



Skatteministeriet

4. oktober 2018
J.nr. 2018 - 2759

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af emballageafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love og om ophævelse af pvc-afgiftsloven og lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Advokatrådet</i></p>	<p>Advokatrådet har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>AKB/KMO (Autoriserede Køle- og varmepumpefirmaers Brancheforening / Kølebranchens Miljøordning)</i></p>	<p>AKB/KMO bemærker, at den foreslåede bagatelgrænse i lov om afgift af cfc og visse industrielle drivhusgasser er forbundet med stor risiko for klimamålsætningerne for industrielle drivhusgasser. AKB/KMO mener derfor, at forslaget bør udgå af lovforslaget, da det bl.a. vil modarbejde formålet med EUs udfasning af industrielle drivhusgasser.</p> <p>AKB/KMO fremhæver, at industrielle drivhusgasser især udgøres af kølemidler. Hvis drivhusgasser slipper ud i atmosfæren, er der risiko for, at de medfører global opvarmning. AKB/KMO fremhæver, at det mest benyttede kølemiddel har et globalt opvarmingspotentiale, der er næsten 4.000 gange så stort som CO₂. Der er på EU-plan indført en kvoteordning med formålet at udfase brugen af visse gasser. Hensigten er løbende at få sænket emissioner af drivhusgasser, så målet om modvirkning af global opvarmning kan nås.</p> <p>AKB/KMO forudser, at mange virksomheder vil importere kølemidler under bagatelgrænsen uden registrering hos Skatteforvaltningen og KMO. AKB/KOM mener derfor, at tallene i lovforslaget ikke kan anvendes, da der ikke tages højde for, at nuværende kunder hos danske registrerede importører</p>	<p>Forslag om at indføre bagatelgrænser i visse nationale afgiftslove har til formål at lette de administrative byrder for danske virksomheder. Tiltaget er en del af aftale af 12. november 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om en række erhvervs- og iværksætterinitiativer.</p> <p>Det bemærkes, at flere afgiftslove omfattet af forslaget om bagatelgrænser har et miljømæssigt hensyn.</p> <p>En bagatelgrænse på 10.000 kr. vil medføre, at en lang række virksomheder, som kun modtager eller udleverer afgiftspligtige varer i et</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>selv vil importere afgiftsfrit, før de køber afgiftsbelagt kølemiddel. AKB/KMO bemærker, at bagatelgrænsen svarer til, at der afgiftsfrit kan indføres kølemidler med globalt opvarmningspotentiale svarende til 66.000 tons CO2.</p> <p>AKB/KMO påpeger, at fritagelse for registrering kan blive opfattet som om, at der tilsvarende ikke skal ske registrering hos KMO. Det kan medføre en udfordring ved, at virksomheder arbejder med kølemidler uden lovpligtige godkendelser og kvalifikationer. Den eksisterende returordning, hvor brugt kølemiddel kan afleveres mod tilbagebetaling af et indbetalt gebyr, vil ifølge AKB/KMO blive undermineret, hvis afgiftsfrit kølemiddel returneres, og der derved udbetales mere, end der er indbetalt til ordningen.</p> <p>AKB/KMO vurderer samlet set, at bagatelgrænsen vil betyde en alvorlig svækkelse af de samlede muligheder for at følge og styre klimapåvirkningen fra kølemidler i Danmark.</p>	<p>begrænset omfang, kan undlade at lade sig registrere og indbetale afgift. Bagatelgrænsen er ikke et bundfradrag. Hvis virksomheden modtager eller udleverer afgiftspligtige varer i en mængde, som svarer til en afgift, der overstiger 10.000 kr., skal virksomheden registreres og afregne det fulde afgiftsbeløb.</p> <p>Det er desuden vurderet, at alene et mindre antal virksomheder vil kunne undlade at lade sig registrere som følge af bagatelgrænsen. Da der er tale om en bagatelgrænse, vil der for storforbrugere stadig være et afgiftsdrevet incitament til at reducere omfanget af den miljøbelastende aktivitet.</p>
<p><i>Dansk Bilbrancheråd</i></p>	<p>Dansk Bilbrancheråd støtter overordnet set, at lovforslaget vedtages.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd bemærker til forslaget om at undtage genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg, at forfaldsdatoen for tilbagebetaling af for meget betalt registreringsafgift i lovforslaget er fastsat til den 1. maj 2019.</p>	<p>Forfaldsdatoen for tilbagebetaling af registreringsafgift foreslås fastsat således, at Skatteforvaltningen efter lovens ikrafttrædelse har en rimelig periode til at foretage genberegning og tilbagebetaling af re-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Bilbrancheråd foreslår, at forfaldsdatoen ændres til det tidspunkt, hvor den (for høje) afgift faktisk er betalt.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd påpeger, at det er glædeligt, at der sættes fokus på udfordringer om angivelse af drivmiddel på registreringsattesten for påhængskøretøjer og bemærker, at der med lovforslaget indføres en klar og gennemskuelig forenkling.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd fremhæver, at de er tilfredse med forslag om at undtage genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd finder det glædeligt, at der sættes fokus på omgængelsesmuligheder for eksportgodtgørelse og i selvanmelderordningen. Dansk Bilbrancheråd finder, at det foreslåede må forventes at skabe en mere lige og fair konkurrence, selvanmeldere imellem.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd foreslår, at forslag om at udsætte tidspunktet for offentliggørelse og anvendelse af standardformularer udtages af lovforslaget. Dansk Bilbrancheråd finder dette nødvendigt for at standse den konkurrenceforvridende adfærd, som leasingselskaber fortsat kan udøve.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd finder det nødvendigt at få indført standardformularer for at styrke leasingtagers sikkerhed og sikre en fair konkurrence mellem de store og de mindre uafhængige bilforhandlere.</p>	<p>gistreringsafgift. Forfaldstidspunktet er ikke fastsat til det faktiske betalingstidspunkt, da der ikke er tale om en uberettiget afgiftsopkrævning.</p> <p>Det er i forbindelse med processen for udarbejdelse af standardformularer blevet klart, at det ikke vil være muligt at offentliggøre korrekte og anvendelige standardformularer den 1. januar 2019.</p> <p>I L 4, hvorved kravet om anvendelse af standardformularer blev indført, indgik ved fremsættelsen af lovforslaget også forslag om en objektivisering af visse elementer i leasingaftaler, herunder skærpede krav til vilkår om overskudsdeling og leasingtagers hæftelse for aftalens økonomiske risiko. En sådan</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Bilbrancheråd har dog forståelse for, at der ved evalueringen af L 4 ses på standardformularer, men finder det fortsat nødvendigt at indføre standardformularer som tidligere vedtaget.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd mener, at det forhold, at standardformularer er vanskelige at udarbejde, hverken udgør god grund eller undskyldning for at udsætte indførelsen, idet dette må have stået klart fra fremsættelse af lovforslag til L 4. Dansk Bilbrancheråd opfordrer derfor til, at arbejdet med standardformularer iværksættes nu, som oprindeligt lovet.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd frygter, at en svækket kontrolmulighed på grund af udskydelsen af standardformulere vil være til skade for målsætningen om at skabe fair konkurrence på leasingområdet.</p>	<p>objektivering ville have forenklet leasingkontrakter betydeligt, og en sådan forenkling var en del af grundlaget for forslaget om indførelse af standardformularer. Objektiveringen blev dog ikke gennemført, idet det viste sig, at det ville medføre, at der i afgiftsmæssig sammenhæng blev indført en skærpet vurdering af, hvem der ejer køretøjet, ift. det almindelige civile retlige begreb. Idet objektivering ikke blev gennemført, er det vanskeligt at opbygge standardformularerne, så leasingaftaler baseret på standardformularer kan anses som ”forhåndsgodkendt”. De oprindeligt fastsatte frister er derfor ikke længere realistiske.</p>
<i>Dansk Erhverv</i>	Dansk Erhverv har ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Industri - Bilbranchen</i>	Dansk Industri - Bilbranchen har ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Retursystem</i>	Dansk Retursystem har ingen bemærkninger.	
<i>Danske Advokater</i>	Danske Advokater bemærker til forslag om skærpet vurdering ved anmodning om registrering, at det kun i meget begrænset omfang	Formålet med det foreslåede er at give Skatteforvaltningen en reel mulighed for at nægte fysiske og juridiske personer adgang til regi-

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, under hvilke betingelser bestemmelsen er tiltænkt anvendt. Danske Advokater fremhæver, at det af forslaget fremgår, at der ikke foreslås ændringer i omfanget af den vurdering, Skatteforvaltningen foretager, men udelukkende af den personkreds, der kan indgå i vurderingen.</p> <p>Danske Advokater påpeger, at der med bestemmelsens nuværende ordlyd allerede kan være tvivl om, hvilken adfærd der berettiger brug af bestemmelsen. En udvidelse heraf kræver efter Danske Advokaters opfattelse en nærmere præcisering af bestemmelsens indhold.</p> <p>Danske Advokater opfordrer til, at det af lovforslaget fremgår, hvilke omstændigheder der bør være til stede, hvis den foreslåede ordning skal bringes i anvendelse, herunder eksempler på hvilken konkret adfærd der kan begrunde nægtelse eller tilbagekaldelse af registrering.</p> <p>Danske Advokater bemærker yderligere, at Skatteforvaltningen allerede har mulighed for at stille krav om højere sikkerhedsstillelse på baggrund af bl.a. ”øvrige risikofaktorer”. Grundet denne mulighed mener Danske Advokater, at det bør overvejes, om der er behov for den foreslåede bestemmelse.</p>	<p>streringsordningen, uden at en sådan udelukkelse relativt simpelt kan omgås. Anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at personerne tidligere har ageret på en måde, som gør, at de må formodes ikke at ville overholde registreringsordningen.</p> <p>Der er i lovforslaget kun angivet et eksempel på en virksomhed, der flere gange har undladt at angive eller betale skatter og afgifter, men på baggrund af forslaget fra Danske Advokater ændres lovforslaget, så der nævnes flere eksempler på adfærd, der kan indgå i en samlet vurdering. Det tilføjes, at gæld fra drift af andre virksomheder, konkurer, der har påført staten et tab, samt tidligere manglende overholdelse af registreringsordningen er yderligere eksempler på adfærd, der kan lægges til grund ved vurdering af anmodning om registrering som selvanmelder. Der er ikke tale om en udtømmende liste, men eksempler på adfærd, som kan indgå, når Skatteforvaltningen foretager en konkret vurdering af en anmodning om registrering. Det bemærkes i den forbindelse, at Skatteforvaltningen ved nægtelse af registrering træffer en afgørelse, der kan påklages, og som indeholder begrundelse for afgørelsen.</p>
<p><i>Datatilsynet</i></p>	<p>Datatilsynet forudsætter, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med</p>	<p>Det er Skatteministeriets vurdering, at det foreslåede er i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>eventuelle behandlinger af personoplysninger foranlediget af lovforslaget.</p> <p>Datatilsynet har i øvrigt ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p>DBU</p>	<p>DBU har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De Danske Bilimportører kan overordnet bakke op om de foreslåede ændringer.</p> <p>Til forslag om deltidsbrandmænds køb af dagsbeviser bemærker De Danske Bilimportører, at deltidsbrandmænd helt bør fritages for køb af dagsbevis, da kørsler omfattet af bestemmelsen må karakteriseres som force majeure.</p>	<p>Det vil efter gældende regler ikke være muligt at ændre ordningen for dagsbeviser, så deltidsbrandmænd kan undtages for køb af dagsbeviser i forbindelse med privat brug af en gulpladebil. Køb af dagsbeviser dækker de skatter, afgifter og moms, der følger af den private kørsel.</p> <p>Efter momsreglerne kan en gulpladebil ikke bruges til private formål, hvis der er foretaget fradrag for moms ved anskaffelse af bilen. Hvis bilen alligevel bruges privat, skal det foretagne momsfradrag tilbagebetales. Rådet for Den Europæiske Union har som en helt særlig undtagelse til dette udgangspunkt tilladt, at Danmark kunne indføre en ordning med køb af dagsbeviser, hvorefter en gulpladebil alligevel kan bruges privat i indtil 20 dage om året. Der er tale om en tilladelse, som Danmark løbende skal ansøge om at opretholde.</p> <p>Det undersøges dog, om det vil være muligt at give dispensation fra køb af dagsbeviser ved force majeure.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>De Danske Bilimportører bemærker til forslaget om at undtage biler genopbygget efter færdselsskade fra nye regler om brændstoffillæg, at forslaget også bør gælde ved fornyet afgiftsberigtigelse af biler, der genopbygges som følge af slitage.</p> <p>De Danske Bilimportører finder det fornuftigt, at tidspunktet for offentliggørelse af standardformularer i første omgang udsættes og i øvrigt inddrages i efterårets evaluering af de ændringer, der blev gennemført på leasingområdet ved lov nr. 1195 af 14. november 2017. De Danske Bilimportører antager, at udsættelsen medfører, at de nuværende godkendte standardaftaler fortsat giver adgang til at anvende reglerne for betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.</p>	<p>Lovforslaget er revideret, så den foreslåede ændring er udvidet til også at omfatte en tilsvarende undtagelse for køretøjer, der ombygges eller genopbygges som følge af slitage m.v.</p> <p>Det kan bekræftes, at leasingsekskabernes nuværende godkendte standardaftaler fortsat giver adgang til at anvende reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.</p>
<p><i>Det Økologiske Råd</i></p>	<p>Det Økologiske Råd tager stærkt afstand fra forslaget om at afskaffe pvc-afgiften. Det Økologiske Råd bemærker, at EU-lovgivning på området langt fra er i mål, da meget få ftalater reguleres.</p> <p>Det Økologiske Råd er bekendt med problemer med produkter fra 3. lande, både i forhold til afgiften og EU-lovgivning og mener, at løsning af disse problemer burde være i fokus frem for at slække på beskyttelsen generelt.</p> <p>Det Økologiske Råd anerkender, at flere produkter ikke omfattes af afgiften og fremhæver, at der bør</p>	<p>Forslag om at ophæve afgifterne på pvc og pvc-folier har til formål at lette de administrative byrder for danske virksomheder. Tiltaget er en del af aftale af 12. november 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om en række erhvervs- og iværksætterinitiativer.</p> <p>Det vurderes, at der ikke er væsentlige sundhedsmæssige eller miljømæssige begrundelser for at opretholde afgifterne på pvc og pvc-folier, da behovet for afgifterne med årene er blevet mindre bl.a. på grund af EU-regulering.</p>

Organisation

Bemærkninger

ses på hvilke væsentlige produktgrupper, som bør omfattes.

Det Økologiske Råd påpeger, at pvc-afgiften ikke har et fiskalt formål, men skal løse et miljøproblem. Desuden er provenuet kunstigt lavt, da afgiften ikke er blevet reguleret siden år 2000.

Det Økologiske Råd påpeger, at det ikke fremgår, hvorvidt den miljøskadelige effekt, som en afskaffelse vil medføre, kan modvirkes. Det Økologiske Råd påpeger yderligere, at afgiften i dag gør miljøvenlige alternativer mere konkurrencedygtige og stimulerer til innovation og udvikling heraf.

Det Økologiske Råd støtter herudover ikke forslag om at afskaffe afgift på pvc-folier, da en øget anvendelse vil medføre problemer i affaldsbehandlingen. Det Økologiske Råd fremhæver, at EU-regulering ikke tager hensyn til forsigtighedsprincippet, bl.a. i forhold til hormonforstyrrende stoffer. Ophævelse af afgiften vil være problematisk i forhold til at kunne forsvare en cirkulær økonomi, da plasttypen forurener resterende indsamlet plastik, som dermed ikke kan genanvendes. Genanvendelse af plastik er stadig en udfordring, som genanvendelsesindustrien arbejder på at løse. Pvc-folier i affaldsstrømmen vil forværre disse udfordringer.

Kommentarer

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>DSRA (Danish Street Rod Association)</i></p>	<p>DSRA påpeger, at ombyggede ældre biler (som ikke opfylder betingelser for at være veteranbiler i afgiftsmæssig forstand) beskattes meget hårdt efter lovændring nr. 1195 af 14. november 2017, selvom det ikke var intentionen, når der henses til høringssvar til denne lovændring. DSRA bemærker, at dette ikke korrigeres i det nuværende lovforslag, som kun fritager køretøjer, der genopbygges som følge af færdselsskade, fra de nye regler om brændstoffillæg.</p> <p>DSRA ønsker, at det præciseres, at den foreslåede fritagelse for færdselsskadede biler også omfatter biler over 35 år, der ombygges/modificeres, og uanset om bilerne tidligere har været registreret i Danmark.</p>	<p>Forslaget imødekommes jf. kommentarerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p> <p>Forslaget imødekommes jf. kommentarerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører. Det bemærkes, at køretøjer ældre end 35 år, som ombygges, behandles efter de almindelige regler for fornyet afgiftsberigtigelse af ombyggede køretøjer, da de ikke i afgiftsmæssig henseende betragtes som veterankøretøjer.</p> <p>Den foreslåede undtagelse finder kun anvendelse for køretøjer, som tidligere har været registreret i Danmark, og hvor der således er tale om en fornyet afgiftsberigtigelse som følge af genopbygningen.</p> <p>Indførsel af brugte køretøjer fra udlandet vil ikke være omfattet af den foreslåede undtagelse, og vil derfor fortsat skulle afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler.</p>
<p><i>FDL Frie danske lastbilvognmænd</i></p>	<p>FDL har ingen bemærkninger.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>FDM</i></p>	<p>FDM bakker op om forslaget om at fritage færdselsskadede køretøjer fra nye regler om brændstofftillæg.</p> <p>FDM bemærker, at det i høringskema til lovændring 1195 af 14. november 2017 fremgik, at det ikke var hensigten, at afgiften for ombyggede køretøjer skulle blive højere end efter dagældende regler. FDM bemærker hertil, at problemstillingen også gælder for andre ombyggede køretøjer, typisk ældre køretøjer, der er ombygget, så de ikke kan indregistreres under reglerne for veteranbiler. FDM foreslår derfor, at forslaget også omfatter ombyggede køretøjer.</p> <p>FDM er indforstået med den foreslåede udskydelse af tidspunkt for anvendelse af standardformularer, da det er en stor og vanskelig opgave med vigtige hensyn, der skal iagttages.</p> <p>Til forslag om skærpet vurdering ved anmodning om registrering som selvanmelder bemærker FDM, at det er afgørende for samfundet og forbrugerne, at man kan stole på selvanmelderne. FDM finder det derfor fornuftigt, at betingelserne for registrering skærpes.</p>	<p>Forslaget imødekommes jf. kommentarerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.</p>
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing støtter forslaget om udskydelse af tidspunktet for offentliggørelse og anvendelse af standardformularer til brug for forholdsmæssig registreringsafgift.</p>	<p>Forslaget om genberegning for varebiler på gule plader ligger uden for lovforslagets rammer, men vil blive inddraget i den forestående evaluering.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Finans og Leasing påpeger, at der ikke bør foretage genberegning af afgiftsgrundlaget for varebiler på gule plader, da afgiften højst kan udgøre 56.800 kr. Finans og Leasing finder dette forhold så åbenbart, hvorfor det foreslås, at det medtages i nærværende lovforslag, at genberegningskrav bortfalder i disse situationer. Dette uanset, at den lovbestemte evaluering af L 4 endnu ikke er gennemført.</p>	
<p><i>FML - Foreningen af Mindre Leasingsselskaber</i></p>	<p>FML påpeger, at der i forbindelse med forslag om afvisning af eksportanmodninger ved tinglyste rettigheder er uoverensstemmelse mellem den foreslåede lovtekst og de specielle bemærkninger. Af lovteksten fremgår, at anmodning "afvises". Af bemærkninger fremgår derimod, at anmodning "vil kunne afvises".</p> <p>FML bemærker, at forslaget om afvisning af eksportanmodninger vil medføre, at kun ubehæftede biler kan eksporteres. FML fremhæver deres holdning om, at køretøjer skal kunne eksporteres, så de til enhver tid værende rettighedshavere honoreres i overensstemmelse med bilbogens udvisende.</p>	<p>Det anførte er ændret, så det af bemærkninger til lovforslaget fremgår, at anmodninger "vil skulle afvises" i overensstemmelse med lovteksten.</p> <p>Der foreslås ingen ændringer i de grundlæggende betingelser i forbindelse med eksportgodtgørelse. I dag sættes de anmodninger, som efter forslaget skal afvises, i bero, indtil eventuelle hæftelser er aflyst m.v. Årsagen er, at der ikke skal udbetales godtgørelse til køretøjets ejer, hvis en anden kreditor samtidig har tinglyst rettigheder over køretøjet. De nugældende regler har desuden til formål at undgå den situation, hvor Skatteforvaltningen, som offentlig myndighed, skal træffe afgørelse om, hvordan godtgørelse skal fordeles mellem henholdsvis ejer og panthavere. Udover at medføre administrative</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>FML finder det hensigtsmæssigt at udskyde tidspunktet for offentliggørelse og anvendelse af standardformularer, såfremt tiden anvendes til at lave klare og gennemskuelige kontrakter. Det er FMLs opfattelse, at der henset til fristen vil være mulighed for yderligere inddragelse af relevante aktører i branchen.</p> <p>I forhold til en skærpet vurdering ved registrering som selvanmelder er FML enige i, at det er hensigtsmæssigt at foretage en effektiv kontrol. FML påpeger dog, at den foreslåede ordning kraftigt udvider den personkreds, som vil kunne omfattes af den skærpede vurdering.</p> <p>FML henleder opmærksomheden på, at der efter konkurslovens regler om konkurskarantæne i et vist omfang er mulighed for at øve indflydelse på, hvilke fysiske personer, der deltager i et selskabs ledelse. Det er FMLs opfattelse, at det bør præciseres yderligere, hvilke momenter, der præcist skal tillægges betydning ved vurdering af, om registrering skal nægtes. Dette skal sikre, at det ikke bliver en vilkårlig vurdering fra sag til sag. FML har noteret sig, at det af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at der er tale om en konkret vurdering.</p>	<p>byrdelettelse for Skatteforvaltningen, har forslaget desuden til formål at undgå, at der bliver betalt for meget i eksportgodtgørelse.</p> <p>Udskydelsen af tidspunktet for offentliggørelse og anvendelse af standardformularer anvendes til at afklare de udfordringer, der har vist sig ved udarbejdelse af standardformularer, herunder i hvilket omfang standardformularer vil kunne anvendes.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Danske Advokater.</p> <p>Det vurderes, at reglerne om konkurskarantæne, som kan bringes i anvendelse af kurator ved et selskabs konkurs, ikke vil være anvendelige i forhold til formålet med lovforslaget. Ved det foreslåede er der tale om, at Skatteforvaltningen kan foretage en konkret vurdering af personkredsen i virksomheden i den enkelte sag.</p> <p>Forslag om yderligere præcisering af momenter, der kan tillægges betydning imødekommes. Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra Danske Advokater.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>FSR - danske revisorer</i></p>	<p>FSR finder det positivt, at transportvirksomheders mulighed for refusion af vægtafgift indsættes i loven og samtidig præciseres. FSR finder dog, at fristen på 14 dage efter kalenderårets udløb er urimelig kort, når der henses til, at virksomheden skal fremlægge dokumentation for de forgangne transporter for et helt år.</p> <p>FSR finder det positivt, at lovforslaget lægger op til en afskaffelse af emballageafgiften på pvc-folier og pvc-afgiften, samt at der indføres bagatelgrænser i flere love, uanset om virksomheder omfattes af regler for oplagshavere eller varemodtagere, da disse regler udgør en stor administrativ byrde for de berørte virksomheder.</p>	<p>Det bemærkes, at den foreslåede frist på 14 dage er videreført fra de gældende regler, som ikke tidligere har givet anledning til udfordringer. På baggrund af høringssvaret forlænges den foreslåede frist dog til 30 dage fra kalenderårets udløb.</p>
<p><i>Johnson Controls</i></p>	<p>Johnson Controls bemærker, at forslaget om at indføre bagatelgrænser i lov om afgift af cfc og visse industrielle drivhusgasser har oversete og utilsigtede bivirkninger. Johnson Controls anbefaler derfor, at denne del af forslaget udgår. Johnson Controls påpeger, at den eneste kontrol, af om kølemidler er lovlige, foretages af Skatteforvaltningen. Da der er tale om dyre kølemidler, giver en bagatelgrænse ingen mening og en besparelse lig nul.</p> <p>Johnson Controls påpeger, at der ved at indføre bagatelgrænser åbnes for indførelse af dels ulovlige og dels farlige kølemidler. Johnson</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra AKB/KMO.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Controls fremhæver i denne forbindelse, at der er set eksempler på kølemidler med et stof, som blev forbudt i Danmark i 1961 grundet giftindhold. Disse farlige blandinger kan eksplodere uden varsel, hvilket bl.a. er set i personbiler.</p> <p>Johnson Controls bemærker, at det over for Arbejdstilsynet skal dokumenteres, at man er kompetent til at arbejde med stofferne. Ved at indføre bagatelgrænser vil den minimale besparelse ske med ulempe for miljø og sikkerhed.</p>	
<p><i>Landbrug & Fødevarer (L&F)</i></p>	<p>L&F bakker generelt op om lempelser i danske afgifter. L&F mener dog, at de foreslåede bagatelgrænser ikke vil have nævneværdig positiv effekt for størstedelen af danske landmænd og fødevarerproducenter. L&F mener omvendt, at bagatelgrænser vil give udenlandske sælgere en konkurrencefordel på bekostning af danske forhandlere ved salg til små bedrifter i Danmark. L&F bemærker, at bagatelgrænsen på kvælstof i gødning vil skabe incitament til at købe gødning i udlandet uden om gødningsregisteret.</p> <p>L&F foreslår, at afgifter på pesticider, fosfor i foder og på konsum-is afskaffes i stedet for at indføre bagatelgrænser. Herudover påpeger L&F, at der bør ses på, om afgiften på kvælstof i gødning kan afskaffes eller indrettes på en måde, der mindsker administrationen hos forhandlerne.</p>	<p>Forslaget om at indføre bagatelgrænser i visse nationale afgiftslove har til formål at lette de administrative byrder for danske virksomheder. Tiltaget er en del af aftale af 12. november 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Radikale Venstre om en række erhvervs- og iværksætterinitiativer.</p> <p>Omfanget af de mulige handelsmæssige konsekvenser af forslaget er afvejet ift. virksomhedernes administrative byrder ved opgørelse, angivelse og indbetaling af afgifter.</p> <p>Forslaget om at afskaffe de nævnte afgifter ligger uden for rammerne af lovforslaget. Afskaffelse af afgifterne vil desuden kræve et betydeligt finansieringsbehov. Finansieringsbehovet efter tilbageløb og adfærd skønnes i 2019 til henholdsvis ca. 550 mio. kr. vedr. pesticidafgiften, ca. 50 mio. kr. vedr.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>foderfosfatafgiften, ca. 290 mio. kr. vedr. konsumisafgiften og ca. 20 mio. kr. vedr. kvælstofafgiften.</p> <p>Regeringen har dog et fortsat fokus på at forbedre rammevilkårene for dansk erhvervsliv. Det skal være lettere at drive virksomhed, og det administrative besvær for virksomhederne skal reduceres gennem en yderligere sanering af afgifterne. Derudover skal det være billigere at være borger. Oprydningen og forenklingen af afgifterne er et løbende arbejde, som skal fortsættes i de kommende år, og der vil således også fremadrettet være fokus på at rydde op i afgifterne for borgere og virksomheder.</p>
<i>MFF - Motorcykel Forhandler Foreningen</i>	MFF har ingen bemærkninger.	
<i>Motorhistorisk Samråd</i>	<p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at det ikke fremgår tydeligt af forslaget om at undtage genopbyggede biler fra nye regler om brændstoffillæg, om forslaget kun vedrører færdselsskadede køretøjer, eller om det også vedrører køretøjer, der ved anden ombygning mister deres identitet.</p> <p>Motorhistorisk Samråd bemærker, at resultatet af lov nr. 1195 af 14. november 2017 for ombyggede køretøjer blev en substantiel forhøjelse af registreringsafgiften, selv om det ikke var intentionen med lovændringen. Motorhistorisk Samråd mener, at det er en naturlig</p>	Forslaget imødekommes jf. kommentarerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører.

Organisation

Bemærkninger

konsekvens af forslaget og intentionen hermed, at den foreslåede undtagelse også kommer til atomfatte ombyggede køretøjer.

Motorhistorisk Samråd foreslår, at der fastsættes et loft over hele registreringsafgiften, inklusive tillæg og fradrag. De foreslås yderligere, at loftet omfatter alle ombyggede køretøjer, herunder også veterankøretøjer, samt køretøjer der er indregistreret i Danmark eller udlandet første gang for mere end 35 år siden.

Motorhistorisk Samråd foreslår desuden en overgangsordning for veterankøretøjer, som er indkøbt efter de daværende regler, men hvor der endnu ikke er betalt registreringsafgift, f.eks. grundet igangværende istandsættelse, således at disse køretøjer også omfattes af fritagelsen.

Motorhistorisk Samråd bemærker, at der er en regnefejl i lovforslaget for så vidt angår måden hvorpå tillæg for lav energieffektivitet beregnes. Motorhistorisk Samråd mener, at der ikke er taget højde for værditabet for køretøjet, hvorfor tillægget skal være langt mindre.

Kommentarer

Forslaget om at fastsætte et loft over den samlede registreringsafgift ligger uden for lovforslagets rammer.

Den foreslåede undtagelse finder kun anvendelse for køretøjer, som tidligere har været registreret i Danmark, og hvor der således er tale om en fornyet afgiftsberigtigelse som følge af genopbygningen. Der henvises desuden til kommentarerne til høringssvaret fra DSRA.

Det undersøges dog, om det er muligt at justere formuleringen i registreringsafgiftsloven, så veterankøretøjer i højere grad kan anses for at fremstå originalt, selvom køretøjet er sat i stand.

Eksemplet med beregning af tillæg for lav energieffektivitet er foretaget for et køretøj, der er genopbygget efter færdselsskade. Sådanne køretøjer afgiftsberigtiges som nye køretøjer jf. registreringsafgiftslovens § 4, stk. 1, altså uden nedslag for værditab. Der er således ikke tale om en regnefejl.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Plastindustrien</i></p>	<p>Plastindustrien bemærker overordnet, at det er fornuftigt at revurdere pvc-afgifternes eksistens, når de ikke længere har nogen nævneværdig adfærdsregulerende effekt i forhold til sundhed eller miljø. Plastindustrien finder det derfor hensigtsmæssigt at ophæve de nævnte afgifter, da provenu og administrative byrder for erhvervslivet ikke hænger sammen.</p> <p>Plastindustrien forventer at forslaget ikke vil påvirke miljøet negativt i nævneværdig grad, da plastmaterialet og branchen har gennemgået stor udvikling gennem de seneste årtier. Herudover er pvc-industriens miljøprogram medvirkende til, at der årligt genanvendes næsten 600.000 ton hård og blød pvc i Europa.</p> <p>Plastindustrien bemærker, at Danmark indsamler langt det meste hårde pvc-byggeaffald til genanvendelse. Samtidig forskes der i, hvordan mængden af blød pvc til forbrænding kan minimeres.</p> <p>Det er Plastindustriens opfattelse, at kritikken mod afgiftsophævelser bunder i et uopdateret syn på pvc, der ikke tager højde for, at mange af fortidens udfordringer er imødekommet gennem substitution og generel teknologisk udvikling.</p>	
<p><i>PVC Informationsrådet</i></p>	<p>PVC Informationsrådet bifalder den planlagte ophævelse af afgifterne på pvc og pvc-folier. PVC</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Informationsrådet er enige i argumentationen i lovforslaget om, at afgifterne hverken er hensigtsmæssige når det gælder miljø eller provenu. Pvc-afgifterne har ikke vist sig at have nogen nævneværdig adfærdsregulerende effekt. Desuden håndteres de sundhedsproblemer, der tidligere knyttede sig til dansk pvc-anvendelse, nu effektivt via EU-lovgivning.</p> <p>Hvad angår affaldshåndteringen er det andre styringsmidler end afgifter, der er brug for, herunder langt større genanvendelse. PVC Informationsrådet bemærker, at investering er i miljøforbedringer m.v. har medført, at pvc i dag ikke skal betragtes som et miljøproblem men en del af løsningen i fremtidens cirkulære samfund. PVC Informationsrådet kan derfor som industriens videnscenter bakke op om lovforslagets ordlyd og initiativer.</p>	
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger.	
<i>SKAD</i>	<p>Det er SKADs opfattelse, at de nye regler om brændstoffillæg, indført ved lov nr. 1195 af 14. november 2017, udelukkende har til formål at reducere miljøbelastning for nyregistrerede "hverdagskøretøjer". SKAD mener derfor, at der skal differentieres mellem køretøjer, der anvendes i hverdagen, og køretøjer der anvendes lejlighedsvist, f.eks. veterankøretøjer og ombyggede køretøjer. SKAD finder,</p>	<p>Forslaget imødekommes. Der henvises til kommentarerne til høringssvaret fra De Danske Bilimportører og DSRA.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>at ombyggede køretøjer kan side-stilles med køretøjer, der genopbygges efter en færdselsskade, og foreslår, at den foreslåede undtagelse også skal gælde for ombyggede køretøjer, herunder ombyggede køretøjer med en alder over 35 år.</p>	
<p><i>SMVdanmark</i></p>	<p>SMVdanmark ser med tilfredshed på forslaget om, at genopbyggede biler undtages fra de nye regler om brændstoffillæg og på de foreslåede stramminger i forhold til selvanmeldere. SMVdanmark har herudover ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	
<p><i>SRF Skattefaglig Forening</i></p>	<p>SRF har ingen bemærkninger.</p>	
<p><i>Ældresagen</i></p>	<p>Ældresagen har ingen bemærkninger.</p>	