelse af leasingydelsen og en ændring af en eventuelt fastsat restværdi.

Til nr. 6

Der er tale om en sproglig rettelse. Ved en fejl er den gældende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 10, der bliver stk. 11, ved lovforslagets § 1, nr. 13, foreslået ændret fra at omfatte køretøjer til at omfatte motorkøretøjer. Det foreslås, at ordlyden på dette punkt fastholdes i forhold til den gældende bestemmelse.

Til nr. 7

Det foreslås, at henvisningen i registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 12, der bliver stk. 13, rettes, så der henvises korrekt til stk. 12 frem for til stk. 11.

Det skyldes, at der i lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås indsat et nyt stk. 9 i registreringsafgiftslovens § 3 b, hvorved stk. 9-12 bliver stk. 10-13. Der er ikke taget højde for dette i lovforslaget, for så vidt angår § 3 b, stk. 12, der bliver stk. 13.

Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 8

I lovforslagets § 1, nr. 20, foreslås, at veterankøretøjer friholdes fra de foreslåede forhøjelser af tærskelværdierne og den foreslåede forhøjelse af tillægget i registreringsafgiften for lav brændstofeffekti-

vitet. Dette er begrundet i, at veterankøretøjer ofte har en lav brændstoeffektivitet sammenholdt med moderne køretøjer.

Det foreslås, at campingbiler tilsvarende friholdes fra de foreslåede forhøjelser af tærskelværdier og den foreslåede forhøjelse af tillæg for lav brændstoeffektivitet.

Ved campingbiler forstås i denne sammenhæng de køretøjer, som er omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 2. pkt. Det vil sige køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, som har en tilladt totalvægt på mindst 2 t, og som er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst fire personer.

For campingbiler gælder ligesom for veteranbiler, at de ofte har en lav brændstoeffektivitet. Dette skyldes for campingbiler en typisk højere egenvægt end tilsvarende personbiler.

Hvis der eksempelvis sammenlignes med en personbil, der trækker en campingvogn, som kan opfylde samme behov som en campingbil, bliver brændstoeffektiviteten alene målt for personbilen. Det skyldes, at personbilen først vil blive koblet sammen med en campingvogn efter afgiftsberigtigelsen. Brændstoeffektiviteten forringes således også først i forbindelse med brugen, når der trækkes ekstra vægt i form af en campingvogn, og dette vil ikke have nogen afgiftsmæssige konsekvenser.

For en campingbil måles brændstoeffektiviteten imidlertid for den samlede enhed, dvs. for både bildelen og beboelsesdelen under et. Afgiften vil derfor også blive beregnet ud fra en forventeligt noget lavere brændstoeffektivitet grundet en højere egenvægt.

Det vurderes at være uhensigtsmæssigt, at campingbiler afgiftsbelastes yderligere ved de foreslåede ændringer vedrørende brændstoeffektivitet, idet en betydelig del af den lavere brændstoeffektivitet for disse køretøjer kan henføres til den øgede egenvægt som følge af sammenbygningen af bil og beboelsesindretning i en campingbil.

Til nr. 9

Der er tale om en konsekvensændring. Det foreslås i ændringsforslag nr. 14, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ændres i stedet for den med lovforslagets § 1, nr. 42, foreslåede ophævelse.

I lovforslagets § 1, nr. 27, indgik en henvisning til den gældende § 10, stk. 4, der ville blive stk. 3 som følge af den foreslåede ophævelse af § 10, stk. 2. Idet § 10, stk. 2, ikke længere foreslås ophævet, skal henvisningen ændres tilsvarende, så der henvises korrekt til § 10, stk. 4.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvensændring. Det foreslås i ændringsforslag nr. 14, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ændres i stedet for den med lovforslagets § 1, nr. 42, foreslåede ophævelse.

Lovforslagets § 1, nr. 30, havde til dels til formål at ændre en henvisning som følge af den foreslåede ophævelse af § 10, stk. 2. Idet § 10, stk. 2, ikke længere foreslås ophævet, skal denne ændring af henvisningen udgå af lovforslagets § 1, nr. 30.

Til nr. 11

Det foreslås, at der i den foreslåede bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, 1. pkt., indsættes en præcisering af, at bestemmelsen ikke gælder for køretøjer, som er omfattet af lovens § 2, stk. 1, nr. 15.

I medfør af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 15, er køretøjer, som udelukkende anvendes til udlejning til valutaudlændinge, herunder personer med fast bopæl på Færøerne eller i Grønland, afgiftsfritaget (valutabiler).

Idet køretøjerne er afgiftsfritaget, bør de ikke være omfattet af de foreslåede regler om genberegning af afgift m.v. Det fremgår fejlagtigt af bemærkningerne til lovforslaget, at valutabiler også vil være omfattet af den nye bestemmelse i lovens § 9 a. Der beregnes registreringsafgift af valutabiler ved videresalg.

Til nr. 12

I lovforslagets § 1, nr. 41, foreslås en ny bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, hvorefter der som hovedregel i en række tilfælde skal ske genberegning af den afgiftspligtige værdi, efteropkrævning af afgift m.v. Dette omfatter leasing-, værksteds- og demobiler og biler, som erhvervsmæssigt udlejes eller udlånes m.v.

I det i lovforslagets § 1, nr. 41, affattede § 9 a, stk. 1, 2. pkt., foreslås en undtagelse til denne hovedregel. Det fremgår således, at udlån af en virksomheds egne køretøjer til virksomhedens egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse ikke anses for erhvervsmæssigt udlån og dermed ikke er omfattet af reglerne om genberegning m.v., medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Det foreslås, at kriteriet om, at virksomhedens udlån af køretøjerne skal ske i forbindelse med arbejdets udførelse, udgår.

Der er tale om en præcisering. Det har været hensigten, at også køretøjer købt af en virksomhed, som stilles til rådighed for en ansats private brug, og som beskattes efter reglerne om beskatning af fri bil i ligningslovens § 16, stk. 4, skal være omfattet af den foreslåede undtagelse. Udlån af virksomhedens køretøjer til egne medarbejderes private brug vil således ikke i sig selv medføre, at der skal ske genberegning m.v. i medfør af § 9 a.

Der vil stadig kunne være andre forhold, som gør, at der vil skulle ske genberegning m.v., f.eks. hvis køretøjerne samtidig er leasingkøretøjer.

I overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 41, lægges det fortsat til grund, at køretøjer, som anskaffes af f.eks. en bilforhandler, som udgangspunkt anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg, uanset om sådanne biler også udlånes til og anvendes af virksomhedens medarbejdere og beskattes efter ligningslovens regler om beskatning af fri bil.

Til nr. 13

Der foreslås en præcisering af den i lovforslagets § 1, nr. 41, foreslåede affattelse af den nye bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 2, 1. pkt.

Det fremgår ikke klart af ordlyden i den foreslåede bestemmelse, om der ved sammenligning af den oprindelige afgiftspligtige værdi og den på ny angivne afgiftspligtige værdi senest efter 4 måneder skal ske korrektion af sidstnævnte for den periode, der er gået mellem den oprindelige indregistrering og det tidspunkt, hvor angivelsen af den afgiftspligtige værdi sker på ny.

Det er hensigten, at den afgiftspligtige værdi, som angives på ny senest efter 4 måneder, skal korrigeres for den forløbne periode siden den oprindelige indregistrering. Det skal ske ved anvendelse af de procentsatser for månedlig afskrivning, som fremgår af registreringsafgiftslovens § 3 a, stk. 3, nr. 1 og 2, og § 3 b, stk. 2, nr. 1 og 2.

Ved korrektionen sikres, at de to afgiftspligtige værdier kan sammenlignes på et ensartet grundlag, og at den endelige afgift ikke kommer til at afhænge af, på hvilket tidspunkt angivelsen af den afgiftspligtige værdi på ny konkret foretages.

På denne baggrund foreslås formuleringen i § 9 a, stk. 2, 1. pkt., ændret, så det fremgår klart, at der skal ske den beskrevne korrektion forud for sammenligning af de afgiftspligtige værdier, beregning af afgift m.v.

Til nr. 14

I lovforslagets § 1, nr. 42, foreslås, at registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, ophæves. Bestemmelsen i lovens § 10, stk. 2, medfører, at den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer ikke kan overstige den oprindelige nypris.

Den foreslåede ophævelse var begrundet i, at det var en forudsætning for, at den foreslåede ordning med genberegning af registreringsafgift ville kunne fungere efter hensigten.

Det er imidlertid i forbindelse med høringen blevet klart, at ophævelsen af bestemmelsen desuden vil have en række utilsigtede konsekvenser. Således vil den afgiftspligtige værdi for f.eks. køretøjer, som er samlerobjekter, men som ikke er veteranbiler, kunne blive endog meget højere end i dag. Det samme gælder for køretøjer, der er blevet ombygget i et sådant omfang, at de efter registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 5, skal afgiftsberigtiges på ny.

Det foreslås derfor, at bestemmelsen i § 10, stk. 2, ikke udgår, men i stedet ændres, så den fremadrettet kun gælder for køretøjer, som ikke tidligere har været indregistreret i Danmark, eller som skal afgiftsberigtiges på ny i medfør af registreringsafgiftsloven § 7 a, stk. 5.

Med det foreslåede kan formålet med den foreslåede § 9 a i registreringsafgiftsloven stadig opfyldes, da de omfattede køretøjer netop har været registreret i Danmark tidligere, uden at ændringerne får de utilsigtede virkninger som beskrevet.

Til nr. 15

I lovforslagets § 1, nr. 43, foreslås, at der ved afgiftsberigtigelse ud over de i dag offentliggjorte oplysninger også skal offentliggøres oplysninger om den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte afgiftsgrundlag ved afgiftsberegningen.

Det er hensigten, at offentliggørelsen af oplysningerne skal ske på køretøjsniveau, så oplysningerne kan fremfindes for hvert enkelt, konkret køretøj. Tilgang til oplysningerne vil skulle ske ved konkret opslag eller anmodning.

Det foreslås derfor, at det præciseres, at offentliggørelsen sker på køretøjsniveau.

Til nr. 16

Der er tale om en korrekturrettelse. I lovforslagets § 1, nr. 48, foreslås, at overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 3, skal være strafbelagt. Det er hensigten, at det er overtrædelse af registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 4, som skal være strafbelagt. Det foreslås, at dette rettes.

Til nr. 17

Det foreslås, at de ved ændringsforslag nr. 5, 7 og 15 foreslåede bestemmelser skal indgå i opregningen af de bestemmelser, som har virkning fra og med den 3. oktober 2017, jf. lovforslagets § 3, stk. 4.

Til nr. 18

Det foreslås, at der i lovforslagets § 3, stk. 4, efter 7. pkt. indsættes en overgangsordning, for så vidt angår visse vilkår i leasingaftaler og standardaftaler til leasing, som er godkendt af SKAT, eller som er indsendt til godkendelse og modtaget hos SKAT senest den 2. oktober 2017, så disse aftaler fortsat kan godkendes og anvendes og ikke automatisk bortfalder.

Det skyldes, at de foreslåede ændringer af ordlyden af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, nr. 8 og 9, der bliver stk. 10, nr. 8 og 9, ellers ville kunne medføre, at leasingselskaber ikke ville kunne indgå nye leasingaftaler, før SKAT på ny har godkendt konkrete leasingaftaler eller standardaftaler. Dette er ikke hensigtsmæssigt, idet der må påregnes en vis sagsbehandlingstid hos SKAT.

Det foreslåede har til formål at sikre, at det i en overgangsperiode er muligt fortsat at anvende allerede godkendte standardaftaler uanset det i lovforslagets § 1, nr. 10 og 11, foreslåede. Dette vil gælde, indtil det bliver obligatorisk at anvende de af SKAT udarbejdede standardformularer, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, og § 3, stk. 6.

Der kan fortsat være andre forhold end de i lovforslagets § 1, nr. 10 og 11, foreslåede ændringer, som medfører, at tidligere godkendte standardaftaler skal godkendes på ny. Det foreslåede ændrer ikke herpå.

Det foreslåede medfører heller ingen ændringer, for så vidt angår forholdet mellem leasinggiver og leasingtager og allerede indgåede leasingaftaler m.v.

Til nr. 19

Ved en fejl er lovforslagets § 1, nr. 41 og 42, udeladt i opregningen af bestemmelser, som er omfattet af overgangsordningen i lovforslagets § 3, stk. 5. Dette foreslås rettet.

Det har været hensigten, at opregningen af bestemmelser omfattet af overgangsordningen i lovforslagets § 3, stk. 5, skulle omfatte de bestemmelser, som specifikt vedrører forholdsmæssig registreringsafgift og leasing m.v., dvs. også den i lovforslagets § 1, nr. 41, foreslåede nye bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 9 a om genberegning af afgift m.v. og den i lovforslagets § 1, nr. 42, foreslåede ophævelse af bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, om loft over den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer.

Formålet er at sikre, at igangværende leasingforhold m.v. for de køretøjer, hvor der den 3. oktober 2017 betales forholdsmæssig registreringsafgift, kan afsluttes efter de hidtil gældende regler, herunder også vedrørende betaling af restafgift og værditabsberegning m.v.

Dennis Flydtkjær (DF) Hans Kristian Skibby (DF) Kim Christiansen (DF) Jan Rytkjær Callesen (DF)
Mikkel Dencker (DF) René Christensen (DF) Louise Schack Elholm (V) Jan E. Jørgensen (V)
Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V) Torsten Schack Pedersen (V) Mads Fuglede (V)
Joachim B. Olsen (LA) nfm. May-Britt Katstrup (LA) Anders Johansson (KF) Per Husted (S)
Malte Larsen (S) Daniel Toft Jakobsen (S) Jesper Petersen (S) Mattias Tesfaye (S)
Peter Hummelgaard Thomsen (S) fmd. Claus Larsen-Jensen (S) Rune Lund (EL) Pelle Dragsted (EL)
Josephine Fock (ALT) René Gade (ALT) Andreas Steenberg (RV) Lisbeth Bech Poulsen (SF)
Jacob Mark (SF)

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Tjóðveldi (T)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Alternativet (ALT)	10	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 4

Bilagsnr.	Titel
1	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Henvendelse af 3/10-17 fra Finans og Leasing vedrørende foretræde
3	Lovforslag sendt i høring
4	Henvendelse af 27/9-17 fra Dansk Bilbrancheråd og Camping Branchen
5	Meddelelse om, at der åbnes for spørgsmål til lovforslaget
6	Henvendelse af 4/10-17 fra Bachmann/Partners Advokatfirma
7	Henvendelse af 7/10-17 fra NOAH-Trafik
8	Henvendelse af 10/10-17 fra Foreningen for Mindre Leasingselskaber
9	Henvendelse af 10/10-17 fra Finans og Leasing
10	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
11	Orientering om kommende ændringsforslag (finansiel leasing)
12	Henvendelse af 18/10-17 fra Motorhistorisk Samråd
13	Høringsskema og høringssvar, fra skatteministeren
14	Henvendelse af 19/10-17 fra Motorhistorisk Samråd
15	Henvendelse af 24/10-17 fra PointBiler
16	Supplerende høringsskema og høringssvar, fra skatteministeren
17	Henvendelse af 26/10-17 fra Finans og Leasing
18	1. udkast til betænkning
19	Henvendelse af 27/10-17 fra Finans og Leasing
20	Henvendelse af 27/10-17 fra KPMG Acor Tax
21	Ændringsforslag, fra skatteministeren
22	Henvendelse af 30/10-17 fra De Danske Bilimportører
23	Henvendelse af 31/10-17 fra De Danske Bilimportører
24	Henvendelse af 31/10-17 fra De Danske Bilimportører
25	Supplerende ændringsforslag, fra skatteministeren
26	Henvendelse af 1/11-17 fra Bilbranchen
27	2. udkast til betænkning
28	Supplerende ændringsforslag, fra skatteministeren
29	Henvendelse af 2/11-17 fra Finans og Leasing

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 4

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelsen af 3/10-17 fra Finans og Leasing, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelsen af 27/9-17 fra Dansk Bilbrancheråd og Camping Branchen, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om kommentar til henvendelsen af 4/10-17 fra Bachmann/Partners Advokatfirma, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 4 Spm. om oversendelse af et notat, der beskriver, hvordan Finansministeriet kommer frem til, at aftalen om bilafgifter m.v. af er CO₂-neutral, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm. om oversendelse af en beregning på resultaterne, herunder CO₂-effekten, af en bilafgiftsmodel, der følger aftalen af 21/9-17, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning af de direkte lempelser på registreringsafgiften er for biler, hvor den lave sats sættes ned fra 105 pct. til 85 pct., og hvor skalaknækket hæves til 185.000 kr., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning af de direkte lempelser på registreringsafgiften er for motorcykler, hvor satsen sættes ned fra 105 pct. til 85 pct., og hvor skalaknækket hæves til 58.400 kr., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er af at fjerne fradraget for henholdsvis ABS-bremser og ESP-system, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er ved at hæve fradraget på selealarmer fra 200 kr. til 1.000 kr., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er af at hæve fradraget på biler, der har modtaget fem stjerner i EURO-NCAP, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er af, at man går fra at kunne få fradrag for god brændstoføkonomi fra 16 km/l for benzinbiler og 18 km/l for dieslbiler, til at man fremover først vil kunne få fradraget for god brændstoføkonomi fra 20 km/l for benzin biler og 22 km/l for dieslbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er af, at man fremover hæver afgiften for dårlig brændstoføkonomi fra 1.000 kr. til 6.000 kr., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er af den samlede opstramning i forhold til reglerne for leasing af biler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om, hvad den isolerede provenuvirkning er af, at den grønne ejerafgift hæves, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om kommentar til henvendelsen af 7/10-17 fra NOAH-Trafik, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om kommentar til henvendelsen af 10/10-17 fra Foreningen for Mindre Leasingselskaber, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om kommentar til henvendelsen af 10/10-17 fra Finans og Leasing, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om at fremlægge de beregninger og antagelser vedrørende bl.a. dynamiske og klimamæssige effekter, der ligger til grund for regeringens forslag, jf. artikel i Berlingske Business den 4/10-17, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 19 Spm. om i forlængelse af notatet »Foreslåede stramninger i L 4 og konsekvenser for finansiel leasing« at redegøre for, hvad dette får af provenumæssige konsekvenser for lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om i forlængelse af notatet »Foreslåede stramninger i L 4 og konsekvenser for finansiel leasing« at redegøre for, hvor mange administrative udgifter der på årlig basis vil være forbundet med ikke at gennemføre den i lovforslaget oprindelig foreslåede administrative lettelse, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om i forlængelse af notatet »Foreslåede stramninger i L 4 og konsekvenser for finansiel leasing« at redegøre nærmere for, hvordan SKAT i dag foretager den konkrete vurdering i forhold til, hvornår der er tale om et køb »maskeret« som leasingaftale, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om i forlængelse af notatet »Foreslåede stramninger i L 4 og konsekvenser for finansiel leasing« at redegøre for, hvorledes ministeren forventer at leasingmarkedet vil udvikle sig, såfremt lovforslaget gennemføres som fremsat, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om, i forlængelse af notatet »Foreslåede stramninger i L 4 og konsekvenser for finansiel leasing« at redegøre nærmere for, hvorfor det fremsatte lovforslag ikke vil kunne håndhæves over for udenlandske leasingselskaber i forhold til EU-retten, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om kommentar til henvendelsen af 19/10-17 fra Motorhistorisk Samråd, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om kommentar til henvendelsen af 18/10-17 fra Motorhistorisk Samråd, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om kommentar til henvendelsen af 24/10-17 fra PointBiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om ministerens kommentar til artiklen i Jyllands-Posten den 18/10-17 »Kontrakter med kort løbetid gemmer på en smutvej for leasingselskaber«, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om kommentar til materiale fra Dansk Erhverv og Finans og Leasings foretræde den 26/10-17, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om kommentar til præsentation fra Finans og Leasing den 26/10-17, til skatteministeren
- 30 Spm. om kommentar til henvendelsen af 27/10-17 fra Finans og Leasing, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om kommentar til henvendelsen af 27/10-17 fra KPMG Acor Tax, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om kommentar til henvendelsen af 30/10-17 fra De Danske Bilimportører, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om kommentar til supplerende henvendelse af 31/10-17 fra De Danske Bilimportører, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 34 Spm. om kommentar til henvendelsen af 31/10-17 fra PointBiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om kommentar til henvendelsen af 1/11-17 fra Bilbranchen, til skatteministeren
- 36 Spm. om kommentar til henvendelsen af 2/11-17 fra Finans og Leasing, til skatteministeren
- 37 Spm. om, hvorfor der ikke i lovforslaget indgår en genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi efter udløbet af en leasingperiode på 3 måneder, når et køretøj sælges til udlandet, mens denne genberegning sker for køretøjer, der sælges i Danmark efter endt leasingperiode på 3 måneder, til skatteministeren
- 38 Spm. om, hvorfor en genberegning af et køretøjs værdi i lovforslaget tilsyneladende kun gælder fremadrettet, således at en leasingperiodens første 4 måneder kan fås med et lavt »bilvask«-beregningsgrundlag, til skatteministeren
- 39 Spm. om, hvorfor der ikke i lovforslaget sker en ændring i beskatningsgrundlaget af værdien af fri bil, når registreringsgrundlaget ændres ved genberegning af et køretøjs værdi, til skatteministeren