

Skatteministeriet
Udkast

J.nr. 2023-2160

Forslag

til

Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven

(Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)

§ 1

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 785 af 24. maj 2022, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 6 indsættes efter »organer,«: »eller som benyttes til lejlighedsvis kørsel med småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel for de sociale myndigheder,«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 18, ændres »og« til: »,«.

3. I § 2, stk. 1, nr. 19, ændres »adgang.« til: »adgang og«.

4. I § 2, stk. 1, indsættes som nr. 20:

»20) køretøjer, der benyttes af hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, der specielt er indrettet og udelukkende anvendes til brug for tapning af blod. Der må kun befordres personer, der er nødvendigt personale ved tapning af blod. «.

5. I § 4, stk. 3, 5. pkt., og § 5, stk. 5, 5. pkt., udgår », 9«.

6. I § 4, stk. 3, indsættes som 7. og 8. pkt.:

»For personbiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9. Det efter 7. pkt. beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«

UDKAST

7. I § 5, stk. 5, indsættes som 7. og 8. pkt.:

»For varebiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9. Det efter 7. pkt. beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«

8. I § 5 a, stk. 2, indsættes som 4. pkt.:

»For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, som er indrettet med køkken-, toilet- og bedefaciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, fastsættes afgiften til minimumsafgiften efter 3. pkt.«

9. I § 7 c, stk. 1, indsættes som 5. pkt.:

»Hvis ikke køretøjet er udført senest 3 måneder efter indgivelsen af anmodningen om godtgørelse, afvises anmodningen.«

10. I § 10, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »her i landet«: »og er 5 år eller ældre«.

11. I § 10 a, stk. 2, nr. 2, ændres »betalte« til: »opkrævede«.

12. I § 15 indsættes som stk. 6 og 7:

»Stk. 6. Sikkerhed stillet efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2, frigives, når virksomhedens registrering er bragt til ophør. Told- og Skatteforvaltningen kan dog undlade at frigive en sikkerhed efter reglerne i opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt.

Stk. 7. Skatteministeren fastsætter nærmere regler for sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2«.

13. I § 16 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. En angivelse af afgiften af et køretøj skal ske senest samtidig med registrering af køretøjet i Køretøjsregisteret. En registreret virksomhed kan ikke ændre angivelsen efter registrering af køretøjet.«

§ 2

UDKAST

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 7 b, stk. 2, nr. 9, 2. pkt. ændres »fabrikant eller importør af køretøjer« til: »fabrikant, importør eller virksomhed, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing«

2. I § 7 g, stk. 3, indsættes efter »ansvarsforsikring«: »for motordrevne køretøjer«.

3. I § 10, stk. 2, ændres »et sæt prøvemærker til bil eller for et prøvemærke til motorcykel.« til: »prøvemærker til et køretøj.«

4. I § 11 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Der skal ikke ske betaling efter stk. 1, hvis en ændring af en registrering, der foretages fra og med den 1. juli 2024 til og med den 31. december 2024, alene foretages som følge af ændring af regler udstedt i medfør af § 1, stk. 3, om, hvem der anses som brugere af et køretøj. Dette gælder dog ikke i tilfælde af, at det pågældende køretøj samtidig afmeldes.«

§ 3

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1147 af 31. maj 2021 foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 9, 1. pkt., ændres »0,2 pct.« til: »0,3 pct.«

2. I § 3, stk. 9, 2. pkt., ændres »6,4 l« til: »9,5 l«.

3. I § 3, stk. 9, 3. pkt., ændres »7,4 l« til: »10,5 l«, og »9,0 l« ændres til: »11 l«.

4. I § 3 c, stk. 2, ændres »29« til: »36,2«, og »32« ændres til: »40«.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2024, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 10 træder i kraft den 1. juli 2024.

UDKAST

Stk. 3. § 1, nr. 5-9, 11 og 13, og § 3 træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 4. § 1, nr. 12, har for så vidt angår registreringsafgiftslovens § 15, stk. 6, også virkning for sikkerhed, der er stillet før den 1. januar 2024.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Udvidelse af afgiftsfritagelsen for taxikørsel

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Afgiftsfritagelse for blodbusser

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter minimumssatserne

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Bemyndigelsesbestemmelse vedr. sikkerhedsstillelser

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerhed

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.6. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering

2.6.1. Gældende ret

UDKAST

2.6.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Udvidelse af regler om brug af prøveskilte til optagelse af reklame

2.7.1. Gældende ret

2.7.2 Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Ansvarsforsikring til prøvemærker

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.9. Opkrævning af gebyr ved prøvemærker for alle slags køretøjer

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.10. Ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer

2.10.1. Gældende ret

2.10.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.11. Offentliggørelse af den opkrævede registreringsafgift

2.11.1. Gældende ret

2.11.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.12. Ændring af omregningsmetode fra egenvægt

2.12.1. Gældende ret

2.12.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.13. Frist for eksport af køretøjer

2.13.1. Gældende ret

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.14. Gebyrfritagelse af ændring af bruger i Køretøjsregisteret i en nærmere fastsat periode og under visse betingelser

2.14.1. Gældende ret

UDKAST

2.14.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1 Økonomiske konsekvenser for det offentlige

3.2 Implementerings konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

4.1. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering

4.2 Udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerheds

4.3 Øvrige forslag

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Klimamæssige konsekvenser

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

8. Forholdet til EU-retten

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget foreslås en række tilpasninger af reglerne på motorområdet, som blandt andet skal fremme og styrke regelefterlevelsen til gavn for borgere og branchen, og som vil lette administrationen af området.

Det foreslås, at afgiftsfritagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, typisk taxier og andre hyrevogne, lejlighedsvis må køre med små forsendelser uden ledsager og foretage kørsel for sociale myndigheder, hvilket vil komme både borgere, virksomheder og det offentlige til gode. Herudover foreslås det at afgiftsfritage blodbusser på grund af det vigtige samfundsmæssige formål, som de tjener.

Det foreslås desuden at forenkle afgiftsberegningen af visse autocampere, så de altid afgiftsberigtiges med 45 pct. Det vil gøre afgiftsberegningen mere overskuelig. Desuden vil ændringen betyde en administrativ lettelse for Skatteforvaltningen.

Desuden foreslås det, at skatteministeren skal kunne fastsætte regler for den sikkerhedsstillelse, som virksomheder med tilladelse til at beregne og angive afgift i Køretøjsregistret (selvanmeldere) og evt. til også at angive forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer (selvangivere) skal præstere, og at Skatteforvaltningen skal kunne undlade at frigive en sikkerhedsstillelse under en igangværende kontrolsag med henblik på at sikre, at der er midler til stede til at dække virksomhedens afgifter mv.

Yderligere foreslås det, at det ikke skal være muligt for selvanmeldere- og selvangivere at ændre i månedsangivelsen over afgiftsberigtigede køretøjer efter, at køretøjet er indregistreret i Køretøjsregisteret. Forslaget skal mindske muligheden for svig.

For at sikre lige konkurrencevilkår foreslås det desuden, at virksomheder, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing, skal have mulighed for at bruge prøveskilte til optagelse af foto og film i reklameøjemed. Virksomhederne vil dermed være ligestillet med fabrikanter og importører.

Det foreslås desuden at ensarte værdifastsættelsen af leasingkøretøjer, der er indregistreret første gang i Danmark som nye, og som er omfattet af genberegningsskrevet, i forhold til brugte køretøjer, der er op til 5 år gamle, således at sidstnævnte ikke har et loft over den afgiftspligtige værdi.

Derudover foreslås en række ændringer af overvejende teknisk karakter, der vurderes at være hensigtsmæssige for administrationen af motorområdet.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Udvidelse af afgiftsfritagelsen for taxikørsel

2.1.1. Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftsloven § 1, at der svares afgift til statskassen af motorkøretøjer, som skal registreres i Køretøjsregisteret efter lov om registrering af køretøjer (herefter køretøjsregistreringsloven), og af påhængs- og sættevogne til sådanne motorkøretøjer.

Af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, fremgår dog en række undtagelser til hovedreglen om afgiftspligt. Af § 2, stk. 1, nr. 6, fremgår, at personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og organer, er afgiftsfritaget.

Ved erhvervmæssig personbefordring forstås, jf. taxilovens § 1, kørsel i et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren indbefattet, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Denne bestemmelse omfatter således personbiler som f.eks. hyrevogne og taxier.

Det fremgik af registreringsafgiftslovens § 6 a, som blev ophævet med lov nr. 1503 af 23. december 2014, at køretøjer med tilladelse til taxikørsel efter § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel, at der skulle betales 0 pct. i afgift af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten. Det var en betingelse, at køretøjet alene blev benyttet til erhvervmæssig personbefordring og alene til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.

Indtil ikrafttrædelsen af lov nr. 1503 af 23. december 2014 kunne man således benytte en taxi mv. til at udføre lejlighedsvis kørsel af hastende småforsendelser uden ledsager eller kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder, uden at dette medførte pligt til at betale fuld registreringsafgift.

Med ophævelsen af § 6 a samt afgiftsfritagelsen af personkøretøjer, der benyttes til erhvervmæssig persontransport, udgik imidlertid muligheden for at benytte disse køretøjer til sådan kørsel, uden at der skulle svares fuld registreringsafgift, jf. § 1. I bemærkningerne til lovforslaget til lov nr. 1503 af 23. december 2014, jf. Folketingstidende 2014-15, tillæg A, L 43, fremgår ikke, hvorfor sådan anvendelse af køretøjerne ikke længere skulle være omfattet af de mere gunstige afgiftsregler.

UDKAST

2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes, at muligheden for at benytte taxier, hyrevogne og lignende til lejlighedsvis kørsel med småforsendelser uden ledsager eller til kørsel for de sociale myndigheder blev ophævet ved en fejl ved vedtagelse af lov nr. 1503 af 23. december 2014.

Da muligheden for at benytte taxier m.v. til sådanne formål bidrager til løsning af en samfundsmæssig opgave, der også kan have stor betydning for den enkelte borger, foreslås det at udvide anvendelsesområdet for § 2, stk. 1, nr. 6, så personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport igen kan anvendes til lejlighedsvis småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel for de sociale myndigheder.

Som eksempler på kørsel med småforsendelser er små postforsendelser, transport af medicin fra apoteker, laboratorieprøver til og fra hospitaler, udbringning af varer eller udbringning af blomster, kranse og lignende m.m.

Ved kørsel for de sociale myndigheder menes f.eks. udbringning af mad til pensionister uden personaleledsagelse, udbringning af medicinsk udstyr eller lignende, men også til anden tilsvarende kørsel.

Det er en betingelse for at anvende muligheden, at den, der køber transportydelsen, også betaler for ydelsen. Dette kan fx være et hospital eller en social myndighed, der bestiller transportydelsen. Transporten vil skulle betales efter taksten for passagertransport.

2.2. Afgiftsfritagelse for blødbusser

2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftsloven § 1, at der svares afgift til statskassen af motorkøretøjer, som skal registreres i Køretøjsregisteret, og af påhængs- og sættevogne til sådanne motorkøretøjer.

Af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1 fremgår en række fritagelser for afgiftspligt. Herunder indgår bl.a. ambulancer og rustvogne i § 2, stk. 1, nr. 4, personkøretøjer og varevogne som nævnt i § 5, stk. 1, 2 og 7, der udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner jf. § 2, stk. 1, nr. 2, samt personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og organer i § 2, stk. 1, nr. 6.

Herudover er busser, der med tilladelse efter lov om buskørsel udelukkende benyttes til erhvervmæssig personbefordring, afgiftsfritagne. Busser,

UDKAST

hvortil der ikke er opnået tilladelse efter lov om buskørsel, vil skulle afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5 a.

Afgiftsfritagelserne efter § 2, stk. 1, nr. 1-19, omfatter ikke køretøjer, der er bygget eller ombygget med henblik på anvendelse ved blodtapning fra personer, der har tilmeldt sig som bloddonorer (blodbusser).

2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De danske hospitaler er afhængige af donorblod for at kunne behandle patienter. Bloddonorer er med til at sikre den nødvendige blodforsyning og gør dermed en stor forskel for mange mennesker. For at sikre et tilstrækkeligt antal bloddonorer er der behov for mobile tappeenheder, så bloddonorer kan give blod på en lokalitet, hvor det passer dem.

Blodbusser anses for vigtige i forbindelse med løsningen af en vigtig samfundsopgave og bør være afgiftsfritagne i lighed med f.eks. ambulancer og personbiler, som benyttes til transport af blod og organer.

Det foreslås at afgiftsfritage blodbusser ved at ændre registreringsafgiftslovens § 2, så blodbusser afgiftsfritages. Afgiftsfritagelsen skal kunne opnås, hvis det kan dokumenteres, at køretøjet er indrettet som blodbus og kun anvendes som mobil tappeenhed. Den foreslåede ændring vil således medføre, at busser, som anvendes til blodtapning kan afgiftsfritages ved indregistreringen i Køretøjsregistret.

2.3. Afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter minimumssatserne

2.3.1. Gældende ret

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, 1. pkt., at autocampere, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 4, det vil sige efter samme regelsæt som almindelige personbiler. Det følger af § 4, stk. 1 nr. 2, at der af de første 55.600 kr. af køretøjets afgiftspligtige værdi betales 25 pct. i registreringsafgift. Der betales 85 pct. af værdien mellem 55.600 kr. og 172.900 kr. og 150 pct. af resten (2010-niveau).

Hvis autocamperen har en tilladt totalvægt på mindst 2 t og er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 2 personer, kan der i afgiftsberegningen ses bort fra udgiften til beboelsesindretning samt fortjeneste og moms heraf, jf. § 5 a, stk. 2, 2. pkt.

Afgiften beregnet efter 2. pkt. skal dog altid for køretøjets samlede værdi eksklusive afgift, mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten, jf. § 5 a, stk. 2, 3. pkt. (benævnes ofte "45 pct. reglen").

UDKAST

Det betyder, at ejere af autocampere, der har en tilladt totalvægt på mindst 2 t, og som opfylder kriterierne om indretning og konstruktion jf. § 5 a, stk. 2, 2. pkt., som minimum skal svare den registreringsafgift, som fremkommer ved beregning efter 45 pct. reglen.

Overstiger registreringsafgiften beregnet efter § 4 den registreringsafgift, som fremkommer ved beregning efter 45 pct. reglen, er det dette højere afgiftsbeløb, der skal svares.

2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er vanskeligt for både Skatteforvaltningen og branchen at foretage afgiftsberegninger af visse autocampere efter § 5 a, stk. 2, 2. pkt., da det ikke altid er muligt at indhente oplysninger fra køretøjets fabrikant om værdien af beboelsedelen. Værdifastsættelsen af beboelsedelen vil derfor ofte være forbundet med et skøn, som kan være vanskeligt at foretage.

Det foreslås derfor, at der af køretøjer med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, og som er indrettet med køkken-, toilet- og bade faciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, altid skal svares afgift beregnet som mindsteafgiften efter § 5 a, stk. 2, 3. pkt.

Dermed vil der ikke skulle ske en særskilt opgørelse af værdien af beboelsedelen.

Fælles for de autocampere, som er omfattet af den foreslåede ændring, er, at der er tale om egentlige autocampere og ikke f.eks. person- og varebiler, der er ombygget til autocampere. Egentlige autocampere er således typisk bygget på lastbilchassiser, som har en tilladt totalvægt på 3 t eller mere.

Den foreslåede ændring fordrer desuden, at den egentlige autocamper er udstyret med køkken-, toilet- og bade faciliteter, da disse faciliteter typisk adskiller egentlige autocampere fra ombyggede person- og varebiler. Dette sikrer, at egentlige autocampere og ikke ombyggede person- eller varebiler omfattes af den foreslåede bestemmelse.

Den foreslåede ændring vedrører således ikke andre af de køretøjer, som er omfattet af § 5 a, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse. Vare- eller personbiler m.v., som er ombygget til autocampere, vil således ikke være omfattet af den foreslåede ændring. Køretøjer i denne kategori vil stadig skulle afgiftsberigtiges efter reglerne i § 4 med fradrag af udgifterne til beboelsesindretningen eller efter 45-pct. reglen.

Den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, vil medføre, at alle autocampere med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, og som er

indrettet med køkken-, toilet- og bade faciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, vil kunne afgiftsberigtiges til minimumsafgiften beregnet efter 45 pct. reglen.

2.4. Bemyndigelsesbestemmelse vedrørende sikkerhedsstillelser

2.4.1 Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 14, stk. 1, at en virksomhed kan registreres hos Skatteforvaltningen med den virkning, at virksomheden kan angive afgiften af et køretøj og periodevis betale afgiften af de køretøjer, for hvilke virksomheden har angivet afgiften.

I § 15, stk. 1, nr. 1-5, er betingelserne fastsat for, at en virksomhed kan registreres. Ifølge nr. 5 skal virksomheden stille sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter efter registreringsafgiftsloven, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser.

Af § 15, stk. 2, fremgår, at Skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar efter registreringsafgiftsloven, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Skatteforvaltningen kan med 1 måneds varsel til den første i en måned ændre kravet om sikkerhedsstillelse, hvis virksomhedens forhold har ændret sig væsentligt i forhold til tidspunktet for sikkerhedsstillelsen eller den seneste regulering, eller hvis Skatteforvaltningens fastsættelse af sikkerhedens størrelse har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger.

En virksomhed skal således stille sikkerhed på mindst 500.000 kr. efter stk. 1, nr. 5, og Skatteforvaltningen er overladt en skønsmæssig beføjelse med angivelse af en række risikofaktorer, som kan føre til et krav om en højere sikkerhedsstillelse.

Bestemmelsen i § 15, stk. 2, blev indsat ved § 1, nr. 46, i lov nr. 1195 af 14. november 2017 med samme affattelse som i det fremsatte lovforslag nr. L 4 af 3. oktober 2017. Ved ændringsloven blev minimumssikkerhedsstillelsen i § 15, stk. 1, nr. 5, forhøjet fra 200.000 kr. til 500.000 kr.

Af Folketingstidende, tillæg A, L 4 som fremsat, side 18, fremgår om den politiske aftale om *Omlægning af bilafgifterne*, at ”aftaleparterne er enige om at forhøje minimumssikkerhedsstillelsen til 500.000 kr., og at der tilføjes et variabelt element, som vil afhænge af selvanmelderens afgiftstilsvar”. Videre fremgår det, at forslaget ”har til formål at sikre, at

UDKAST

sikkerhedsstillelsen for de enkelte virksomheder står mål med størrelsen af det afgiftstilsvar, som de hæfter for.”

Af Folketingstidende, tillæg A, L 4, som fremsat side 35, fremgår, at ”det foreslås, at der indføres en eksplicit hjemmel til, at SKAT kan fastsætte en højere sikkerhedsstillelse end minimumsikkerhedsstillelsen. Samtidig foreslås de kriterier, som SKAT skal lægge til grund ved fastsættelsen af størrelsen af sikkerhedsstillelsen, præciseret direkte i loven ved indsættelse af en ny § 15, stk. 2.” Videre fremgår det, at der ”lægges op til, at SKAT skal vurdere behovet for sikkerhedsstillelse ud fra virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Øvrige risikofaktorer kan eksempelvis være manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsvaret, tidligere betalingsproblemer eller tilsvarende faktorer, som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje.”

Hvis der ikke er tilstrækkelige oplysninger om historisk afgiftstilsvar, kan der tages udgangspunkt i et forventet afgiftstilsvar. Det samme gælder, hvis der er grund til at antage, at virksomhedens afgiftstilsvar vil ændre sig i væsentligt omfang, uanset om det er i op- eller nedadgående retning.

Det fremgår endvidere af Folketingstidende, tillæg A, L 4, som fremsat side 36, at det ”vil være op til SKAT at vurdere, hvornår virksomhedens forhold har ændret sig i en så væsentlig grad, at der er behov for en ændring af sikkerhedsstillelsen. Det er dog hensigten, at de valgte intervaller for afgiftstilsvaret skal være så robuste, at der ikke er behov for ændringer i sikkerhedsstillelsen for en virksomhed i almindelig drift, medmindre dens forretningsomfang ændres markant.”

Endelig foreslås det, at kravet til sikkerhedsstillelsen skal kunne ændres, hvis den tidligere vurdering af behovet for sikkerhed har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger, uanset om disse oplysninger vedrører afgiftstilsvar, forretningsomfang, betalingsrisiko eller andre risikofaktorer.

Videre lægges det til grund i lovforslaget, at der udarbejdes offentligt tilgængelige retningslinjer for sikkerhedsstillelsen som udgangspunkt ud fra virksomhedens afgiftstilsvar. Det forudsættes, at der tages udgangspunkt i en trappemodel, hvor afgiftstilsvar inden for et bestemt spænd medfører sikkerhedsstillelse af en bestemt størrelse. De øvrige angivne faktorer kan ud fra en konkret vurdering medføre, at en sådan trappemodel fraviges.

UDKAST

Motorstyrelsen offentliggjorde på den baggrund styresignal SKM2019.562.MOTORST af 14. november 2019 om ”Trappemodell for fastsættelse af sikkerhedsstillelse for selvanmeldere efter registreringsafgiftsloven”, som havde virkning fra den 1. februar 2020. Det fremgår af styresignalet, at trappemodellen skal sikre, at sikkerhedsstillelsen for den enkelte virksomhed står mål med størrelsen af det afgiftstilsvar, som virksomheden hæfter for, og at sikkerhedsstillelsen løbende kan justeres efter aktiviteten i virksomheden m.v. Dette skal desuden balanceres over for hensynet til virksomhedernes drift og likviditet.

Trappemodellen kan dog fraviges, så sikkerhedsstillelsen forhøjes i forhold til det i trappemodellen fastsatte beløb, hvis det eksempelvis konstateres, at den fortsatte drift i den enkelte virksomhed er forbundet med usikkerhed på grund af betalingshistorik og øvrige risikofaktorer, herunder manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsvaret, tidligere betalingsproblemer eller tilsvarende faktorer, som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje.

Trappemodellen tager udgangspunkt i selvanmelderens gennemsnitlige månedlige afgiftsbetaling og godtgørelse ved eksport 12 måneder tilbage i tid og har fem trin. Sikkerhedsstillelsen fastsættes ud fra virksomhedens månedlige afgiftsbetaling og godtgørelse ved eksport 12 måneder tilbage i tid, dog tæller godtgørelsen ved eksport kun med i opgørelsen med det halve af værdien. Årsagen hertil er, at risikoen for tab for staten er størst ved import. Ved import af køretøjer er der risiko for, at der ikke betales registreringsafgift eller et opkrævet beløb i forbindelse med efterfølgende kontrol (pristjek). Ved eksport består risikoen alene for sidstnævnte.

Sikkerhedsstillelsen skal som udgangspunkt revurderes årligt, medmindre det konstateres, at virksomhedens drift har ændret sig væsentligt i løbet af året. Sikkerhedsstillelsen ændres, hvis afgiftsbetaling og godtgørelse ved eksport 12 måneder bagud i tid har overskredet grænsen til et tilstødende trin med mere end 15 pct. Afgiftstilsvaret skal vurderes 1 år tilbage i tid for at minimere konsekvenserne af sæsonudsving.

Såfremt risikoparametre ændres i væsentligt omfang, vil sikkerhedsstillelsen kunne blive revurderet. Her vil faktorer som manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsvaret, ny ejerstruktur, tidligere betalingsproblemer eller tilsvarende faktorer, som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje, indgå i vurderingen.

Spørgsmålet om sikkerhedsstillelse efter trappemodellen har været prøvet ved Landsskatteretten bl.a. ved afgørelse af 6. august 2022, der er offentliggjort som SKM2022.452.LSR. Landsskatteretten har i flere sager nedsat den af Skatteforvaltningen fastsatte sikkerhedsstillelse, uanset at Landsskatteretten herved indplacerede virksomheden på et lavere trin på trappemodellen, end dennes gennemsnitlige løbende afgiftstilsvær mv. tilsagde.

Landsskatteretten har lagt vægt på, at virksomhedens gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvær ikke oversteg beløbsgrænsen for det tilstødende (højere) trin i trappemodellen, som Skatteforvaltningen havde anvendt, med mere end 15 pct., og at virksomhedens egenkapital måtte anses for tilstrækkelig til at dække det gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvær.

2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Bl.a. Landsskatterettens afgørelser, hvor Skatteforvaltningens anvendelse af trappemodellen er blevet tilsidesat, har givet anledning til at overveje, om der af hensyn til at sikre forudsigelighed og lige behandling af registrerede virksomheder, er behov for at ændre på den retlige normering af, hvordan virksomheder indplaceres i trappemodellen.

Ved at fastsætte regler, der er retligt normerende for Skatteforvaltningens afgørelser i første instans og for rekursinstansen, kan det således sikres, at der ikke er tvivl om, at trappemodellens trin udgør et minimum i forhold til sikkerhedsstillelsens størrelse baseret på virksomhedens gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvær. Dette bidrager til at skabe klarhed og forudsigelighed for de registrerede virksomheder, der på den måde ikke kan være i tvivl om, hvilket beløb de som minimum skal stille til sikkerhed.

Det foreslås derfor at give skatteministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om sikkerhedsstillelse. Det er forventningen, at der vil blive fastsat regler om en trappemodell med indplacering på trin ud fra virksomhedernes gennemsnitlige månedlige afgiftstilsvær, som i det væsentlige svarer til de regler, der i dag fremgår af SKM2019.562.MO-TORST.

2.5. Udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerhed

2.5.1. Gældende ret

Registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 1-5, indeholder regler om, at en virksomhed, der opfylder en række betingelser, kan registreres. En registreret virksomhed (selvanmelder) kan angive afgiften af et køretøj og periodevist betale afgiften af køretøjer, som virksomheden har angivet, jf. § 14, stk. 1, nr. 1 og 2.

UDKAST

Registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 5, indebærer, at den virksomhed, der ønsker at blive registreret som selvanmelder, skal stille en sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter efter registreringsafgiftsloven, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser. Sikkerhedsstillelsen blev ved lov nr. 1995 af 14. november 2017 forhøjet fra 200.000 kr. til 500.000 kr. Skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter § 15, stk. 2, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgifts-tilsvar, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer.

En virksomheds registrering bringes til ophør, hvis virksomheden ophører med at opfylde en af betingelserne i § 15 stk. 1 og 2, undlader at fremstille et køretøj efter § 18 eller udfylder en ophørsblanket. Registreringen ophører i så fald fra det tidspunkt, hvor Skatteforvaltningen meddeler virksomheden, at registreringen er ophørt. Den stillede sikkerhed på mindst 500.000 kr. frigives, når virksomhedens registrering bringes til ophør.

2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Virksomheder, der begår skatte- og afgiftsunddragelse, benytter sig i stigende grad af komplekse virksomhedskonstruktioner og svigmetoder. Det stiller store krav til skattekontrollen og forudsætter, at Skatteforvaltningen har effektive metoder til at understøtte kontrolarbejdet.

Den organiserede svig med skatter og afgifter m.v. er et område, der løbende ændrer sig i takt med udviklingen i efterspørgsel af varer og nye digitale muligheder m.v. Herudover udviser aktørerne ofte stor villighed til at begå gentagen svig. Udviklingen indebærer, at der er behov for løbende at tilpasse kontrolmulighederne, så Skatteforvaltningen kan være på forkant med nye former for svig med skatter og afgifter m.v.

Det er Skatteforvaltningens vurdering, at det ikke kan udelukkes, at visse virksomheder spekulerer i at få en stillet sikkerhedsstillelse frigivet, når der er indledt en kontrolsag. Dermed vil virksomheden kunne undgå, at sikkerhedsstillelsen medgår til at dække f.eks. en forhøjelse af virksomhedens afgifter, som efter omstændighederne vil kunne være udkommet af en kontrolsag.

Staten kan således risikere at lide tab, hvis kontrolsagen, efter at sikkerheden er blevet frigivet, fører til en forhøjelse af virksomhedens tilsvarende af skatter og afgifter m.v., der ikke kan betales af virksomheden, men som kunne være dækket via den sikkerhed, som virksomheden stillede.

Det er på denne baggrund vurderingen, at der for så vidt angår registreringsafgift, er behov for en klar hjemmel, der fastsætter, hvornår en stillet sikkerhed kan frigives, og hvornår den kan fastholdes.

Det foreslås derfor, at der i registreringsafgiftslovens § 15 indsættes et nyt stk. 6, hvoraf fremgår, at sikkerhed stillet efter § 15 stk. 1, nr. 5, og stk. 2, frigives, når virksomhedens registrering er bragt til ophør, idet Skatteforvaltningen dog kan undlade at frigive en sikkerhed efter reglerne i opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. Det vil betyde, at Skatteforvaltningen vil kunne undlade at frigive en stillet sikkerhed, hvis der på frigivelsestidspunkt er indledt en kontrol af virksomheden.

Forslaget har til formål at mindske risikoen for, at staten på motorområdet lider tab i situationer, hvor der på frigivelsestidspunktet var en igangværende kontrol af virksomheden, der ville kunne føre til en forhøjelse af virksomhedens tilsvarende af afgifter opkrævet efter registreringsafgiftsloven, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser, som virksomheden ikke kan betale.

2.6. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering

2.6.1. Gældende ret

Efter gældende regler kan virksomheder registreret efter registreringsafgiftsloven angive afgiften af et køretøj og periodevist betale denne, jf. registreringsafgiftslovens § 14, stk. 1, nr. 1-2.

Det fremgår af lovens § 16, at registrerede virksomheder skal angive afgiften af de køretøjer, som virksomheden anmelder til registrering i Køretøjsregistret mod forevisning af bevis for virksomhedens registrering, jf. lovens § 15, stk. 5. Angivelsen skal indeholde de oplysninger, der er nødvendige til kontrol af den angivne afgift, jf. § 16, stk. 2.

Det fremgår af lovens § 17, stk. 1, at en registreret virksomhed hæfter for afgiften af de køretøjer, virksomheden angiver efter § 16. Af stk. 2, fremgår, at afgiften betales for en afregningsperiode efter reglerne i opkrævningsloven. Det fremgår af opkrævningslovens § 2, stk. 2, at angivelser i registreringsafgiftsloven skal indgives til Skatteforvaltningen senest den 15. i den første måned efter udløbet af afregningsperioden.

I dag kan virksomheder udsætte betaling af registreringsafgiften til den 15. i måneden efter afregningsperioden. Virksomhederne kan desuden ændre

angivelsen af afgiften indtil dette tidspunkt, idet det ikke fremgår af lovgrundlaget, hvornår den angivne registreringsafgift er endelig.

2.6.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er i dag en risiko for, at det afgiftsbeløb, der angives, ikke stemmer overens med den endelige afgift, der betales. I praksis kan der således ændres i angivelsen indtil betalingsdatoen (den 15. i måneden efter, at køretøjet er registreret). Det kan betyde, at der sker fejl, og det kan heller ikke udelukkes, at der kan forekomme svig.

Det foreslås derfor, at afgiften af et køretøj skal angives senest samtidig med indregistrering af køretøjet i Køretøjsregisteret. Det skal desuden ikke være muligt at ændre den afgiftspligtige værdi efter indregistrering af køretøjet.

Formålet med forslaget er at sikre korrekt og endelig angivelse af den afgiftspligtige værdi, og at virksomheder, der efter registreringsafgiftsloven selv kan angive afgift, ikke har mulighed for at ændre afgiftsbeløbet efterfølgende, når f.eks. køretøjet er solgt eller efter udløbet af fristen for Skatteforvaltningens indkaldelse af et køretøj til besigtigelse, efter reglerne herom.

I tilfælde af fejl ved angivelsen af afgiftsbeløb mv. vil en ændring fremover kun kunne ske ved anmodning om genoptagelse til Skatteforvaltningen. Forslaget vedrører kun registrerede virksomheder, der selv kan angive afgift efter registreringsafgiftsloven. Forslaget vil ikke have virkning på Skatteforvaltningens fastsættelser af afgift.

2.7. Udvidelse af regler om brug af prøveskilte til optagelse af reklame

2.7.1. Gældende ret

Det fremgår af køretøjsregistreringslovens § 1, stk. 1, at registrering af køretøjer sker i et for hele landet fælles register for køretøjer (Køretøjsregisteret). Af køretøjsregistreringslovens § 2 fremgår hvilke typer køretøjer, der skal registreres i Køretøjsregisteret. Det følger derudover af registreringsafgiftslovens § 1, at der skal svares afgift af motorkøretøjer, som skal registreres i Køretøjsregisteret, og af påhængs- og sættevogne til sådanne motorkøretøjer. Der svares dog ikke afgift af køretøjer, der registreres på grænsenummerplader eller prøvemærker.

Efter køretøjsregistreringslovens § 7 a kan Skatteforvaltningen udlevere nummerplader i form af prøveskilte til erhvervsdrivende fysiske eller juridiske personer, der vedvarende og i et ikke uvæsentligt omfang har brug for skiltene i deres erhverv til kørsel som nævnt i §§ 7 b-7 e.

UDKAST

Et køretøj, der i overensstemmelse med reglerne bruger prøveskilte, skal således ikke registreres til Køretøjsregisteret, og der vil ikke skulle svares registreringsafgift af køretøjet.

Af § 7 b, stk. 1, fremgår at prøveskilte kun må bruges til kørsel med uregistrerede køretøjer efter lovens § 2, dvs. køretøjer, der skal registreres i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område.

Af § 7 b, stk. 2, fremgår at prøveskilte kun må bruges til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel til de formål, der følger af § 7 b, stk. 2 nr. 1-10. Af nr. 9 fremgår, at køretøjer, der er omfattet af § 7 b, stk. 1, må benyttes til optagelse af fotografier eller film af et køretøj. Kørslen må dog kun foretages af en fabrikant eller importør af køretøjer og kun for at fremstille reklamemateriale for køretøjet. Der må ikke befordres gods eller personer, der er uvedkommende for formålet med kørslen, jf. § 7 b, stk. 3. Hvis kørslen bliver foretaget i anden øjemed, vil køretøjet blive registreringspligtigt og afgiftspligtigt.

2.7.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der vurderes at være behov for at give virksomheder, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing, mulighed for at bruge prøveskilte til optagelse af foto og film i reklameøjemed.

Skatteministeriet har således modtaget henvendelser fra salgs- og leasingvirksomheder, der ikke falder under kategorien ”importør” eller ”fabrikant”, men som også har brug for at gøre brug af prøveskilte i forbindelse med reklameoptagelse.

Det er vurderingen, at en sådan ændring vil forbedre virksomhedernes mulighed for at markedsføre køretøjer, som er udbudt til salg eller leasing, og sikre lige vilkår i forhold til de virksomheder, der i dag kan benytte prøveskilte i forbindelse med reklameoptagelse. Det foreslås derfor, at bestemmelsen i § 7 b, stk. 2, nr. 9, ændres til også at omfatte virksomheder, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing.

En sådan ændring af bestemmelsen vil medføre, at virksomheder, der sælger køretøjer mv., også kan benytte et ikke-indregistreret køretøj, som virksomheden har udbudt til salg mv., eller som virksomheden har på lager, til

optagelse af f.eks. reklamemateriale, så længe virksomheden er i besiddelse af prøveskilte, der lovligt kan benyttes på køretøjet.

Virksomhederne vil således med ændringen på lige fod med deres konkurrenter, som enten er importører eller fabrikanter af køretøjer, kunne optage video- eller fotomateriale med deres ikke-indregistrerede køretøjer, der kan påmonteres prøveskilte med henblik på udarbejdelse af reklamemateriale.

Det foreslåede vil ikke ændre på, at prøveskilte ikke må bruges på køretøjer, der bruges til befordring af gods eller personer, der er uvedkommende for formålet med kørslen, jf. § 7 b, stk. 3, jf. stk. 2. Køretøjet vil ligeledes som udgangspunkt blive registrerings- og afgiftspligtigt efter de almindelige regler herom, hvis kørslen ikke sker med henblik på at optage video- eller fotomateriale til brug for reklamemateriale.

2.8. Ansvarsforsikring til prøvemærker

2.8.1. Gældende ret

Det følger af køretøjsregistreringslovens § 7 f, stk. 1, at der kan udleveres prøvemærker til kørsel som nævnt i §§ 7 b og 7 c og § 7 d, stk. 1. Af § 7 b, stk. 1, fremgår det, at prøvemærker kan udleveres til registreringspligtige køretøjer, hvilket omfatter motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer.

Det følger af køretøjsregistreringslovens § 7 g, at Skatteforvaltningen udsteder en tilladelse til brug af prøvemærke med oplysning om formålet med og vilkår for brugen. Det følger endvidere af § 7 g, stk. 3, at Skatteforvaltningen tegner en ansvarsforsikring for kørsel med prøvemærker i EU-/EØS-lande. Sådant en ansvarsforsikring tegnes for alle typer køretøjer, som kan få tildelt et prøvemærke.

Efter de gældende regler tegner Skatteforvaltningen en ansvarsforsikring for kørsel med prøvemærker i EU-/EØS-lande. Det skyldes, at det efter færdselslovens § 105 er et krav, at erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring. Det fremgår tilsvarende af § 6, stk. 1, 1.pkt., i bekendtgørelse nr. 1618 af 18. december 2018 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at det ved registrering af et motordrevet køretøj skal godtgøres, at der i overensstemmelse med færdselslovens forskrifter er en forsikring i kraft for det pågældende køretøj.

Skatteforvaltningen har i praksis fortolket pligten til at tegne ansvarsforsikring således, at der skal tegnes ansvarsforsikring for alle typer køretøjer, for hvilke der kan udstedes prøvemærker – dvs. også for køretøjer, som ikke er motordrevne, hvilket efter køretøjsregistreringslovens § 2 er

påhængskøretøjer. For alle påhængskøretøjer gælder imidlertid, at det ikke er lovpligtigt at tegne en ansvarsforsikring, jf. færdselslovens § 105 og § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1618 af 18. december 2018 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
Påhængskøretøjer er, når de er i brug, allerede i dag forsikret via forsikringen på det køretøj, som trækker påhængskøretøjet. Det er derfor overflødigt, at der i dag tegnes forsikringer for disse påhængskøretøjer, for hvilke der anmodes om prøvemærker.

Det foreslås derfor, at køretøjsregistreringslovens § 7 g, stk. 3, ændres, så Skatteforvaltningen alene skal tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer. Forslaget vil bringe køretøjsregistreringslovens regler på linje med færdselslovens krav og regler til ansvarsforsikringer, jf. færdselslovens § 105 og tilhørende bekendtgørelse nr. 1618 af 18. december 2018 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

For registreringspligtige påhængskøretøjer, dvs. køretøjer som er bestemt til at blive trukket af et andet køretøj, og som kan få udstedt prøvemærker jf. køretøjsregistreringsloven § 2, jf. §§ 7 b og 7 f, vil der derimod ikke blive tegnet ansvarsforsikring i forbindelse med udstedelse af prøvemærker. Disse typer køretøjer vil være dækket af eksisterende forsikringer på de trækkende køretøjer.

2.9. Opkrævning af gebyr ved prøvemærker for alle slags køretøjer

2.9.1. Gældende ret

Det fremgår af køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, at der betales 100 kr. pr. døgn for et sæt prøvemærker til bil eller motorcykel. Ved et sæt forstås to prøvemærker.

Den gældende formulering i køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, blev indsat ved lov nr. 1338 af 19. december 2008 og omfatter alene biler og motorcykler i modsætning til de øvrige bestemmelser i køretøjsregistreringsloven, der som udgangspunkt omfatter alle slags køretøjer, medmindre andet eksplicit er angivet.

Det er dog også muligt for andre køretøjstyper at få udstedt prøvemærker. Det følger f.eks. af § 7 f, stk. 1, at der kan udleveres prøvemærker til kørsel som nævnt i §§ 7 b og 7 c og § 7 d, stk. 1, som også omfatter andre køretøjer end kun biler og motorcykler.

Reglerne om betaling for prøveskilte og prøvemærker blev overført fra færdselsloven til køretøjsregistreringsloven ved lov nr. 309 af 19. april 2006. Ifølge bemærkningerne til § 10, jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A, L144 som fremsat, side 4321, er bestemmelsen herom en videreførelse af færdselslovens §§ 124 o og 124 p, uden indholdsmæssige ændringer.

2.9.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er vurderingen, at der bør gælde de samme regler i forhold til opkrævning af gebyr for alle køretøjstyper, hvortil der kan udstedes prøvemærker.

Det foreslås derfor at ændre køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, så der kan udleveres og betales for prøvemærker til alle typer køretøjer.

Det foreslås samtidig, at kravet om, at der skal udleveres et sæt prøvemærker, udgår. Antallet af udleverede prøvemærker skal i stedet være afhængigt af det påkrævede antal af nummerplader for de enkelte køretøjer. Hvor mange nummerplader et køretøj skal føre, fremgår af kapitel 13 i bekendtgørelse nr. 2523 af 15. december 2021 om registrering af køretøjer. Det er således ikke alle køretøjer, der er forsynet med to nummerplader. For en motorcykel skal der normalt kun føres én nummerplade.

Formålet med den foreslåede ændring af køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, er således at ændre bestemmelsen, så der udstedes et antal prøvemærker svarende til det påkrævede antal nummerplader til en given køretøjstype, der er omfattet af § 7 f. Gebyret for prøvemærker vil fortsat være på 100 kr. pr. påbegyndt døgn.

2.10. Ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer

2.10.1. Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, at der blandt andet for nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være et leasingkøretøj, altid skal foretages en genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter § 10. Det skal ske i tilfælde af salg eller anden overdragelse af køretøjet fra den første registrerede ejer til en tredjepart eller senest 3 måneder efter tidspunktet for første registrering af køretøjet.

Det følger af § 10, stk. 1, at den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer fastsættes til køretøjets almindelige pris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter loven.

Af § 10, stk. 2, fremgår, at for brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal

afgiftsberigtiges på ny, jf. § 1, stk. 3, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt.

Princippet om, at et brugt køretøjs værdi ikke må overstige den oprindelige værdi, som køretøjet havde som nyt, blev indsat i § 10, stk. 1, ved lov nr. 361 af 6. juni 1991, og senere flyttet til § 10, stk. 2, ved lov nr. 1409 af 21. december 2005. § 10, stk. 2, blev senest ændret ved lov nr. 203 af 13. februar 2021.

2.10.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
De gældende regler er blevet fastsat ud fra en forudsætning om, at køretøjer ikke stiger i pris over tid. Dette har også historisk været tilfældes. Imidlertid har der de seneste år, hvor der har været en meget usædvanlig udvikling i priserne for brugte køretøjer, været eksempler på, at køretøjer, der genberegnes, bliver værdiansat til et højere beløb end køretøjets pris som nyt.

Således kan to ellers identiske køretøjer, der er 3 måneder gamle, have et forskelligt afgiftsindhold afhængig af, om de er importeret til Danmark som brugte eller som nye og er blevet genberegnet.

For at sikre, at sammenlignelige køretøjer betaler samme afgift, foreslås det, at loftet over den afgiftspligtige værdi i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, kun skal gælde genopbyggede køretøjer samt for køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, og som er 5 år eller ældre.

Den foreslåede ordning vil medføre, at værdien af et importeret brugt køretøj ikke længere vil være begrænset af sin oprindelige værdi, hvis køretøjet er under 5 år gammelt.

2.11. Offentliggørelse af den opkrævede registreringsafgift

2.11.1. Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 10 a, stk. 2, at Skatteforvaltningen for hvert enkelt køretøj offentliggør 1) de oplysninger om køretøjet, der anmeldes til Skatteforvaltningen til brug for opgørelse af registreringsafgiften af køretøjet, 2) det af Skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag, den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen og 3) eventuel ændring af afgiftsgrundlaget i forhold til det anmeldte afgiftsgrundlag.

Offentliggørelsen af oplysninger blev ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 udvidet til også at omfatte den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag for beregning af afgiften. Formålet var bl.a. at sikre, at man f.eks. ved køb af en brugt bil altid har mulighed for at finde

UDKAST

frem til om og hvor meget registreringsafgift, der er betalt af den pågældende bil. Det skal sikre, at man som køber f.eks. ikke kan komme til at købe en bil, som sælger oplyser, er afgiftsberigtiget, hvor det viser sig ikke at være tilfældet.

Bestemmelsen udgør en undtagelse til Skatteforvaltningens udvidede tavshedspligt om skatteoplysninger efter Skatteforvaltningslovens § 17.

2.11.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
Oplysninger om dansk registrerede køretøjer kan tilgås ved opslag i Køretøjsregisteret. På nuværende tidspunkt offentliggøres oplysninger, der anmeldes til brug for opgørelse af registreringsafgiften, det opgjorte afgiftsgrundlag, den beregnede afgift og den opkrævede afgift samt ændringer i afgiftsgrundlaget. Da Skatteforvaltningens tekniske systemer ikke er integrerede, kan den faktisk betalte afgift ikke offentliggøres uden væsentlige omkostninger til systemudvikling og ændring af selvanmelderordningen.

Det er desuden ikke altid muligt at konstatere og dermed offentliggøre den betalte afgift for køretøjer, der afgiftsberigtiges via selvanmelderes månedsangivelser. Det skyldes, at afgift for køretøjer på en månedsangivelse opkræves som ét samlet beløb for flere køretøjer. Det medfører, at det i de tilfælde, hvor beløbet på månedsangivelsen ikke betales eller kun delvist betales, ikke vil være muligt at fastslå præcist for hvilke køretøjer, der er betalt hvilket afgiftsbeløb.

Det foreslås på denne baggrund, at registreringsafgiftsloven § 10 a, stk. 2, ændres, så der ikke skal ske offentliggørelse af den betalte afgift, men i stedet vil skulle ske offentliggørelse af det opkrævede afgiftsbeløb. Det vil sige, at det beløb, der offentliggøres, er det, som køretøjets ejer har været pligtig til at betale, og ikke det faktisk indbetalte beløb.

Formålet med forslaget er at sikre overensstemmelse mellem lovgivningen og Skatteforvaltningens praksis og at hindre, at købere i god tro forventer, at der er betalt fuld registreringsafgift af et køretøj, men hvor der alene er betalt forholdsmæssig eller slet ingen afgift.

For køretøjer, der indregistreres af ikke-registrerede virksomheder eller privatpersoner, og hvor afgiften derfor allerede er betalt ved indregistrering af køretøjet, er der ikke behov for at kunne få oplyst den betalte afgift særskilt, da køretøjet alene vil fremgå af Køretøjsregisteret, hvis det fulde afgiftsbeløb er betalt. For sådanne køretøjer vil den opkrævede afgift og den betalte afgift således som hovedregel være det samme beløb.

Formålet med ændringen er at sikre, at de oplysninger, hvor offentliggørelse i Køretøjsregistret ikke er muligt, ikke indgår i oplysningspligten som fastsat i registreringsafgiftsloven § 10 a. Formålet med at offentliggøre den betalte afgift var bl.a. at skabe større gennemsigtighed omkring afgiften, der er betalt for køretøjer. Det er vurderingen, at man kan opnå stort set de samme gavnlige effekter ved at offentliggøre den opkrævede afgift.

Det forventes, at ændringen fra offentliggørelse af den betalte til den opkrævede afgift vil kunne bidrage til at skabe mere tillid til de oplysninger, der er tilgængelige i Køretøjsregisteret.

2.12. Ændring af omregningsmetode fra egenvægt

2.12.1. Gældende ret

Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftsloven § 3 c, stk. 2 i, at der for benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO₂-udledning fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO₂-udledningen ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9, beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, hvordan brændstofforbruget skal beregnes for diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, når der ikke foreligger en måling af brændstofforbruget. Der skal af køretøjer, der reguleres efter § 3, svares afgift af deres brændstofforbrug beregnet i kilometer pr. liter, modsat køretøjer omfattet af § 3 c, stk. 2, som der skal beregnes brændstofforbrug på baggrund af CO₂-udledning.

Ifølge bestemmelsen skal der for diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer

UDKAST

med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, fastsættes et brændstofforbrug som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg.

For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 6,4 l pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 7,4 l pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke opfylder emissionsnorm Euro 5, udgør det faste element 9,0 l pr. 100 km. For benzindrevne biler beregnes forbruget som for dieseldrevne biler efter 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.

Det følger af § 3, stk. 1, at bestemmelserne i § 3 kun gælder for køretøjer som registreres første gang her i landet senest den 30. juni 2021. Af afgiftspligtige biler, der er registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales i stedet afgift af bilens CO₂-udledning, udtrykt som gram CO₂ udledt pr. kilometer, jf. § 3 c, stk. 1.

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Multiplikationsfaktorerne på 29 og 32 i § 3 c, stk. 2, afspejler, at der udledes 2.400 g og 2.650 g CO₂ ved forbrænding af henholdsvis 1 liter benzin og 1 liter diesel, samt at der er en WLTP-omregningsfaktor på 1,21 fra NEDC til WLTP.

Den gældende bestemmelse er lempelig for WLTP-målte biler, hvoraf der betales afgift efter udledningen af CO₂ pr. kilometer, jf. § 3 c, stk. 2. Det skyldes blandt andet, at det oprindeligt var hensigten, at § 3, stk. 9, som § 3 c, stk. 2, henviser til, kun skulle anvendes på biler, som ikke havde fået fastsat et NEDC-målt forbrug efter EU-typegodkendelsesreglerne og derfor skulle afspejle gennemsnittet af de NEDC-målte biler.

Der kan således være et incitament til at øge den køreklare vægt i biler, så vægten kommer over 2.585 kg, så § 3 c, stk. 2, kan anvendes.

Der vurderes derfor hensigtsmæssigt at ændre § 3 c, stk. 2, så det sikres, at det som langt overvejende hovedregel er fordelagtigt at anvende oplysningerne vedrørende den WLTP-målte CO₂-udledning, og at omregningsmetoden kun anvendes i de tilfælde, hvor der for køretøjet ikke er foretaget en måling af CO₂-udledningen. For at undgå økonomisk tilskyndelse til også

at importere ældre brugte biler, hvoraf der betales afgift efter km/l, bør formulerne i § 3, stk. 9, opdateres tilsvarende.

Det foreslås desuden, at de nuværende omregningsfaktorer for benzin og diesel i § 3 c, stk. 2, forhøjes fra 29 og 32 til 36,2 og 40, så det ikke vil være mere attraktivt at benytte sig af § 3 c, stk. 2, som den er formuleret i dag, fremfor at henholde sig til en WLTP-måling.

Da beregningsmetoderne for brændstofforbrug påvirker beregningen af tillæg for CO₂-udledning, foreslås også en ændring af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, og § 5, stk. 5, som følge af den foreslåede ændring til brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9 og § 3 c, stk. 2.

Det indebærer, at der for så vidt angår tillæg i registreringsafgift for CO₂-udledning for biler, der vejer 2.585 kg eller mere, også fremover vil være forhøjede beregningsfaktorer ved omberegningen af brændstofforbrug til CO₂-udledning, når bilen ikke har en NEDC- eller WLTP-måling. Der vil dermed være overensstemmelse mellem beregningsmetoden for brændstofforbrugsafgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven og tillægget for CO₂-udledning i registreringsafgiften. For andre biler, der også er omfattet af §§ 4, stk. 3 og § 5, stk. 5, som vejer under 2.585 kg, vil nuværende regler være uændret.

2.13. Frist for eksport af køretøjer

2.13.1. Gældende ret

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet.

Der er således to betingelser, som skal være opfyldt, for at der kan udbetales godtgørelse af registreringsafgift. For det første skal køretøjet være afmeldt Motorregistret, for det andet skal køretøjet være udført her fra landet.

Det fremgår af § 7 c, stk. 2, 1. pkt., at afgiften udbetales til køretøjets ejer. Den nuværende formulering af § 7 c, stk. 2, 1. pkt., blev indsat ved lov nr. 1338 af 19. december 2008. Det fremgår af lovens forarbejder, jf. Folketings Tidende 2008-2009, tillæg A, side 615, at det med § 7 c, stk. 2, 1. pkt., præciseres, at godtgørelsen udbetales til køretøjets ejer. Ejeren er den, der er registreret som ejer af køretøjet, medmindre andet bevises for Skatteforvaltningen. Er der flere ejere, udbetales godtgørelsen først, når ejerne over for Skatteforvaltningen har erklæret sig enige om, hvem udbetalingen skal ske til.

UDKAST

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 c stk. 1, 1. og 2. pkt., at der sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b skal indleveres en synsrapport, hvoraf det skal fremgå, at køretøjet er i registreringsklar stand, jf. § 7 b, stk. 4, nr. 4. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger regnet fra anmodningens indgivelse. Afgiften godtgøres af Skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået, og Skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel fra landet.

Det fremgår ikke af registreringsafgiftsloven, hvor lang tid der maksimalt må gå fra Skatteforvaltningens modtagelse af anmodningen om eksportgodtgørelse, til dokumentation for udførslen foreligger. Af forarbejderne til lov nr. 342 af 27. maj 2002, jf. Folketingstidende 2001-02, tillæg A, side 4728, hvor den oprindelige § 7 c blev indsat, fremgår dog følgende herom: ”Ved vurdering i tilknytning til godtgørelse af afgiften skal der altid ske forevisning for vurderingsmyndigheden. Det skyldes, at en evt. senere besigtigelse af køretøjet i tilknytning til en klagebehandling vil vanskeliggøres, hvis køretøjet allerede er udført her fra landet. Under hensyn til den fortsatte værdiforringelse, der sker efter vurderingen, er det hensigten at fastsætte en frist på 1 måned, hvorefter køretøjet skal være afmeldt fra Centralregisteret. Dokumentation for udførslen skal foreligge senest 3 måneder efter vurderingen.”

Skatteforvaltningen har tidligere haft en administrativ praksis, der svarer til de citerede forarbejder, og hvor der således blev givet afslag på udbetaling af afgiftsgodtgørelse, hvis køretøjet ikke var dokumenteret udført senest 3 måneder efter anmodningen om afgiftsgodtgørelse.

I Østre Landsrets dom af 8. juli 2022 (SKM2022.448ØLR) tilkendegav landsretten dog, at fortabelse af retten til eksportgodtgørelse, hvis dokumentation for udførsel først foreligger efter tidspunktet for lukning af månedsangivelsen, må kræve sikker hjemmel. Landsretten fandt derfor ikke, at der var sikker hjemmel til at afvise en anmodning om eksportgodtgørelse.

Der kan således ikke fastsættes en tidsmæssig grænse for, hvornår køretøjet senest skal være udført fra indgivelsen af anmodningen.

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

UDKAST

Da værdien af et køretøj som udgangspunkt falder over tid, kan det have betydning for eksportgodtgørelsens størrelse, hvor lang tid der forløber fra fremsættelse af anmodning om eksportgodtgørelse til køretøjets udførsel.

Forløber der lang tid fra indgivelse af anmodningen til den faktiske udførsel, kan det have den konsekvens, at køretøjets stand er forringet i forhold til standsrapportens udvisende. Risikoen er dermed, at den udbetalte eksportgodtgørelse er for høj.

Det vurderes derfor, at det er hensigtsmæssigt, at der er en tidsmæssig grænse for, hvor lang tid der kan forløbe fra indgivelse af anmodning om eksportgodtgørelse, til køretøjet faktisk udføres af landet.

Det foreslås derfor at ændre § 7 c, stk. 1, så der skal indgives en ny anmodning om afgiftsgodtgørelse, hvis køretøjet ikke er udført senest 3 måneder efter anmodningens indgivelse.

Forslaget indebærer, at hvis et køretøj ikke er udført senest 3 måneder fra anmodningstidspunktet, afvises anmodningen om eksportgodtgørelse, og der vil skulle indgives en ny anmodning med en synsrapport, som højest må være 4 uger gammel på anmodningstidspunktet. Herved sikres det, at Skatteforvaltningens værdifastsættelse kan foretages på et retvisende grundlag.

2.14. Betalingsfritagelse for ændring af bruger i Køretøjsregisteret i en nærmere fastsat periode og under visse betingelser

2.14.1. Gældende ret

Det følger af § 1, stk. 3, i køretøjsregistreringsloven, at skatteministeren fastsætter regler om registrering i Køretøjsregisteret. Denne bemyndigelsesbestemmelse er udnyttet i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 2523 af 15. december 2021, om registrering af køretøjer, hvor det defineres, hvad der forstås ved en bruger af et køretøj. Det følger endvidere af bekendtgørelsens § 42, at brugere i bekendtgørelsens forstand skal registreres i Køretøjsregisteret.

Det følger samtidig af køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, at der betales 380 kr. for en registrering eller ændring af registrering af et køretøjs ejere eller brugere, der sker uden afmelding af køretøjet.

2.14.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

UDKAST

Der vurderes at være behov for at præcisere brugerbegrebet i bekendtgørelsen, og at alle brugere uanset udlejnings- eller leasingkonstruktioner skal registreres, så de fremgår af Køretøjsregistret.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, at ejere af køretøjer i forbindelse med ændringen af bekendtgørelsen bliver pålagt betaling for at foretage en ændring, som alene skyldes de ændrede krav i bekendtgørelsen til registreringen i Køretøjsregistret.

Det foreslås derfor i et nyt stk. 3, at ændringer af et køretøjs registrerede brugere i Køretøjsregistret, der fra og med den 1. juli 2024 til og med den 31. december 2024 foretages alene som følge af ændring af regler udstedt i medfør af køretøjsregistreringslovens § 1, stk. 3, kan ske uden betaling efter § 11, stk. 1. Dette gælder dog ikke i tilfælde af, at det pågældende køretøj samtidig afmeldes.

Forslaget vil fritage for betaling af ændring af brugerforhold til et køretøj som følge af den planlagte bekendtgørelsesændring.

Denne mulighed for betalingsfritagelse vil gælde for anmodninger om ændringer indgivet i perioden fra og med den 1. juli 2024 til og med den 31. december 2024, så ejere af køretøjer uden betaling kan bringe deres køretøjs registreringsforhold i overensstemmelse med de nye regler om brugere.

Initiativet gennemføres for at sikre, at korrekte ejere- og brugerforhold registreres. Dette vil være til gavn både for Skatteforvaltningen, politiet og andre myndigheder, som har behov for at fastslå hvilke personer, der har tilknytning til et givent køretøj. Formålet med ændringerne på både lov- og bekendtgørelsesniveau er at højne datakvaliteten i Køretøjsregistret og dermed kontrolmulighederne uden at påføre køretøjs ejere en økonomisk byrde.

Det er en forudsætning for betalingsfritagelsen, at borgeren eller virksomheden anmoder Skatteforvaltningen om at foretage den pågældende ændring senest den 31. december 2024. Ændringer, som borgere eller virksomheder selv foretager via selvbetjeningsløsningen i Motorregistret, vil ikke være fritaget for betaling. Skatteforvaltningen offentliggør den nærmere proces for anmodning om betalingsfri ændring af registrerede brugere.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Provenumæssige konsekvenser

Lovforslaget skønnes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser, da der er tale om administrative forenklinger og præciseringer.

3.2 Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen svarende til 0,7 mio. kr. i 2023, 4,5 mio. kr. i 2024, 2,2 mio. kr. i 2025, 2 mio. kr. i 2026, 1,9 mio. kr. i 2027 og 2028, 1,8 mio. kr. i 2029, 1,6 mio. kr. i 2030, 1,4 mio. kr. i 2031 og 0,8 mio. kr. i 2032. Der vurderes ikke at være implementeringsmæssige konsekvenser for regioner og kommuner.

Skatteforvaltningen gennemfører i øjeblikket en række store, komplekse it-udviklingsprojekter som særligt frem mod udgangen af 2024 lægger beslag på Skatteforvaltningens it-udviklingskapacitet. It-understøttelsen skal derfor prioriteres sammen med andre højt prioriterede it-udviklingsopgaver i Skatteforvaltningen. De administrative udgifter til it-understøttelse vil skulle prioriteres inden for Skatteministeriets rammer og it-udviklingskapacitet. Disse rammer forventes fastsat i forbindelse med en forventet kommende flerårsaftale for skattevæsenet.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet. Lovforslaget vurderes at overholde de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning. Det er vurderingen, at særligt princip nr. 1 og nr. 7 er af relevans for dette lovforslag.

3.2.1 Afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter minimumssatserne

Ændringen af afgiftsberigtelsen for visse autocampere medfører, at fabriksbyggede autocampere med køkken-, toilet- og bade faciliteter m.v. altid afgiftsberigtiges med en lempeligere afgift på 45 pct. Initiativet medfører systemtilpasning af Køretøjsregisteret.

I digitaliseringsmæssig henseende forventes den foreslåede ændring at muliggøre automatisk sagsbehandling, idet det foreslås, at der af køretøjer med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, og som er indrettet med køkken-, toilet- og bade faciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, altid skal svares afgift beregnet som mindsteafgiften efter § 5 a, stk. 2, 3. pkt.

3.2.2. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering

Initiativet vurderes at medføre systemændringer i Køretøjsregisteret, idet en registreret forhandler ikke skal kunne redigere afgiften på et køretøj, der allerede er indregistreret.

Det syvende princip for digitaliseringsklar lovgivning om at undgå snyd og fejl vurderes at være overholdt, idet forslaget sikrer korrekt og endelig angivelse af den afgiftspligtige værdi.

3.2.3. Ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer

Initiativet medfører en systemtilpasning af Køretøjsregisteret, idet der skal låses op for, at køretøjer, der er under 5 år gammel regnet fra 1. registreringsdato, kan afgiftsberigtiges ud fra en afgiftspligtig værdi, der overstiger køretøjets oprindelige pris som nyt.

Det syvende princip for digitaliseringsklar lovgivning om at undgå snyd og fejl vurderes at være overholdt, da formålet med ændringen er at undgå fejl på afgiftsberegningen af sammenlignelige køretøjer.

3.2.4. Offentliggørelse af den opkrævede registreringsafgift

Initiativet vurderes at medføre systemtilpasning af Køretøjsregisteret.

Princippet om enkle og klare regler vurderes at være overholdt, da det skal være muligt at få oplysninger om den opkrævede registreringsafgift vedrørende et køretøj.

3.2.5. Ændring af omregningsmetode for egenvægt

Forslaget om ændring af omregningsmetode fra egenvægt skønnes at medføre systemtilpasninger af Køretøjsregisteret.

Det syvende princip for digitaliseringsklar lovgivning om at undgå snyd og fejl vurderes at være overholdt, da formålet med ændringen er at minimere incitamentet til at benytte alternative metoder for at opnå betydelige besparelser på afgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven.

3.2.6. Øvrige forslag

For de øvrige initiativer vurderes de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning at være fulgt.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

4.1. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering

Forslaget om ændring af angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering indebærer en regelstramning, da selvanmeldere ikke vil kunne ændre i den ved indregistreringstidspunktet angivne afgiftspligtige værdi og dermed registreringsafgift, uden at det sker via Skatteforvaltningen.

Den foreslåede ændring kan derfor medføre administrative konsekvenser for registrerede virksomheder, som ved en fejl angiver en forkert afgiftspligtig værdi ved indregistrering af køretøjet.

4.2. Udskydelse af frigivelsen af en stillet sikkerhedsstillelse

Forslaget om udskydelse af frigivelsen af en stillet sikkerhedsstillelse i forbindelse med en virksomheds registrering vil medføre en midlertidig økonomisk byrde for selvanmeldere, der har en igangværende kontrolsag, og som samtidig hermed ønsker at afmelde sig som selvanmeldere. For at blive registreret som selvanmelder stiller virksomhederne en sikkerhed på mindst 500.000 kr. (beløbet kan dog fastsættes højere som følge af virksomhedens årlige og forventede årlige afgiftstilsvare).

Beløbet, der efter gældende regler kan frigives ved afmelding som selvanmelder, vil med forslaget kunne tilbageholdes, hvis der er en igangværende kontrolsag mod virksomheden. Efter kontrolsagens afslutning vil sikkerhedsstillelsen blive frigivet. Hvis Skatteforvaltningen som følge af kontrollen træffer afgørelse om forhøjelse af de afgiftstilsvare, som sikkerheden skal dække, vil den del af sikkerheden, der skal dække det forhøjede afgiftstilsvare, blive fastholdt, mens resten vil blive frigivet på afgørelsestidspunktet. Er der igangværende kontroller på flere forskellige grundlag, hvor sikkerhedsstillelsen kan være relevant, vil frigivelsen ske i forbindelse med, at den sidste afgørelse i sådanne kontroller træffes. Den resterende del af sikkerheden vil skulle frigives, når afgiftstilsvarene er betalt.

4.3. Øvrige forslag

De øvrige dele af lovforslaget skønnes at have ingen eller ikke nævneværdige konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget skønnes at have ingen eller ikke nævneværdige administrative konsekvenser for borgere.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU- retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 26. juni 2023 til den 18. august 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: 3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Dansk Affaldsforening, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk E-mobilitet, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilite, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Maritime, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Dataetisk Råd, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Det Økologiske Råd, DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Eksportrådet, EmballageIndustrien,

UDKAST

Energitilsynet, ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævne, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, GAFSAM, Green Power Denmark, International Transport Danmark, Justitia, Kraka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Mellempolitisk Samvirke, Miljøstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Oxfam IBIS, Ribe Amts Vognmandsforening (ravf.dk), Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES Innovation P/S, Sikkerhedsstyrelsen, SKAD - Autokade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteeftersynet, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, Styrelsen for dataforsyning og infrastruktur (SDFI), Søfartsstyrelsen, Ældre Sagen, Økonomistyrelsen.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen svarende til 0,7 mio. kr. i 2023, 4,5 mio. kr. i 2024, 2,2 mio. kr. i 2025, 2 mio. kr. i 2026, 1,9 mio. kr. i 2027 og 2028, 1,8 mio. kr. i 2029, 1,6 mio. kr. i 2030, 1,4 mio. kr. i 2031 og 0,8 mio. kr. i 2032. Der vurderes ikke at være implementeringsmæssige konsekvenser for regioner og kommuner.

UDKAST

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU- retlige aspekter.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 1, at der svares afgift til statskassen af motorkøretøjer, som skal registreres i Køretøjsregisteret efter køretøjsregistreringsloven, og af påhængs- og sættevogne til sådanne motorkøretøjer. Af § 2, stk. 1, nr. 6, fremgår en undtagelse til denne hovedregel om afgiftspligt, såfremt der er tale om en personbil med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og organer. Disse køretøjer var indtil 2015 reguleret i § 6 a.

Det fremgik af registreringsafgiftslovens § 6 a indtil ikrafttrædelsen af lov nr. 1503 af 23. december 2014, der ophævede denne, at køretøjer med tilladelse til taxikørsel efter § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel, skulle afgiftsberigtiges således, at der skulle betales 0 pct. i afgift af de første 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi og 70 pct. af resten, hvis køretøjet alene blev benyttet til erhvervmæssig personbefordring og herudover alene til lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.

Indtil ikrafttrædelsen af lov nr. 1503 af 23. december 2014 kunne man således benytte en taxi, hyrevogn og lignende til at udføre lejlighedsvis kørsel med hastende småforsendelser uden ledsager eller kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder, uden at dette medførte fuld registreringsafgift.

Med ophævelsen af § 6 a forsvandt muligheden for at benytte taxier, hyrevogne og lignende til lejlighedsvis kørsel med hastende små forsendelser uden ledsager eller til kørsel af hastende karakter for de sociale myndigheder.

Konsekvensen af at benytte et køretøj, der falder under § 2, stk. 1, nr. 6, til en sådan kørsel, er efter de gældende regler, at der vil skulle svares fuld afgift af køretøjet.

UDKAST

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 2, *stk. 1, nr. 6*, efter » organer,« indsættes »eller som benyttes til lejlighedsvis kørsel med småforsendelser uden ledsager eller til kørsel af karakter for de sociale myndigheder,«

Forslaget vil medføre, at personbiler med en tilladelse til erhvervmæssig persontransport fremover også kan benyttes til lejlighedsvis kørsel med småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel for de sociale myndigheder.

Et eksempel på kørsel med små forsendelser er små postforsendelser, transport af medicin fra apoteker, laboratorieprøver til og fra hospitaler, udbringning af varer eller udbringning af blomster, kranse og lignende m.v.

Ved kørsel for de sociale myndigheder menes f.eks. udbringning af mad til pensionister uden personaleledsagelse, udbringning af medicinsk udstyr eller lignende, men også til anden kørsel. Den afgiftsfrie kørsel er i dette tilfælde afhængig af, at kørslen sker for sociale myndigheder.

Det er en betingelse for at anvende muligheden, at den, der køber transportydelsen, også betaler for ydelsen. Dette kan f.eks. være et hospital eller en social myndighed, der bestiller transportydelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 2, *stk. 1, nr. 18*, ændres således, at det afsluttende ”og” bliver til ”,”.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 2, *stk. 1*, jf. lovforslagets § 1, *nr. 4*.

Til nr. 3

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 2, *stk. 1, nr. 19*, ændres således, at det afsluttende ”.” bliver til ”og”.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 2, *stk. 1*, jf. lovforslagets § 1, *nr. 4*.

Til nr. 4

Det fremgår af § 1 i registreringsafgiftsloven, at der svares afgift til statskassen af motorkøretøjer, som skal registreres i Køretøjsregisteret efter

UDKAST

køretøjsregistreringsloven, og af påhængs- og sættevogne til sådanne motorkøretøjer.

Af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, fremgår en række undtagelser til hovedreglen om afgiftspligt. Herunder indgår f.eks. ambulancer og rustvogne i § 2, stk. 1, nr. 4, personkøretøjer og varevogne som nævnt i § 5, stk. 1, 2 og 7 der udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner jf. § 2, stk. 1, nr. 2, samt personbiler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og organer i § 2, stk. 1, nr. 6.

Afgiftsfritagelsen efter § 2, stk. 1, omfatter ikke køretøjer, der er bygget eller ombygget med henblik på anvendelse ved blodtapning fra personer, der har tilmeldt sig som bloddonorer (blodbusser). Blodbusser kan således ikke afgiftsfritages efter § 2, stk. 1, nr. 6, da denne bestemmelse alene omfatter personbiler.

Det følger af det foreslåede § 2, *stk. 1, nr. 20*, i registreringsafgiftsloven, at køretøjer, der benyttes af hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, der specielt er indrettet og udelukkende anvendes til tapning af blod, også omfattes af afgiftsfritagelsen efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1.

Med ændringen vil der ikke blive lagt afgift på blodbusser, som bruges af medicinsk personale, f.eks. sygeplejersker, fra hospitaler, sygehuse, lægehuse eller lignende til blodtapning af personer der har meldt sig frivilligt. Disse ligestilles dermed med f.eks. ambulancer og personbiler, som benyttes til transport af blod og organer.

Afgiftsfritagelse vil dog kun kunne opnås, hvis det kan dokumenteres, at køretøjet er indrettet som blodbus og anvendes som mobil tappeenhed. Kan det således dokumenteres at der er tale om en blodbus vil der kunne indrømmes afgiftsfritagelse for køretøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, 5.pkt., og § 5, stk. 5, 5. pkt., at varebiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10.

UDKAST

I registreringsafgiftsloven § 4, stk. 3, 5.pkt., og § 5, stk. 5, 5. pkt., foreslås det, at henvisningen til brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, udgår. Dette sker som følge af ændringerne i dette lovforslags § 3 og skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 1, nr. 6 og 7.

Formålet med, at henvisningen udgår, er, at beregningsfaktorerne 29 og 32 kan ændres til 36,2 og 40, for så vidt angår biler med en vægt på eller over 2.585 kg, samtidig med at henvisningen overgår til særskilte punktummer i § 4 og § 5.

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af lovforslagets § 3, og skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1 nr. 6-7. Som ved de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 3 og 3 c, er formålet med forslaget til ændring af registreringsafgiftslovens §§ 4 og 5, at sikre økonomisk tilskyndelse til at anvende oplysninger om den målte CO₂-udledning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, at grundlaget for tillæg efter stk. 2 er CO₂-udledning som fastsat i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO₂-udledning i gram pr. kilometer i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), anvendes i stedet CO₂-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21.

For personbiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler.

For personbiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC), beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at

UDKAST

multiplificere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

For personbiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer opgjort i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) eller opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) pkt. eller omregnet brændstofforbrug opgjort i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) eller opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC), beregnes CO₂-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplificere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

I registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3 foreslås det at indsætte et nyt 7. pkt., der fastsætter, at for personbiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9.

Den foreslåede ændring betyder, at det fremover vil fremgå særskilt af § 4, stk. 3, hvordan der skal ske beregning af bilens brændstofforbrug til CO₂-udledning, hvis der ikke foreligger oplysninger om målt brændstofforbrug efter NEDC- eller WLTP-målenormerne.

I § 4, stk. 3, foreslås desuden indsat et 8. pkt. om, at det efter 7. pkt. beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplificere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.

Ændringen medfører, at det efter 7. pkt. beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km for biler, der vejer 2.585 kg eller mere, omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplificere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler. Således sikres der overensstemmelse mellem multiplikationsfaktorerne i de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, stk. 2, og multiplikationsfaktorerne i de foreslåede ændringer til registreringsafgiftslovens

UDKAST

bestemmelser om tillæg for CO₂-udledning, for køretøjer, der vejer 2.585 kg eller mere.

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af nærværende lovforslags § 3, og skal ses i sammenhæng med § 1 nr. 5 og nr. 7. Som ved de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 3 og 3 c, er formålet med forslaget til ændring af registreringsafgiftslovens §§ 4 og 5, at sikre økonomisk tilskyndelse til at anvende oplysninger om den målte CO₂-udledning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5 a, at grundlaget for tillæg efter stk. 4 er CO₂-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO₂-udledning i gram pr. kilometer i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), anvendes i stedet CO₂-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21.

For varebiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO₂-udledning i gram pr. kilometer i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler.

For varebiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC), beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

For varebiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer opgjort i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) eller opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) eller omregnet brændstofforbrug opgjort i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) eller opgjort efter

UDKAST

Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) , beregnes CO₂-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

I registreringsafgiftslovens § 5, *stk. 5*, foreslås det at indsætte et nyt 7. *pkt.*, der fastsætter, at CO₂-udledningen for varebiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere beregnes på baggrund af varebilens brændstof i liter pr. forbrug af 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, hvis der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. *pkt.* eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. *pkt.*

De foreslåede ændringer betyder, at det fremover vil fremgå særskilt af § 5, *stk. 5*, hvordan der skal ske omberegning af bilens brændstofforbrug til CO₂-udledning, hvis der ikke foreligger oplysninger om målt brændstofforbrug efter NEDC- eller WLTP-målenormerne.

I § 5, *stk. 5*, foreslås desuden indsat et 8. *pkt.*, som medfører, at det efter 7. *pkt.* beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km, for biler der vejer 2.585 kg og over, omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.

Således sikres der overensstemmelse mellem multiplikationsfaktorerne i de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, *stk. 2*, og multiplikationsfaktorerne i de foreslåede ændringer til registreringsafgiftslovens bestemmelser om tillæg for CO₂-udledning for køretøjer, der vejer 2.585 kg eller mere.

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af lovforslagets § 3 og skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1 nr. 5 og 6. Som ved de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 3 og 3 c, er formålet med forslaget til ændringen af registreringsafgiftslovens § 4 at undgå økonomisk tilskyndelse til at importere ældre brugte biler som følge af fordelagtige omberegninger vedrørende tillæg for brændstofforbrug.

Der henvises i øvrigt til *pkt. 2.12* i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

UDKAST

For autocampere er hovedreglen efter registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, at der for køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, beregnes samme registreringsafgift som for almindelige personbiler. For køretøjer med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 2 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt for tjeneste og moms heraf. I disse tilfælde udgør afgiften for køretøjets samlede værdi eksklusive afgift mindst 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten.

Autocampere er ofte opbygget på lastbilchassiser, der typisk har en tilladt totalvægt på 3,5 t svarende til grænsen for et lille kørekort. Stigende chassiserpriser samt de afgiftsændringer, der følger af lov nr. 203 af 13. februar 2021, har medført, at flere og flere af autocampere balancerer på grænsen mellem at skulle afgiftsberigtiges med 45 pct. eller satserne for personbiler med fradrag for udgiften til beboelsesindretning. Autocampere bliver således i højere grad afgiftsberigtiget efter satserne for personbiler.

Det giver anledning til praktiske vanskeligheder i Skatteforvaltningen og hos selvanmeldervirksomheder, når nye autocampere skal værdifastsættes. Det skyldes, at det skal dokumenteres, hvor stor en del af autocamperens værdi, der udgøres af henholdsvis bildelen og beboelsesdelen. Det er således ikke muligt at få en prisopdeling fra fabrikken, og prisopdelingen er stort set altid et skøn, som er forbundet med en stor grad af usikkerhed.

Det foreslås derfor, at der i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, indsættes et 4. pkt., hvor det fremgår, at for køretøjer som nævnt i 1. pkt., med en tilladt totalvægt på mindst 3 t som er indrettet med køkken-, toilet- og bade-faciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, fastsættes afgiften til minimumsafgiften efter 3. pkt.

Den foreslåede ændring vil medføre, at alle køretøjer, der opfylder kravene til vægt og indretning, vil kunne afgiftsberigtiges efter afgiftssatsen på 45 pct, uden at udgifterne til beboelse skal opgøres særskilt.

Der henvises i øvrigt til i pkt. 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, såfremt køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet. Videre følger af § 7 b, stk. 2, nr. 1-5, hvordan beløbet for godtgørelsen af afgift

UDKAST

fastsættes for de enkelte køretøjstyper. Af § 7 b, stk. 4, fremgår hvilke køretøjer, der ikke kan godtgøres afgift for, f.eks. køretøjer, der er mere end 35 år gamle regnet fra første registreringsdato.

Det følger desuden af § 7 c stk. 1, at der sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b skal afleveres en synsrapport om køretøjets stand. Det skal af synsrapporten endvidere fremgå, at køretøjet er i registreringsklar stand. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger regnet fra anmodningens indgivelse. Afgiften godtgøres af Skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået, og Skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel fra landet.

§§ 7 b og 7 c definerer ikke præcist, hvornår et køretøj senest skal være udført, for at der kan ske udbetaling af eksportgodtgørelse.

For at sikre, at synsrapporten udtrykker køretøjets stand på udførselstidspunktet, foreslås i registreringsafgiftslovens § 7 c, *stk. 1*, at indsætte et 5. *pkt.* om, at hvis ikke køretøjet er dokumenteret udført senest 3 måneder efter anmodning om godtgørelse, afvises anmodningen.

En anmoder om eksportgodtgørelse skal således kunne dokumentere, at køretøjet er udført af landet senest 3 måneder efter anmodning om afgiftsgodtgørelse er indgivet. Er der gået længere tid, vil den indsendte anmodning blive afvist. I det tilfælde vil anmoderen, hvis der stadig er et ønske om at opnå eksportgodtgørelse, skulle indsende anmodning på ny med de informationer, som er påkrævet efter §§ 7 b og 7 c.

Anmoderen mister således ikke retten til afgiftsgodtgørelse, hvis køretøjet ikke er dokumenteret udført inden for 3 måneder, men anmoderen vil skulle indsende anmodning om eksportgodtgørelse på ny med en ny synsrapport, der ikke må være ældre end 4 uger, regnet fra den nye anmodnings indgivelse.

Derpå vil Skatteforvaltningen skulle foretage en ny værdifastsættelse af køretøjet, og der vil skulle indsendes dokumentation for udførsel før eksportgodtgørelse kan udbetales.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

UDKAST

Det følger af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1, at den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer fastsættes til køretøjets almindelige pris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter loven. Den almindelige pris fastsættes efter salg til bruger her i landet i den stand, hvori køretøjet skal registreres.

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, at der for nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af § 8, stk. 6, eller som anvendes til erhvervmæssig udlejning eller erhvervmæssigt udlån, og som ikke er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 15, altid skal foretages en genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter § 10. Det skal ske enten ved salg eller anden overdragelse af køretøjet fra den første registrerede ejer til en tredjepart eller senest 3 måneder efter tidspunktet for første registrering af køretøjet.

Det følger af § 10, stk. 2, at for brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny, jf. § 1, stk. 3, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt. Et omfattet brugt køretøjs værdi må altså som udgangspunkt ikke værdisættes højere, end hvad bilen ville være værd som ny, og er udsat for et egentligt loft for værdifastsættelse, også selvom de brugte køretøjer på markedet overstiger nye køretøjer i værdi.

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, 1. pkt., efter ”her i landet” indsættes ”og er 5 år eller ældre”.

Den foreslåede ændring har til formål at ligestille henholdsvis køretøjer, hvis afgiftspligtige værdifastsættes på ny i forbindelse med genberegningen efter lovens § 9 a, og nyere brugt importerede køretøjer, der værdifastsættes på baggrund af § 10.

Det betyder, at det i bestemmelsen fastsatte loft over den afgiftspligtige værdi af et brugt køretøj, der ikke har været indregistreret her i landet før, kun finder anvendelse, hvis køretøjet er 5 år eller ældre. Det følger af § 4, stk. 7, at et brugt køretøjs alder regnes fra første registrering. Hvis tidspunkt for registrering eller ibrugtagning ikke kan fastslås, regnes køretøjets første registreringstidspunkt eller ibrugtagning fra køretøjets fremstillingstidspunkt.

Med det foreslåede vil der derfor fremover ved værdifastsættelsen ikke længere være et loft over den afgiftspligtige værdi for brugte importerede

UDKAST

køretøjer, der under 5 år gamle. Disse ligestilles dermed med køretøjer omfattet af reglerne om genberegning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.10 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 10 a, stk. 1, at Skatteforvaltningen ved afgiftsberigtigelse af et køretøj offentliggør afgiftsgrundlaget på internettet. Af stk. 2 fremgår, at der for hvert enkelt køretøj offentliggøres de oplysninger om køretøjet, der anmeldes til Skatteforvaltningen til brug for opgørelse af registreringsafgiften af køretøjet. Endvidere offentliggøres det af Skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag, den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen. Endelig opgøres eventuel ændring af afgiftsgrundlaget i forhold til det anmeldte afgiftsgrundlag.

Det er dog i praksis ikke muligt at offentliggøre den faktisk betalte afgift.

På nuværende tidspunkt offentliggøres oplysninger, der anmeldes til brug for opgørelse af registreringsafgiften, det opgjorte afgiftsgrundlag, den beregnede afgift og den opkrævede afgift samt ændringer i afgiftsgrundlaget. Da Skatteforvaltningens tekniske systemer ikke er integrerede, kan den faktisk betalte afgift ikke offentliggøres uden væsentlige omkostninger til systemudvikling og ændring af selvanmelderordningen.

Det er desuden ikke altid muligt at konstatere og dermed offentliggøre den betalte afgift for køretøjer, der afgiftsberigtiges via selvanmelderes månedsangivelser. Det skyldes, at afgift for køretøjer på en månedsangivelse opkræves som ét samlet beløb for flere køretøjer. Det medfører, at det i de tilfælde, hvor beløbet på månedsangivelsen ikke betales eller kun delvist betales, ikke vil være muligt at fastslå præcist for hvilke køretøjer, der er betalt hvilket afgiftsbeløb.

Da der i dag ikke er integration mellem de systemer, der opbevarer oplysninger om betaling (SAP 38), og det system, der opbevarer og offentliggør data om køretøjer (Køretøjsregisteret), vil det heller ikke været muligt at offentliggøre de betalingsoplysninger, der fremgår af Skatteforvaltningens opkrævningssystem, SAP 38, uden væsentlige omkostninger for staten til brug for en integration af de to systemer eller manuel behandling.

Det foreslås derfor i registreringsafgiftslovens § 10 a, stk. 2, nr. 2, at ændre ”betalte” til ”opkrævede”.

UDKAST

Det vil indebære, at det fremadrettet vil være tydeligt, at det er den opkrævede afgift, der kan fremsøges i Køretøjsregisteret. Oplysninger om den betalte afgift vil således ikke fremgå som en oplysning, der offentliggøres på internettet.

Såfremt ejer eller bruger af et køretøj har brug for at vide, hvad der præcist er svaret i afgift af et køretøj, vil der stadig være mulighed for at få dette oplyst på anden vis, jf. § 10 a, stk. 3. Det er nemlig i dag muligt ved telefonisk henvendelse til Skatteforvaltningen. Denne mulighed vil fortsat eksistere med den foreslåede ændring. Personer, der ikke har ret til oplysningerne, vil ikke kunne få disse udleveret ved telefonisk henvendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Til det foreslåede *stk. 6*:

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 5, at en virksomhed kan registreres, hvis den blandt andet stiller sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter efter registreringsafgiftsloven, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser. En stillet sikkerhed frigives, hvis virksomheden afmelder registrering, hvis virksomheden ophører med at opfylde mindst én af betingelserne i § 15, stk. 1, eller undlader at fremstille et køretøj efter § 18.

Der er ikke i registreringsafgiftsloven hjemmel til, at Skatteforvaltningen kan fastholde en stillet sikkerhed, selvom der måtte være indledt en kontrolsag mod den registrerede virksomhed. En sådan hjemmel findes imidlertid i opkrævningsloven.

Det foreslås i registreringsafgiftslovens § 15, at indsætte et nyt stykke *stk. 6*, som fastsætter, at for sikkerhed stillet efter § 1, nr. 5, finder opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt., tilsvarende anvendelse.

Det betyder, at Skatteforvaltningen efter registreringsafgiftsloven på samme måde som efter opkrævningsloven på andre områder skal kunne undlade at frigive en sikkerhed stillet efter registreringsafgiftslovens § 15, hvis der på det hidtidige frigivelsestidspunkt er indledt en kontrol af virksomheden.

Baggrunden for forslaget er, at de gældende regler ikke giver Skatteforvaltningen mulighed for at undlade at frigive en sikkerhed, der er stillet efter

UDKAST

registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 5, selv om der er en igangværende kontrol af virksomheden. Dette indebærer, at Skatteforvaltningen kan være forpligtet til at frigive en sikkerhed, selv om der er en igangværende kontrol af virksomheden, og kontrollen formodes at ville føre til en forhøjelse af virksomhedens tilsvarende af afgifter. Det er uhensigtsmæssigt, at staten af denne årsag risikerer at lide tab, som kunne være undgået.

Det er formålet med forslaget, at opkrævningslovens regler om frigivelse af sikkerhed også skal finde anvendelse på sikkerhed stillet som følge af registreringsafgiftslovens regler. Opkrævningslovens regler finder imidlertid kun anvendelse for så vidt angår den sikkerhed, der stilles efter opkrævningslovens § 11, stk. 1 og 2 – det vil sige ikke for sikkerheder, der stilles efter evt. særlige sikkerhedsstillelsesregler i registreringsafgiftslovens § 15. Med ændringen vil opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt., tilsvarende finde anvendelse for sikkerhed stillet efter registreringsafgiftslovens regler herom.

Det følger af opkrævningslovens regler, at Skatteforvaltningen kan undlade at frigive en sikkerhed, hvis der på frigivelsestidspunktet er indledt en kontrol af virksomheden. Træffer Skatteforvaltningen afgørelse om forhøjelse af de tilsvarende, som sikkerheden skal dække, frigives den del af sikkerheden, der måtte overstige det beløb, der som følge af kontrollen træffes afgørelse om at forhøje virksomhedens tilsvarende med, mens den resterende del af sikkerheden frigives, når tilsvarende er betalt. Træffes der derimod ikke afgørelse om en sådan forhøjelse, sker frigivelsen ved kontrollens afslutning, jf. opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt.

En kontrol vil blive anset for indledt, når der er planlagt eller foretaget skridt med henblik på at afklare de omstændigheder, der har givet anledning til kontrollen. Det kan f.eks. være, når Skatteforvaltningen har modtaget informationer, der giver anledning til at påbegynde en kontrol, når Skatteforvaltningen har udsendt en materialeindkaldelse med henblik på at få oplysninger om virksomheden, eller når der på baggrund af en maskinel udsøgning af virksomheder er igangsat et kontrolprojekt, hvori den pågældende virksomhed indgår.

Resultaterne af kontrollen i, at Skatteforvaltningen træffer afgørelse om forhøjelse af de tilsvarende, som sikkerheden skal dække, vil den del af sikkerheden, der måtte overstige det beløb, der som følge af kontrollen træffes afgørelse om at forhøje virksomhedens tilsvarende med, skulle frigives på afgørelsestidspunktet, mens den resterende del af sikkerheden vil skulle frigives, når

UDKAST

tilsvarene er betalt. Træffes der derimod ikke afgørelse om en sådan forhøjelse, vil frigivelsen skulle ske ved kontrollens afslutning.

På samme måde som efter opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt., vil Skatteforvaltningen i de tilfælde, hvor Skatteforvaltningen vælger ikke at frigive en sikkerhed på grund af en igangværende kontrol ved meddelelse skulle gøre virksomheden opmærksom på, at der er en igangværende kontrol af virksomhedens angivelse m.v. af skatter og afgifter, og at frigivelsestidspunktet af denne grund udskydes. Meddelelsen vil have karakter af en forvaltningsretlig afgørelse, hvilket bl.a. vil betyde, at afgørelsen vil kunne påklages efter skatteforvaltningslovens almindelige regler. En klage vil ikke have opsættende virkning. Forvaltningslovens § 19 om partshøring vil tilsvarende finde anvendelse.

Den altovervejende hovedregel forventes i praksis at være, at den nye bestemmelse, med henvisning til opkrævningsloven, vil skulle anvendes til at udskyde frigivelsestidspunktet for sikkerheden, når der er en igangværende kontrol af virksomheden. Den foreslåede bestemmelse i registreringsafgiftsloven og den gældende bestemmelse i opkrævningsloven er dog udformet som en valgmulighed for forvaltningen. Skatteforvaltningen foreslås dermed at kunne beslutte ikke at anvende den foreslåede mulighed for at undlade at frigive en sikkerhed, uanset at der er indledt en kontrol af virksomheden.

En beslutning om at frigive sikkerheden vil ikke have karakter af en forvaltningsretlig afgørelse og vil derfor ikke skulle meddeles virksomheden. Dette vil kunne være relevant, når Skatteforvaltningen påtænker at foretage et kontrolskridt, der er omfattet af retssikkerhedsloven. Ved sådanne kontrolskridt skal virksomheden som udgangspunkt underrettes om tvangsindgrebet, forud for at det gennemføres. Dog kan underretning undlades i de tilfælde, hvor formålet med tvangsindgrebets gennemførelse ville forspildes, såfremt en forudgående underretning skulle gives.

Udformningen af den foreslåede bestemmelse som en »kan-bestemmelse« giver altså Skatteforvaltningen mulighed for at kunne vælge ikke at udskyde frigivelsestidspunktet og dermed ikke at underrette virksomheden om den igangværende kontrolsag, når hensynet til hemmeligholdelsen af kontrolsagen vurderes at veje tungere end interessen i at udskyde frigivelsestidspunktet for sikkerheden.

Hvor længe en sikkerhed vil blive fastholdt som følge af en igangværende kontrol, vil afhænge af den enkelte kontrolsags omfang og kompleksitet. Skatteforvaltningen oplyser om kontrolsagernes længde, at der på grund af

UDKAST

en stor variation af sagerne også er en stor variation i sagsbehandlingstiden. Når Skatteforvaltningen har givet meddelelse om, at frigivelse af sikkerheden undlades, vil Skatteforvaltningen skulle sikre, at kontrollen ikke unødigt forsinkes. Hvor hurtigt en sag skal behandles, beror på en konkret vurdering, hvor der bl.a. skal tages hensyn til, hvilken økonomisk betydning en hurtig og smidig sagsbehandling kan have for virksomheden. Da frigivelsestidspunktet for sikkerheden kan have væsentlig økonomisk betydning for den pågældende virksomhed, og idet frigivelsestidspunktet foreslås at skulle afhænge af kontrolsagen, vil dette være et hensyn, der i Skatteforvaltningens tilrettelæggelse af kontrolsagen vil skulle tale for at fremme kontrolsagen mest muligt.

Når Skatteforvaltningen har afsluttet kontrollen, underrettes virksomheden herom. Hvis Skatteforvaltningens kontrol af virksomheden afsluttes, uden at der træffes afgørelse om at forhøje virksomhedens tilsvær, vil sikkerheden skulle frigives. Hvis Skatteforvaltningens kontrol af virksomheden resulterer i en afgørelse om forhøjelse af de tilsvær, som sikkerheden skal dække, vil den del af sikkerheden, der måtte overstige det beløb, der som følge af kontrollen træffes afgørelse om at forhøje virksomhedens tilsvær med, skulle frigives på afgørelsestidspunktet, mens den resterende del af sikkerheden vil skulle frigives, når de skyldige beløb er betalt. En virksomhed, der har stillet sikkerheden i form af en bankgaranti, vil kunne have en interesse i selv at betale det forhøjede tilsvær frem for at lade bankgarantien dække tilsværet. Det foreslås derfor, at frigivelsen af den del af sikkerheden, der beløbsmæssigt svarer til det forhøjede tilsvær, først kan ske, når dette beløb er blevet betalt.

Det foreslåede *stk. 6* vil i øvrigt skulle fortolkes og administreres på samme måde som opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. Der henvises herom til Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 137 som fremsat, s. 13- 15 og s. 44-45.

Der henvises i øvrigt til pkt.2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til det foreslåede *stk. 7*:

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 14, stk. 1, at en virksomhed kan registreres hos Skatteforvaltningen med den virkning, at virksomheden kan angive afgiften af et køretøj og periodevis betale afgiften af køretøjer, som virksomheden har angivet afgiften af.

Det følger af § 15, stk. 1, nr. 1-5, at en virksomhed skal leve op til en række betingelser, før den kan registreres. Ifølge nr. 5 skal virksomheden stille

UDKAST

sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter efter registreringsafgiftsloven, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser.

Af § 15, stk. 2, fremgår, at Skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar efter registreringsafgiftsloven, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Skatteforvaltningen kan med 1 måneds varsel til den første i en måned ændre kravet om sikkerhedsstillelse, hvis virksomhedens forhold har ændret sig væsentligt i forhold til tidspunktet for sikkerhedsstillelsen eller den seneste regulering, eller hvis Skatteforvaltningens fastsættelse af sikkerhedens størrelse har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger.

Der er således ikke lovbundne betingelser for fastsættelsen af en sikkerhedsstillelse, der er højere end 500.000 kr., men lovgivningsmagten har derimod overladt Skatteforvaltningen en skønsmæssig beføjelse med angivelse af en række risikofaktorer, som kan føre til et krav om en højere sikkerhedsstillelse. Det fremgår af bemærkningerne til det fremsatte lovforslag nr. L 4 af 3. oktober 2017, at det var forudsat, at Skatteforvaltningen udarbejdede offentligt tilgængelige retningslinjer for sikkerhedsstillelsen som udgangspunkt ud fra virksomhedens afgiftstilsvar således, at virksomhedernes blev indplaceret på en trappemodell med tilstrækkeligt robuste trin.

Med virkning fra og med den 1. februar 2020 offentliggjorde Motorstyrelsen styresignal SKM2019.562.MOTORST af 14. november 2019 om ”Trappemodell for fastsættelse af sikkerhedsstillelse for selvanmeldere efter registreringsafgiftsloven” således som forudsat i bemærkningerne.

Ved at fastsætte regler, der er retligt normerende for Skatteforvaltningens afgørelser i første instans og rekursinstansernes efterfølgende afgørelser, kan det således sikres, at der ikke er tvivl om, at trappemodellens trin udgør en minimumsgrænse i forhold til sikkerhedsstillelsens størrelse. Dette bidrager til at skabe klarhed og forudsigelighed for de registrerede virksomheder, der på den måde ikke kan være i tvivl om, hvad de som minimum skal stille af sikkerhed.

Det foreslås på den baggrund, at der i registreringsafgiftslovens § 15 indsættes som *stk. 7*, at skatteministeren fastsætter nærmere regler om sikkerhedsstillelser efter § 15, stk. 1 nr. 5, og stk. 2.

UDKAST

Med ændringen er det forudsat, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat regler for indplacering, som i det væsentlige svarer til de regler, der i dag fremgår af SKM2019.562.MOTORST.

Herved vil der være sikret klarhed om, hvilken sikkerhed de registrerede virksomheder skal stille.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 16, at en registreret virksomhed til Skatteforvaltningen skal angive afgiften af de køretøjer, som virksomheden anmelder til registrering i Køretøjsregisteret. Registrerede virksomheder omfatter selvanmeldere, som er registrerede virksomheder efter §§ 14 og 15, samt selvangivere, som derudover også er registreret jf. § 3 b, stk. 14.

Det fremgår ikke af gældende regler, at den registreringsafgift, der angives samtidig med registrering af køretøjet i Køretøjsregisteret, ikke kan ændres. Opkrævningsloven regulerer blot betalingen af afgiften. Selve angivelsen af den afgiftspligtige værdi og dermed registreringsafgiften reguleres i registreringsafgiftsloven.

Det vil sige, at der efter de gældende regler for angivelse af afgift er risiko for, at det afgiftsbeløb, der angives, ikke vil udgøre den endelige afgift, der betales. Det betyder også, at en registreret virksomhed i praksis kan ændre i angivelsen indtil betalingsdatoen (den 15. i måneden efter, at køretøjet er registreret).

Det foreslås derfor, at der i registreringsafgiftslovens § 16 indsættes et nyt *stk. 3. I 1. pkt.* foreslås, at en angivelse af afgiften af et køretøj skal ske senest samtidig med registrering af køretøjet i Køretøjsregisteret. Det foreslås i *2. pkt.*, at en registreret virksomhed ikke kan ændre angivelsen efter registrering af køretøjet.

Formålet med ændringen er at forhindre virksomheder i at ændre på den angivne afgift efter det tidspunkt, hvor køretøjets værdi bør være endeligt fastsat, dvs. ved registreringen af køretøjet.

I tilfælde af fejl ved angivelsen af afgiftsbeløb m.v., kan en ændring kun ske ved anmodning om genoptagelse til Skatteforvaltningen.

For registrerede virksomheder reguleres betalingen af afgifter som følge af registreringsafgiftsloven efter opkrævningslovens § 2, stk. 2. Det foreslåede

UDKAST

i § 16, stk. 3, regulerer kun angivelsen af den afgiftspligtige værdi, som danner grundlag for afgiften, der skal betales. Betalingen af afgiften sker således efter opkrævningsloven, mens angivelsen af afgiften sker senest samtidigt med indregistrering af køretøjet i køretøjsregisteret.

Forslaget vedrører kun registrerede virksomheder, der kan angive afgift efter registreringsafgiftslovens regler herom. Forslaget vil ikke have virkning på Skatteforvaltningens fastsættelser af afgift.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af køretøjsregistreringslovens § 2, jf. § 1, at en række køretøjer skal indregistreres i Køretøjsregisteret forinden de tages i brug på færdselslovens område. Det følger derudover af registreringsafgiftslovens § 1, at der skal svares afgift af motorkøretøjer, som skal registreres i Køretøjsregisteret efter køreregistreringsloven, og af påhængs- og sættevogne til sådanne motorkøretøjer. Der svares dog ikke afgift af køretøjer, der registreres på grænsenummerplader eller prøvemærker.

Det følger af lovens § 7, at køretøj, der registreres i Køretøjsregisteret, tildeles nummerplader, der udlånes af staten, jf. dog §§ 7 f-7 h om brug af prøvemærker og prøveskilte.

I § 7 b, stk. 1, er det fastslået, at prøveskilte (også kaldt prøveplader) kun må bruges til kørsel med uregistrerede køretøjer af en type der skal registreres efter § 2. Af § 7 b, stk. 2, fremgår det, at prøveskilte kun må bruges til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel til de formål der følger af § 7 b, stk. 2, nr. 1-10. Af nr. 9, fremgår at køretøjer efter § 7 b, stk. 1, må benyttes til optagelse af fotografier eller film af et køretøj. Kørslen må kun foretages af en fabrikant eller importør af køretøjer og kun for at fremstille reklamemateriale for køretøjet.

Det følger af den foreslåede ændring af køretøjsregistreringslovens § 7 b, stk. 2, nr. 9, 2.pkt., at ikke kun importører eller fabrikanter kan benytte et køretøj til optagelse af fotografier eller film af et køretøj, men også virksomheder der sælger eller udbyder køretøjer til leasing vil kunne benytte køretøjer med påmonterede prøveskilte til optagelse af fotografier eller film.

Ændringen vil således medføre, at det fremover vil være muligt for f.eks. en almindelig bilsælger eller et leasingfirma, som ikke i sig selv kan

UDKAST

kategoriseres som fabrikant eller importør af køretøjer, at benytte køretøjer med prøveskilte til optagelse af video- og fotomateriale til f.eks. reklame. Sådanne køretøjer vil efter § 7 b, stk. 1, være ikke-indregistrerede køretøjer, som virksomheden har prøveskilte til.

Det vil stadig gælde jf. § 7 b, stk. 3, at prøveskiltene ikke må bruges på køretøjer, der bruges til befordring af gods eller personer, der er uvedkommende for formålet med kørslen, jf. § 7 b stk. 2. Hvis kørslen med et ikke-indregistreret køretøj således kan karakteriseres som ikke at opfylde formålet med § 7 b, stk. 2, nr. 9, om optagelse af fotografier eller film, vil køretøjet som udgangspunkt blive afgiftspligtig efter lovens almindelige regler herom.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af køretøjsregistreringslovens § 7 g, stk. 3, at Skatteforvaltningen tegner en ansvarsforsikring for kørsel med prøvemærker i EU-/EØS-lande.

Det følger af reglerne om tegning og ophør af forsikring for registreringspligtige køretøjer m.v. i bekendtgørelse nr. 1618 af 18. december 2018 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at det ved registrering af et motordrevet køretøj skal godtgøres, at der i overensstemmelse med færdselslovens forskrifter er en forsikring i kraft for det pågældende køretøj, jf. § 6, stk. 1. Derudover fremgår det af bekendtgørelsens § 6, stk. 2, at såfremt et motordrevet køretøj er forsynet med tilkoblingsanordning for sættevogn, påhængsvogn, påhængsredskab eller blokvogn, skal forsikringen tillige dække kørsel med et tilkøbt køretøj.

Bestemmelsen i køretøjsregistreringslovens § 7 g, stk. 3, skal ses i sammenhæng med færdselslovens § 105, der stiller krav om, at erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed.

Ordlyden af bestemmelsen i køretøjsregistreringslovens § 7 g, stk. 3, kan indebære en vis usikkerhed om, hvad ansvarsforsikringen skal omfatte. Det er ikke tydeligt, om der udover kørsel med motordrevne køretøjer også menes kørsel med ikke-motordrevne køretøjer f.eks. påhængskøretøjer. Da Skatteforvaltningen i dag fortolker reglerne om ansvarsforsikring således, at der skal ske forsikring af alle køretøjer, der kan få prøvemærker, er Skatteforvaltningen som udgangspunkt nødt til at tegne forsikring for disse også.

UDKAST

Da påhængskøretøjer dog i dag allerede er forsikret gennem de køretøjer som trækker påhængskøretøjet, er der tale om en unødigt tegning af forsikringer for disse påhængskøretøjer.

Det foreslås derfor, at der i køretøjsregistreringslovens § 7 g, stk. 3, efter ”ansvarsforsikring” indsættes ”for motordrevne køretøjer”.

Forslaget har til formål at sikre, at der ikke sker en overforsikring af kørsel med køretøjer, hvor der benyttes prøvemærker. Den foreslåede ændring vil bringe udstrækningen af ansvarsforsikringens dækningsområde i køretøjsregistreringslovens § 7 g, stk. 3, i overensstemmelse med færdselslovens § 105 om ansvarsforsikring.

Med den foreslåede tilføjelse vil der ikke være tvivl om, at Skatteforvaltningen fremover kun vil skulle forsikre motordrevne køretøjer i forbindelse med udlevering af prøvemærker. Ikke-motordrevne køretøjer som f.eks. campingvogne eller andre påhængsvogne, vil således ikke længere få tegnet ansvarsforsikringer ved udlevering af prøvemærker.

Påhængsvogne mv. med prøvemærker vil dog stadig være forsikrede, selvom der ikke tegnes en særskilt forsikring herfor. Det skyldes, at ansvarsforsikringen på motorkøretøjet, der trækker påhængsvognen, ved lovkrav også skal dække påhængsvognen.

Den foreslåede ændring vedrørende ansvarsforsikring ved udlevering af prøvemærker vil for den enkelte køretøjsejer således ikke føre til ændringer, idet påhængsvognen også allerede i dag forsikres igennem forsikringen på det trækkende motorkøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, at der betales 100 kr. pr. døgn for et sæt prøvemærker til bil eller for et prøvemærke til motorcykel.

Den gældende formulering i køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, blev indsat ved lov nr. 1338 af 19. december 2008 og omfatter alene biler og motorcykler i modsætning til de øvrige bestemmelser i køretøjsregistreringsloven, der som udgangspunkt omfatter alle slags køretøjer, medmindre andet eksplicit er angivet.

UDKAST

Det er dog også muligt for andre køretøjstyper at få udstedt prøvemærker. Det følger f.eks. af § 7 f, stk. 1, at der kan udleveres prøvemærker til kørsel som nævnt i §§ 7 b og 7 c og § 7 d, stk. 1, som også omfatter andre køretøjer end kun biler og motorcykler.

Det foreslås, at køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, ændres, så der fremover kan udstedes prøvemærker til alle køretøjer, der må føre disse, jf. køretøjsregistreringslovens almindelige regler.

Samtidig foreslås kravet om at der skal, udleveres et sæt prøvemærker udgår. Antallet af udleverede prøvemærker skal i stedet være afhængigt af det påkrævede antal af nummerplader for de enkelte køretøjer. Det har været Skatteforvaltningens faste praksis, at antallet af prøvemærker, der udstedes til et givent køretøj, udelukkende bestemmes efter hvor mange nummerplader, køretøjet normalt ville skulle føre efter de almindelige regler herom, der følger af brændstofforbrugsafgiftsloven.

Det foreslåede vil betyde, at bestemmelsen ændres fra at omfatte opkrævning af et gebyr for prøvemærker til biler og motorcykler, til at omfatte opkrævning af gebyr for prøvemærker til ethvert køretøj, der må føre prøvemærker. Det foreslåede vil omfatte alle køretøjer, der er registreringspligtige efter køretøjsregistreringslovens § 2, og som efter § 7 f må anvendes med prøvemærker til de i §§ 7 b-7 c, § 7 d, stk. 1, og § 7 f, stk. 2 og 3, nævnte formål.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af § 1, stk. 3, i køretøjsregistreringsloven, at skatteministeren fastsætter regler om registrering i Køretøjsregisteret. Denne bemyndigelsesbestemmelse er udnyttet i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 2523 af 15. december 2021, om registrering af køretøjer, hvor det defineres, hvad der forstås ved en bruger af et køretøj. Det følger endvidere af bekendtgørelsens § 42, at brugere i bekendtgørelsens forstand skal registreres i Køretøjsregisteret.

Det følger samtidig af køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, at der betales 380 kr. for en registrering eller ændring af registrering af et køretøjs ejere eller brugere, der sker uden afmelding af køretøjet.

Det foreslås i køretøjsregistreringslovens § 11 at indsætte som *stk. 3*, at der ikke skal ske betaling efter stk. 1, hvis en ændring af en registrering, der foretages fra og med den 1. juli 2024 til og med den 31. december 2024,

UDKAST

alene foretages som følge af ændring af regler udstedt i medfør af § 1, stk. 3, om, hvem der anses som brugere af et køretøj. Dette gælder dog ikke i tilfælde af, at det pågældende køretøj afmeldes.

Den foreslåede betalingsfritagelse vil fritage for betaling af ændring af brugerforhold til et køretøj som følge af den planlagte bekendtgørelsesændring. Denne mulighed for betalingsfritagelse vil gælde i perioden fra og med den 1. juli 2024 til og med den 31. december 2024, så ejere af køretøjer uden betaling kan bringe deres køretøjets registreringsforhold i overensstemmelse med de forventede nye regler om brugere.

Initiativet gennemføres for at sikre, at korrekte ejere- og brugerforhold registreres. Dette vil være til gavn både for Skatteforvaltningen, politiet og andre myndigheder, som har behov for at fastslå hvilke personer, der har tilknytning til et givent køretøj. Formålet med ændringerne på både lov- og bekendtgørelsesniveau er at højne datakvaliteten i Køretøjsregisteret og dermed kontrolmulighederne uden at påføre køretøjsejere, en økonomisk byrde.

Det er en forudsætning for betalingsfritagelsen, at borgeren eller virksomheden anmoder Skatteforvaltningen om at foretage den pågældende ændring senest den 31. december 2024. Ændringer, som borgere eller virksomheder selv foretager via selvbetjeningsløsningen i Motorregistret, vil ikke være fritaget for betaling. Skatteforvaltningen offentliggør den nærmere proces for anmodning om betalingsfri ændring af registrerede brugere.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Til nr. 1-4

Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, stk. 2, at for benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO₂-udledning fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om

UDKAST

ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO₂-udledningen ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9, beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

Det fremgår af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, at for diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, fastsættes brændstofforbruget som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 6,4 l pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 7,4 l pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, udgør det faste element 9,0 l pr. 100 km. For benzindrevne biler beregnes forbruget som for dieseldrevne biler efter 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.

Der kan således være et incitament i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, stk. 2, til at anvende omregningsmetoden fremfor den WLTP-målte udledning f.eks. ved at øge vægten på biler, således at der kan svares en lempeligere afgift ved brug af § 3, stk. 9, og de dertil hørende multiplikationsfaktorer som nævnt i § 3 c, stk. 2.

De vurderes derfor hensigtsmæssigt at opdatere bestemmelsen i § 3 c, stk. 2, så den sikrer, at det som langt overvejende hovedregel er fordelagtigt at anvende oplysningerne vedrørende den WLTP-målte udledning, og omregningen fra egenvægt derfor kun anvendes i de tilfælde, hvor der for køretøjet ikke er foretaget en måling af CO₂-udledningen.

For at undgå økonomisk tilskyndelse til at importere brugte biler, hvoraf der betales afgift efter km/l, bør formlerne i § 3, stk. 9, tilsvarende opdateres. Det skønnes, at en opdatering af de faste og variable elementer som foreslået vil sikre, at reglerne ikke længere giver et økonomisk incitament til import af ældre biler. For så vidt angår nyere biler, foreslås det desuden, at de gældende omregningsfaktorer for benzin og diesel i § 3 c, stk. 2, forhøjes fra henholdsvis 29 til 36,2 og fra 32 til 40, så det ikke længere vil kunne være

UDKAST

mere attraktivt at benytte sig af omregningsmetoden i § 3 c, stk. 2, som den er formuleret i dag, frem for at anvende en WLTP-måling.

De foreslåede ændringer af § 3, stk. 9, og § 3 c, stk. 2, foreslås at have virkning fra og med den 1. januar 2024. De køretøjer, der er indregistreret ved anvendelse af omregningsmetoderne i enten § 3 c, stk. 2, eller § 3, stk. 9, inden den 1. januar 2024, vil således ikke være omfattede af den foreslåede ændring.

For nærmere om ændringen henvises til pkt. 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 10, træder i kraft den 1. juli 2024, hvor den systemmæssige understøttelse af bestemmelsen vurderes at være klar.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 5-9, 11 og 13, og § 3 træder i kraft den 1. januar 2025, hvor den systemmæssige understøttelse af bestemmelserne vurderes at være klar.

Det foreslås i *stk. 4*, at registreringsafgiftslovens § 15, stk. 6, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 12, skal have virkning for sikkerhed, der er stillet før den 1. januar 2024. Det vil indebære, at Skatteforvaltningen kan undlade at frigive sikkerheden, selvom kontrollen af virksomheden er indledt inden d. 1. januar 2024.

Loven gælder ikke for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder en hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I registreringsafgiftsloven, jf. lov- bekendtgørelse nr.785 af 24. maj 2022, foretages følgende ændrin- ger:</p>
<p>§ 2. Fritaget for afgift er:</p> <p>1-5) ---</p> <p>6) personbiler med tilladelse til er- hvervsmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og orga- ner,</p> <p>7-17) ---</p> <p>18) køretøjer midlertidigt indregi- streret til brug i forbindelse med ar- rangementer afholdt af eller sam- men med den danske regering og</p> <p>19) køretøjer, som udelukkende be- nyttes i lukkede dyreparker med fritgående levende dyr, hvortil pub- likum har adgang.</p>	<p>1. I § 2, <i>stk. 1, nr. 6</i> indsættes efter »organer,«: »eller som benyttes til lejlighedsvis kørsel med småfor- sendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, eller til kørsel for de sociale myndighe- der,«.</p> <p>2. I § 2, <i>stk. 1, nr.18</i>, ændres »og« til: »,«.</p> <p>3. I § 2, <i>stk. 1, nr.19</i>, ændres ».« til: »og«.</p> <p>4. I § 2, <i>stk. 1</i>, indsættes som <i>nr. 20</i>: »20) køretøjer, der benyttes af hos- pitaler, sygehuse, lægehuse og lig- nende, der specielt er indrettet og udelukkende anvendes til brug for tapning af blod. Der må kun befor- dres personer, der er nødvendigt personale ved tapning af blod. «.</p>
<p>§ 4. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p>	

Stk. 3. Grundlaget for tillæg efter stk. 2 er CO₂-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017. For personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO₂-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21. For personbiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler. For personbiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug som angivet i 2. pkt., beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. For personbiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter

UDKAST

<p>pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.</p>	<p>5. I § 4, <i>stk. 3, 5. pkt.</i> og § 5, <i>stk. 5, 5. pkt.</i>, udgår », 9«.</p> <p>6. I § 4, <i>stk. 3</i>, indsættes som 7. og 8. <i>pkt.</i>:</p> <p>»For personbiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9. Det efter 7. pkt. beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«.</p>
<p>§ 5. --- <i>Stk. 1-4.</i> --- <i>Stk. 5.</i> Grundlaget for tillæg efter stk. 4 er CO₂-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1.</p>	

juni 2017. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO₂-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21. For varebiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler. For varebiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug som angivet i 2. pkt., beregnes CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. For varebiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med

5. I § 4, stk. 3, 5. pkt. og § 5, stk. 5, 5. pkt., udgår », 9«.

UDKAST

<p>29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler</p>	<p>7. I § 5, stk. 5, indsættes som 7. og 8. pkt.:</p> <p>»For varebiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO₂-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO₂-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9. Det efter 7. pkt. beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO₂-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«.</p>
<p>§ 5 a. --- <i>Stk. 2.</i> Køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 2 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf. Afgiften beregnet efter 2. pkt. skal for køretøjets samlede værdi eksklusive afgift dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten.</p>	<p>8. I § 5 a, stk. 2, indsættes som 4. pkt.:</p> <p>»For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, som er indrettet med køkken-, toilet- og badefaciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer,</p>

UDKAST

	<p>fastsættes afgiften til minimumsafgiften efter 3. pkt.«.</p>
<p>§ 7 c. Sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b skal der afleveres en synsrapport om køretøjets stand, jf. § 10, stk. 3. Det skal af synsrapporten endvidere fremgå, at køretøjet er i registreringsklar stand. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger, regnet fra anmodningens indgivelse. Afgiften godtgøres af told- og skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået og told- og skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel her fra landet. <i>Stk. 2-7. ---</i></p>	<p>9. I § 7 c, stk. 1, indsættes som 5. pkt.:</p> <p>»Hvis ikke køretøjet er udført senest 3 måneder efter indgivelsen af anmodningen om godtgørelse, afvises anmodningen.«</p>
<p>§ 10. --- <i>Stk. 2.</i> For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny, jf. § 1, stk. 3, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønmæssigt. <i>Stk. 3.-5. ---</i></p>	<p>10. I § 10, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »her i landet«: »og er 5 år eller ældre«.</p>
<p>§ 10 a. --- <i>Stk. 2.</i> For hvert enkelt køretøj offentliggøres: 1) ---</p>	

UDKAST

<p>2) Det af told- og skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag, den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen.</p> <p>3) ---</p> <p><i>Stk. 3. ---</i></p>	<p>11. I § 10 a, stk. 2, nr. 2, ændres »betalte« til: »opkrævede«.</p>
<p>§ 15. ---</p> <p><i>Stk. 1-5. ---</i></p>	<p>12. I § 15 indsættes som <i>stk. 6</i> og <i>7</i>: »<i>Stk. 6.</i> Sikkerhed stillet efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2, frigives, når virksomhedens registrering er bragt til ophør. Told- og skatteforvaltningen kan dog undlade at frigive en sikkerhed efter reglerne i opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. <i>Stk. 7.</i> Skatteministeren fastsætter nærmere regler for sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5. og stk. 2«.</p>
<p>§ 16. ---</p> <p><i>Stk. 1-2. ---</i></p>	<p>14. I § 16 indsættes som <i>stk. 3</i>: »<i>Stk. 3.</i> En angivelse af afgiften af et køretøj skal ske senest samtidig med registrering af køretøjet i Køretøjsregisteret. En registreret virksomhed kan ikke ændre angivelsen efter registrering af køretøjet.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 7 b. ---</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p> <p>1-8) ---</p> <p>9) Optagelse af fotografier eller film af et køretøj. Kørslen må kun foretages af en fabrikant eller</p>	<p>1. I § 7 b, stk. 2, nr. 9, 2. pkt. ændres »fabrikant eller importør af køretøjer« til: »fabrikant, importør eller</p>

UDKAST

<p>importør af køretøjer og kun for at fremstille reklamemateriale for køretøjet.</p> <p>10) ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> ---</p>	<p>virksomhed, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing«</p>
<p>§ 7 g. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Told- og skatteforvaltningen tegner en ansvarsforsikring for kørsel med prøvemærker i EU-/EØS-lande.</p>	<p>2. I § 7 g, <i>stk. 3</i>, indsættes efter »ansvarsforsikring«: »for motordrevne køretøjer«.</p>
<p>§ 10. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Der betales 100 kr. pr. døgn for et sæt prøvemærker til bil eller for et prøvemærke til motorcykel.</p> <p><i>Stk. 3.</i> ---</p>	<p>3. I § 10, <i>stk. 2</i>, ændres »et sæt prøvemærker til bil eller for et prøvemærke til motorcykel.« til: »prøvemærker til et køretøj.«</p>
<p>§ 11. ---</p> <p><i>Stk. 1-2.</i> ---</p>	<p>4. I § 11 indsættes som <i>stk. 3</i>:</p> <p style="padding-left: 40px;">»<i>Stk. 3.</i> Der skal ikke ske betaling efter <i>stk. 1</i>, hvis en ændring af en registrering, der efter anmodning til told- og skatteforvaltningen indgivet fra og med den 1. juli 2024 til og med den 31. december 2024 alene foretages som følge af ændring af regler udstedt i medfør af § 1, <i>stk. 3</i>, om, hvem der anses som brugere af et køretøj. Dette gælder dog ikke i tilfælde af, at det pågældende køretøj samtidig afmeldes.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1147 af 31. maj 2021 som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 203 af 13. februar 2021, foretages følgende ændringer:</p>

UDKAST

<p>§ 3. --- <i>Stk. 2-8. ---</i> <i>Stk. 9.</i> For diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, fastsættes brændstofforbruget som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For dieseldrevne biler, der mindst opfylder emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 6,4 l pr. 100 km. For dieseldrevne biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, men ikke emissionsnorm Euro 6, udgør det faste element 7,4 l pr. 100 km, og for dieseldrevne biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5, udgør det faste element 9,0 l pr. 100 km. For benzindrevne biler beregnes forbruget som for dieseldrevne biler efter 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.</p>	<p>1. I § 3, <i>stk. 9, 1. pkt.</i>, ændres »0,2 pct.« til »0,3 pct.«.</p> <p>2. I § 3, <i>stk. 9, 2. pkt.</i> ændres »6,4 l« til »9,5 l«.</p> <p>3. I § 3, <i>stk. 9, 3. pkt.</i> ændres »7,4 l« til »10,5 l«, og »9,0 l« ændres til »11 l«.</p>
<p>§ 3 c. --- <i>Stk. 2.</i> For benzin- og dieseldrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO₂-udledning</p>	

fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. bilag XXI til Kommissionens forordning om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO₂-udledningen ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9, beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

4. I § 3 c, stk. 2 ændres »29« til »36,2«, og »32« ændres til »40«.