

Skatteministeriet
Udkast

J.nr. 2021-2006

Forslag

til

**Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, ligningsloven, registreringsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og virksomhedsskatte-
loven**

(Ændring af den skatte- og afgiftsmæssige behandling af ladestandere til køretøjer, stramning af leasingregler for køretøjer, indførelse af særlig procedure for partshøring ved værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer m.v. og indførelse af solidarisk hæftelse for selvanmeldere)

§ 1

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 186 af 1. marts 2020, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010, § 2 i lov nr. 2074 af 21. december 2020, § 3 i lov nr. 2221 af 29. december 2020 og § 19 i lov nr. 1240 af 11. juni 2021, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 1, ændres »For registrering af en ny ejer eller bruger af et køretøj« til: »For ændring af registrering af et køretøjs ejere eller brugere«.
2. I § 12, stk. 1, ændres »registrering af ny ejer eller bruger« til: »ændring af registrering af et køretøjs ejere eller brugere«.
3. I § 15, stk. 2, nr. 3, ændres »gæld til staten« til: »forfalden gæld til det offentlige«.

§ 2

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 788 af 4. maj 2021, foretages følgende ændring:

1. I § 16 A, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »bil,«: »en ladestander,«.

UDKAST

§ 3

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1194 af 2. juni 2021, som ændret ved § 6 i lov nr. 789 af 4. maj 2021, foretages følgende ændringer:

1. I § 7, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer,«:

»medmindre disse er omfattet af §§ 3 a, 3 b og 3 c,«.

2. I § 8, stk. 3, indsættes som 4. pkt.:

»Til den afgiftspligtige værdi medregnes heller ikke værdien af udstyr, som installeres fast på en adresse med henblik på opladning af køretøjet«.

3. I § 9 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »4 måneder« til: »3 måneder«.

4. I § 15, stk. 1, nr. 3, ændres »staten« til: »det offentlige«.

5. I § 20, stk. 7, indsættes som 2. pkt.:

»Dette gælder tilsvarende for køretøjer, som har været omfattet af en af ordningerne i §§ 3 a-3 c, eller som har været omfattet af en afgiftsfritagelse efter denne lov, og som efterfølgende registreres med henblik på varig anvendelse i Danmark.«.

6. I § 20, stk. 9, ændres »§ 3 b, stk. 6, og § 17, stk. 1.« til: »og § 3 b, stk. 6.«, og som 2. pkt. indsættes:

»Stk. 1 gælder desuden ikke i tilfælde som nævnt i § 17, stk. 1.«

§ 4

I skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 635 af 13. maj 2020, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1239 af 11. juni 2021, foretages følgende ændring:

1. Efter § 20 d indsættes som nyt kapitel:

”Kapitel 7 b

Særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer

UDKAST

§ 20 e. Told- og skatteforvaltningen kan træffe afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens §§ 9, 9 a eller 10 under anvendelse af en særlig procedure for partshøring om sagens faktiske oplysninger, jf. stk. 2 og 3.

Stk. 2. Træffer told- og skatteforvaltningen afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure i stk. 1, skal told- og skatteforvaltningens afgørelse ledsages af sagens faktiske oplysninger, der er lagt til grund for afgørelsen, og parten skal samtidig gøres bekendt med adgangen til at fremkomme med bemærkninger til afgørelsen inden for en frist på mindst 15 dage fra afgørelsens datering. Parten skal tillige gøres bekendt med, at muligheden for, at told- og skatteforvaltningen kan træffe en ny afgørelse på grundlag af partens bemærkninger, jf. stk. 3, bortfalder, hvis parten klager over en afgørelse truffet efter stk. 1.

Stk. 3. Har parten bemærkninger efter stk. 2 til en afgørelse truffet efter stk. 1, træffer told- og skatteforvaltningen en ny afgørelse på grundlag af de oplysninger, der foreligger ved høringsfristens udløb.

Stk. 4. Told- og skatteforvaltningens adgang til at træffe ny afgørelse, jf. stk. 3, bortfalder, hvis den afgørelse, der er truffet efter stk. 1, påklages, jf. § 35 a.”

§ 5

I virksomhedsskatteoven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1359 af 9. december 2019, som ændret ved § 9 i lov nr. 1729 af 27. december 2018, § 2 i lov nr. 1578 af 27. december 2019, § 8 i lov nr. 2226 af 29. december 2020 og § 11 i lov nr. 1179 af 8. juni 2021, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 3, 5. pkt., indsættes efter »Biler,«: »ladestandere,«.

§ 6

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Stk. 2. §§ 2 og 5 har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

Stk. 3. § 3, nr. 3, har virkning for køretøjer, der registreres i Køretøjsregisteret fra og med den 1. januar 2022.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Fritagelse for beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen

2.1.1. Hovedaktionærer

2.1.1.1. Gældende ret

2.1.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.2. Selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen

2.1.2.1. Gældende ret

2.1.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Afgiftspligtig værdi af ladestandere

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Særlig procedure for partshøring

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Solidarisk hæftelse

UDKAST

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.6. Gæld til det offentlige

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Gebyr for ændring af registrering af køretøjers ejere eller brugere

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Totalskadede køretøjer

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

3.1.1. Fritagelse for beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen

3.1.2. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

3.1.3. Øvrige forslag

3.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.2.1. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

3.2.2. Særlige procedure for partshøring

3.2.3. Solidarisk hæftelse

3.2.4. Gæld til det offentlige

3.2.5. Øvrige forslag

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

UDKAST

- 4.1. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.
- 4.2. Solidarisk hæftelse
- 4.3. Gæld til det offentlige
- 4.4. Øvrige forslag
5. Administrative konsekvenser for borgerne
 - 5.1. Særlige procedure for partshøring
 - 5.2. Øvrige forslag
6. Klimamæssige konsekvenser
 - 6.1. Fritagelse for beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, og afgiftspligtig værdi af ladestandere
 - 6.2. Øvrige forslag
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 den grønne omstilling af vejtransporten og styrke regelefterlevelsen på motorområdet.

Med indgåelse af Aftale om Grøn Omstilling af vejtransporten af 4. december 2020, der er indgået mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, blev det aftalt at skattefritage værdien af en arbejdsgiverbetalt ladestander opsat på bopælen i forbindelse med beskatning af fri bil. Det blev samtidig aftalt, at der ikke skal ske beskatning af den ansatte, hvis ladestanderen overgår til privat brug, og den ansatte forinden har været beskattet af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode på mindst 6 måneder. Dette blev udmøntet ved lov nr. 203 af 13. februar 2021.

I forlængelse heraf foreslås det, at hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, ikke skal beskattes af værdien af ladestander, der stilles til rådighed af selskabet eller virksomheden i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil. Ændringen vil ligestille hovedaktionærer og erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, med lønmodtagere, der skattefrit får stillet en ladestander til rådighed af en arbejdsgiver.

Det foreslås endvidere at tydeliggøre, at ladestander ikke skal indgå i beregningen af et køretøjs afgiftspligtige værdi. Dermed skabes der parallelitet mellem den skattemæssige og afgiftsmæssige behandling af ladestander.

Derudover har lovforslaget til formål at udmønte dele af Aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023 af 15. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige ved at fremrykke fristen for genberegning af leasingkøretøjer. I dag foretages genberegning af nye leasingkøretøjer senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. En fremrykning af tidspunktet for genberegning til tre måneder efter første registrering vil mindske den afgiftsmæssige fordel, der kan opnås som følge af, at f.eks. flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer.

Desuden foreslås det, at der indføres en særlig procedure for partshøring om sagens faktiske oplysninger, herunder f.eks. oplysninger om køretøjets objektive oplysninger, annoncemateriale m.m. ved værdifastsættelse af nye og

brugte køretøjer. Forslaget om en særlig procedure for partshøring træder i stedet for forvaltningslovens regler om partshøring og vil medvirke til at understøtte gennemsigtighed og dialog med borgere og virksomheder samtidig med, at forslaget tilgodeser borgere og virksomheders ønske om at kunne tage deres køretøj i brug hurtigst muligt.

Som en yderligere styrkelse af regelefterlevelsen foreslås det at ændre kravene til selvanmeldere og nummerpladeoperatører, så de fremover ikke må have forfalden gæld til det offentlige. Derved præciseres det, at blandt andet gæld til en kommune ligestilles med gæld til staten.

Endvidere foreslås det at gøre hæftelsesbestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 20 mere tidssvarende, så risikoen for særlige selskabskonstruktioner med risiko for unddragelse mindskes. Formålet er at imødegå tilfælde, hvor selvanmeldere anvender andre selvanmeldere til at værdifastsætte køretøjet, og hvor køretøjet værdifastsættes for lavt. Som reglerne er i dag, fremgår det ikke klart, at en virksomhed, som handler med køretøjer, hæfter for betaling af afgiften for de køretøjer, som virksomheden ejer, uanset om virksomheden selv har angivet afgiften for det pågældende køretøj, eller om afgiften er angivet af en anden registreret virksomhed, der er selvanmelder.

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

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1 Fritagelse for beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen

2.1.1. Hovedaktionærer

2.1.1.1. Gældende ret

Gældende regler om beskatning af fri bil medfører, at værdien af arbejdsgiverbetalt installation af en ladestander ved lønmodtagerens bopæl i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil er skattefritaget.

Reglerne om beskatning af fri bil anvendes også i ligningsloven, hvor der gennem et selskab kan stilles fri bil til rådighed for hovedaktionæren. Hovedaktionæren opnår dog ikke samme skattefritagelse som lønmodtagere for rådigheden over en ladestander og installationen heraf, når den stilles til rådighed sammen med en elbil eller pluginhybridbil.

En hovedaktionær, der modtager udbytte fra et selskab i form af, at der stilles en fri bil til rådighed, skal medregne værdien af dette gode samt eventuelt sparet privat forbrug, når hovedaktionæren skal opgøre sin skattepligtige indkomst. Hvis hovedaktionæren har fået stillet en fri bil til rådighed som

UDKAST

udbytte fra selskabet, ansættes værdien af bil efter reglerne om beskatning af fri bil i ligningslovens § 16, stk. 4, jf. § 16 A, stk. 5.

Den skattepligtige værdi af en bil, der er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver m.v., fastsættes til 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 1. pkt. Satsen på 25 pct. reduceres med et ½ procentpoint årligt fra og med 1. juli 2021, og satsen på 20 pct. forhøjes med et ½ procentpoint årligt fra og med 1. juli 2021. I indkomståret 2025 og efterfølgende indkomstår fastsættes den årlige værdi til 22,5 pct. af bilens værdi, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 2.-4. pkt. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog af mindst 160.000 kr., jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 7. pkt.

Til den skattepligtige værdi medregnes et miljøtillæg, der udgør den årlige afgift eksklusiv udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift for motorkøretøjer m.v., med tillæg af 50 pct. Med virkning fra den 1. juli 2021 er miljøtillægget forhøjet til 250 pct. i 2021, til 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 8.-14. pkt.

Hvis hovedaktionæren sammen med fri elbil eller pluginhybridbil får stillet en ladestander til rådighed ved sin bopæl af selskabet, vil værdien af ladestanderen og udgifterne til installationen heraf skulle medregnes til beregningsgrundlaget for den skattepligtige værdi af fri bil. Det indebærer, at værdien af ladestanderen og udgifterne til installationen ikke er dækket af beskatningen af fri bil, men skal tillægges beregningsgrundlaget.

2.1.1.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Reglerne om beskatning af fri bil indeholder incitamentet for arbejdstageren til at vælge en klimavenlig bil. Det samme gør sig gældende for hovedaktionæren i et selskab.

For en lønmodtager skal der som udgangspunkt ikke ske særskilt beskatning af værdien af en ladestander og installation heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installeres af arbejdsgiveren i forbindelse med, at der stilles fri elbil eller pluginhybridbil til privat rådighed.

Det foreslås på den baggrund tilsvarende, at der ikke skal ske særskilt beskatning af værdien af en ladestander og installationen heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installeres i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil, der er stillet til rådighed af et selskab for en hovedaktionær.

Den foreslåede skattefritagelse vil kunne tilskynde til at vælge elbiler eller pluginhybridbiler som fri bil.

2.1.2. Selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen

2.1.2.1. Gældende ret

Gældende regler om beskatning af fri bil medfører, at værdien af arbejdsgiverbetalt installation af en ladestander ved lønmodtagerens bopæl i forbindelse med fri elbil eller pluginhybridbil er skattefritaget.

Reglerne om beskatning af fri bil anvendes også i virksomhedsskatteloven, hvor der gennem en virksomhed kan stilles fri bil til rådighed for den selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen. Den selvstændigt erhvervsdrivende opnår dog ikke samme skattefritagelse som lønmodtagere for rådigheden over en ladestander og installationen heraf, når den stilles til rådighed sammen med en elbil eller pluginhybridbil.

Selvstændigt erhvervsdrivende kan vælge at opgøre den skattepligtige indkomst fra virksomheden efter de særlige regler i virksomhedsskatteloven, hvor det blandt andet er muligt at vælge at anvende virksomhedsordningen.

Virksomhedsordningen er bygget op af en række forskellige elementer, men hensigten er overordnet 1) at sikre, at selvstændigt erhvervsdrivende opnår fuld skattemæssig fradragsværdi ved indkomstopgørelsen for erhvervsmæssige renteudgifter, 2) at selvstændigt erhvervsdrivende har mulighed for at foretage en udjævning af beskatningen af svingende indkomster, og 3) at selvstændigt erhvervsdrivende har mulighed for at spare op til en lav foreløbig skat svarende til selskabsskattesatsen med henblik på konsolidering af virksomheden.

Når den selvstændigt erhvervsdrivende har valgt beskatning efter virksomhedsskattelovens regler, gælder der nærmere regler for, hvilke aktiver der kan eller skal indgå i virksomhedsordningen.

Hovedreglen er, at erhvervsmæssige aktiver skal indgå i virksomhedsordningen. Aktiver, der både anvendes erhvervsmæssigt og privat (såkaldte blandet benyttede aktiver), kan som udgangspunkt ikke indgå i virksomhedsordningen. Der gælder dog enkelte undtagelser hertil. Således kan den selvstændigt erhvervsdrivende f.eks. vælge at lade biler indgå i ordningen, selv om bilen både anvendes i virksomheden og til private formål.

Denne undtagelse gælder ikke for en ladestander, der anvendes til at lade en elbil eller pluginhybridbil op. Det vil sige, at en ladestander, der anvendes

både erhvervsmæssigt og til private formål, ikke kan indgå i virksomhedsordningen. Kun i det tilfælde, hvor ladestanderen udelukkende anvendes erhvervsmæssigt, kan den indgå i virksomhedsordningen.

2.1.2.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Reglerne om beskatning af fri bil indeholder incitamentet for arbejdstageren til at vælge en klimavenlig bil. Det samme gør sig gældende for virksomhedsejeren, der anvender virksomhedsordningen.

For en lønmodtager skal der som udgangspunkt ikke ske særskilt beskatning af værdien af en ladestander og installation heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installeres af arbejdsgiveren i forbindelse med, at der stilles fri elbil eller pluginhybridbil til privat rådighed.

Det foreslås på den baggrund, at den selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, får mulighed for at lade en ladestander, der både anvendes privat og erhvervsmæssigt, indgå i virksomhedsordningen. Som følge heraf, vil der ikke skulle ske særskilt beskatning af værdien af en ladestander og installationen heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installeres i forbindelse med, at virksomheden stiller en fri elbil eller pluginhybridbil til rådighed for den selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen. Den foreslåede skattefritagelse vil kunne tilskynde til at vælge elbiler eller pluginhybridbiler som fri bil.

2.2. Afgiftspligtig værdi af ladestandere

2.2.1. Gældende ret

Ved køb af et ældre køretøj eller et pluginhybridkøretøj medfølger ofte udstyr til opladning af køretøjet f.eks. i form af en ladestander, som kan installeres fast på en adresse.

Efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, skal alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, medregnes ved opgørelsen af den afgiftspligtige værdi. Dog kan værdien af sædvanligt ekstraudstyr holdes uden for den afgiftspligtige værdi. Dette kræver blandt andet, at ekstraudstyret leveres efter særskilt aftale mellem forhandleren og slutbrugeren. I forhold til udstyr til opladning af køretøjet er der ikke i registreringsafgiftsloven taget eksplicit stilling til, hvorvidt dette er sædvanligt ekstraudstyr.

Registreringsafgiftsloven indeholder således ingen særregler om, hvordan værdien af udstyr til opladning af køretøjer skal behandles i forbindelse med afgiftsberigtigelse af køretøjer, og der er derfor uklarhed om, hvorvidt udstyret skal medregnes ved opgørelsen af den afgiftspligtige værdi, hvis det købes sammen med køretøjet.

2.2.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Der er et stigende salg af eldrevne køretøjer og pluginhybridkøretøjer og dermed også et øget behov for udstyr til opladning af køretøjerne (ladestander). Det er forskelligt, om der medfølger en ladestander, om den kan købes som tilvalg eller skal købes helt særskilt.

Ved lov nr. 203 af 13. februar 2021 blev der taget stilling til den skattemæssige behandling af ladestandere, hvorefter der som udgangspunkt ikke skal ske beskatning af værdien af en ladestander og installationen heraf på den skattepligtiges bopæl, når ladestanderen installeres af arbejdsgiveren i forbindelse med, at der stilles fri elbil eller pluginhybridbil til privat rådighed.

Det fremgår derimod ikke tilstrækkeligt klart af registreringsafgiftsloven, hvordan værdien af udstyr til opladning af køretøjet, herunder ladestandere, skal behandles i afgiftsmæssig henseende.

Det foreslås derfor, at der indsættes en ny bestemmelse i loven, hvorefter udgifter til udstyr til opladning af køretøjet ikke medregnes ved opgørelsen af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Herved skabes klarhed over behandlingen af ladestandere (og opladningsomkostninger) i afgiftsmæssig henseende. Endvidere vil dette skabe parallelitet i forhold til den skattemæssige behandling af udstyr til opladning af køretøjer, herunder ladestandere efter ligningsloven.

2.3. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer

2.3.1. Gældende ret

Ifølge registreringsafgiftslovens § 1, stk. 1, betales registreringsafgift af motorkøretøjer. Afgiften betales som udgangspunkt som et engangsbetrag i forbindelse med motorkøretøjets registrering i Køretøjsregisteret. For nogle køretøjer betales dog en forholdsmæssig registreringsafgift for en nærmere afgrænset periode, hvor køretøjet ønskes anvendt i Danmark. Det gælder blandt andet leasingkøretøjer, jf. lovens § 3 b.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 3 b udgør afgiften for køretøjer, der er mellem 0 og 3 måneder gamle regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, uanset om det er i Danmark eller udlandet, 2 pct. pr. påbegyndt måned af den beregnede registreringsafgift efter første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt. For køretøjer, der ved registreringspligtens indtræden er ældre end 3 måneder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, uanset om det er i Danmark eller udlandet, udgør den beregnede registreringsafgift 1 pct. pr. påbegyndt måned i de efterfølgende 33 måneder. For køretøjer, der ved registreringspligtens indtræden er ældre

UDKAST

end 36 måneder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, uanset om det er i Danmark eller udlandet, udgør den beregnede registreringsafgift 1/2 pct. pr. påbegyndt måned i de efterfølgende måneder.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, skal den afgiftspligtige værdi for blandt andet leasingkøretøjer opgøres og angives igen til Skatteforvaltningen, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Det er ejeren af køretøjet, der er forpligtet til at foretage fornyet angivelse af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 2, skal køretøjet afgiftsberigtiges på ny, hvis den tilbagediskonterede afgiftspligtige værdi på genberegningstidspunktet, dvs. den afgiftspligtige værdi, hvoraf der oprindeligt er betalt afgift, korrigeret for værditabet i den forløbne periode, overstiger den afgiftspligtige værdi, hvoraf der oprindeligt er betalt afgift. Differencen mellem den genberegnete og den oprindeligt beregnede afgift skal betales, hvis den tilbagediskonterede genberegnete afgiftspligtige værdi er højere end den oprindeligt angivne afgiftspligtige værdi.

For leasingkøretøjer m.v. foretages der således en genberegning af køretøjernes afgiftspligtige værdi senest 4 måneder efter første indregistrering med henblik på at sikre, at køretøjet ikke afgiftsberigtiges ud fra en værdi, der ligger under den markedsmæssige værdi.

2.3.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Det foreslås at ændre fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer m.v. fra senest 4 til senest 3 måneder efter første indregistrering med virkning for køretøjer, der registreres i Køretøjsregisteret fra og med den 1. januar 2022.

Forslaget udmønter dele af Aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023 af 15. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige, hvor ændring af fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer indgår som et finansieringsbidrag.

Ordnningen med genberegning blev indført i 2017 med henblik på at modvirke, at der betales afgift af kunstigt lave afgiftspligtige værdier grundet mængderabatter m.v., herunder den såkaldte ”bilvask”-metode til omgåelse af afgiftsreglerne, som der er eksempler på i leasingbranchen m.v. Ved at

modvirke kunstigt lave afgiftspligtige værdier undgå det, at der alene betales en meget lav eller endog slet ingen registreringsafgift. Forslaget vil reducere den del af den fulde registreringsafgift, der kan tilbagebetales ved genberegningen.

2.4. Særlig procedure for partshøring

2.4.1. Gældende ret

Skatteforvaltningens værdifastsættelse af køretøjer er en forvaltningsretlig afgørelse. Dette gælder uanset, at der er tale om en manuel eller en helt eller delvist maskinelt genereret værdifastsættelse af køretøjer. Skatteforvaltningen skal således overholde almindelige forvaltningsretlige regler og principper, herunder reglerne om partshøring af borgere og virksomheder med væsentlig, individuel interesse i sagens udfald forud for, at Skatteforvaltningen træffer afgørelse.

Efter forvaltningslovens § 19, stk. 1, må en myndighed ikke træffe afgørelse, før sagens parter er gjort bekendt med og har fået lejlighed til at fremkomme med en udtalelse om oplysninger om en sags faktiske grundlag eller eksterne faglige vurderinger, som parten ikke kan antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af. Det gælder dog kun, hvis oplysningerne er til ugunst for den pågældende part og er af væsentlig betydning for sagens afgørelse.

Efter forvaltningslovens § 19, stk. 2, er der visse undtagelser til kravet om myndigheders partshøring. Det gælder blandt andet, hvor der er rimelig grund til at tro, at de yderligere oplysninger, der er tilvejebragt i forbindelse med sagens behandling, kan korrigeres eller suppleres af den pågældende part, og det heller ikke i øvrigt som følge af sagens karakter kan anses for påkrævet at gennemføre en partshøring. Som eksempler på typer af oplysninger, hvis indhentelse ikke uden videre bør udløse en pligt til partshøring, kan nævnes oplysning fra ministerialbøgerne om partens fødselsdata, folkeregisteroplysninger om den pågældendes civilstand og nationalitet, uomtvistede oplysninger fra skattemyndighederne om skattepligtig indkomst m.v.

Desuden kan vedkommende minister efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at nærmere angivne sagsområder ikke skal være omfattet af forvaltningslovens § 19, stk. 1, jf. forvaltningslovens § 19, stk. 3.

2.4.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser

Foranlediget af Folketingets Ombudsmands egen drift-undersøgelse af 30 klagesager om værdifastsættelse af importerede brugte motorkøretøjer ak-

UDKAST

tualiseres overvejelser om nødvendigheden af at gennemføre en særlig procedure for partshøring i forbindelse med Skatteforvaltningens værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer.

Skatteforvaltningens værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer er forvaltningsretlige afgørelser og har karakter af masseforvaltning, og den almindelige forvaltningsretlige regel om partshøring i forvaltningslovens § 19 skal iagttages.

I lyset af, at Skatteforvaltningen årligt træffer afgørelse i ca. 50.000 sager om værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer, er det nødvendigt, at Skatteforvaltningens sagsbehandling i forbindelse med værdifastsættelsen, herunder beregning af registreringsafgiften, kan tilrettelægges hurtigt og effektivt uden unødigt ventetid for borgere og virksomheder. Det foreslås på den baggrund, at der indsættes et nyt kapitel 7 b i skatteforvaltningsloven om en særlig procedure for partshøring ved afgørelser om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye og brugte køretøjer.

Det foreslås med det nye kapitel, at Skatteforvaltningen kan anvende en særlig procedure for partshøring om sagens faktiske oplysninger ved fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye og brugte køretøjer. Det foreslås desuden, at Skatteforvaltningen på afgørelsestidspunktet gør borgeren eller virksomheden bekendt med, at borgeren eller virksomheden kan fremkomme med bemærkninger inden for en frist på mindst 15 dage fra afgørelsens datering, hvorefter Skatteforvaltningen, hvis der fremkommer bemærkninger, vil træffe en ny afgørelse, når fristen er udløbet.

Forslaget omfatter ligeledes de tilfælde, hvor Skatteforvaltningen vil skulle træffe afgørelse på baggrund af en efterfølgende kontrol af selvanmelders værdifastsættelse af køretøjer (pristjek), hvor Skatteforvaltningen kontrollerer månedsangivelser hos virksomheder, der er registreret som selvanmelder i medfør af registreringsafgiftslovens § 14.

Med forslaget har borgere og virksomheder tre muligheder, når den særlige partshøringsprocedure anvendes. Enten kan borgeren eller virksomheden 1) acceptere Skatteforvaltningens afgørelse, hvorefter køretøjet vil kunne tages i anvendelse, når registreringsafgiften er indbetalt 2) indsende bemærkninger til Skatteforvaltningen med henblik på, at Skatteforvaltningen træffer en ny afgørelse, der vil kunne påklages til klagemyndigheden eller indbringes for domstolene, eller 3) påklage afgørelsen direkte til klagemyndigheden eller indbringe sagen for domstolene uden at afvente den særlige procedure for partshøring. Med forslaget gives borgere og virksomheder mulighed for selv at vurdere, om de ønsker at »spare« sagsbehandlingstiden ved ikke at

UDKAST

afvente, at den særlige partshøringsprocedure er gennemført. Vælger borgeren eller virksomheden den almindelige klageadgang, finder den særlige partshøringsprocedure således ikke anvendelse.

Uanset om det er den særlige partshøringsprocedure eller den almindelige klageadgang, der besluttes, har borgeren eller virksomheden mulighed for at indregistrere det pågældende køretøj på baggrund af den anfægtede eller påklagede afgørelse og tage køretøjet i brug. Ændres afgørelsen efterfølgende af Skatteforvaltningen eller klagemyndigheden med den virkning, at der er betalt for meget eller for lidt i registreringsafgift, vil registreringsafgiften for køretøjet blive efterreguleret.

Forslaget om en særlig procedure for partshøring adskiller sig fra den almindelige genoptagelsesregel i skatteforvaltningslovens § 31 ved, at genoptagelse efter anmodning forudsætter, at borgeren eller virksomheden fremlægger oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der kan begrunde en ændring. Med forslaget om en særlig procedure for partshøring vil alle oplysninger, som borgeren og virksomheden fremsender inden for den fastsatte frist på f.eks. mindst 15 dage fra afgørelsens datering, derimod skulle indgå i sagsbehandlingen. Forslaget er derved ikke afgrænset til kun at vedrøre oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der vil kunne begrunde en ændring efter skatteforvaltningslovens § 31, men omfatter også oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der ikke nødvendigvis vil kunne begrunde en ændring. Bestemmelsen bliver således, som ved partshøring efter forvaltningslovens § 19, en partsinddragelse, hvor også generelle eller specifikke indsigelser bliver behandlet, uanset om disse indsigelser giver grundlag for en ændring af den afgiftspligtige værdi.

Borgere og virksomheders retsstilling vil blive sikret med de foreslåede regler, da de giver borgere og virksomheder mulighed for at supplere grundlaget for værdifastsættelsen, så der tages højde for flest muligt relevante oplysninger, herunder at komme med bemærkninger til Skatteforvaltningens afgørelse.

Forslaget om en særlig procedure for partshøring træder i stedet for forvaltningslovens regler om partshøring. Det betyder, at forvaltningslovens § 19 ikke anvendes i sager om værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer.

Den særlige procedure for partshøring vil – ud over at sikre, at høring af borgere og virksomheder gennemføres – tillige være med til at understøtte gennemsigtighed og dialog med borgere og virksomheder samtidig med, at forslaget tilgodeser et ønske fra borgere og virksomheder om at kunne tage deres køretøj i brug hurtigst muligt.

2.5. Solidarisk hæftelse

2.5.1. Gældende ret

Efter registreringsafgiftslovens § 20, stk. 1, hæfter ejeren af et køretøj på tidspunktet for afgiftspligtens indtræden for betaling af registreringsafgiften. Efter registreringsafgiftslovens § 20, stk. 2, hæfter tillige en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med motorkøretøjer eller påhængs- eller sættevogne til motorkøretøjer, for betaling af afgiften, hvis virksomheden har solgt køretøjet i forbindelse med afgiftspligtens indtræden. Ifølge registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, gælder hæftelsesbestemmelserne i § 20, stk. 1 og 2, ikke i en række tilfælde, herunder når en registreret virksomhed har angivet afgiften og hæfter herfor efter § 16, jf. § 17, stk. 1.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, hæfter importøren i visse tilfælde for betaling af registreringsafgiften, når brugte køretøjer indføres fra udlandet. Det gælder, uanset om afgiften i disse tilfælde er angivet af en registreret virksomhed, som hæfter herfor, i medfør af § 16, jf. § 17, stk. 1.

2.5.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser

Det foreslås, at hæftelsesbestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 20 justeres, så det klart fremgår, at en virksomhed, som erhvervsmæssigt handler med køretøjer, hæfter solidarisk for afgiften af de køretøjer, som virksomheden sælger, uanset om denne selv har angivet afgiften for det pågældende køretøj, eller om afgiften er angivet af en anden registreret virksomhed.

I medfør af registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, hæfter den, der har importeret et brugt køretøj til landet og afsat køretøjet til den, i hvis navn det er registreret første gang i Køretøjsregisteret, for registreringsafgiften, hvis den ikke er betalt i forbindelse med registreringen. Det foreslås at justere denne bestemmelse, så importøren ligeledes hæfter for afgiftens betaling for køretøjer, som har været omfattet af en af ordningerne i §§ 3 a - 3 c, og som efterfølgende registreres med henblik på varig anvendelse i Danmark.

Hermed sikres der en klar hjemmel til at gøre solidarisk hæftelse gældende over for virksomheder, der erhvervsmæssigt handler med køretøjer, og som anvender andre registrerede virksomheder (selvanmeldere) til at foretage værdifastsættelse og angivelse af registreringsafgiften. Dette skal sikre bedre regelefterlevelse, da der ikke vil være et incitament til at værdifastsætte køretøjer for lavt og dermed angive registreringsafgiften for lavt.

Der er en stigende tendens til, at virksomheder, der selv er registrerede som selvanmeldere, anvender andre selvanmeldere til at værdifastsætte køretøjer, og at køretøjer i den forbindelse værdifastsættes kunstigt lavt med en

deraf tilsvarende kunstigt lav registreringsafgift til følge. Det er den virksomhed, som angiver afgiften, der skal foretage efterbetaling af den resterende afgift, hvis der sker en forhøjelse heraf i forbindelse med Skatteforvaltningens kontrol (pristjek). Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis en registreret virksomhed, der sælger et køretøj, ikke hæfter for registreringsafgiftens betaling blot ved at anvende en anden registreret virksomhed til at værdifastsætte køretøjet og angive registreringsafgiften. Risikoen er således, at hæftelsen for afgiften placeres i en virksomhed, som er forskellig fra den, hvor indtjeningen ved salg af køretøjet placeres, hvorved der er en åbenbar mulighed for omgåelse og dermed afgiftsunddragelse.

De nuværende hæftelsesregler er i det væsentlige ikke opdateret siden registreringsafgiftslovens indførelse i 1971 og tager derfor ikke højde for de væsentlige ændringer, som er gennemført, herunder blandt andet indførelse af reglerne om forholdsmæssig afgift for leasingkøretøjer, registrerede virksomheders muligheder for selv at angive afgift m.v. Reglerne, som de er i dag, er derfor kun i begrænset omfang egnede til at adressere den ændrede situation.

Det foreslås derfor, at virksomheder, der erhvervsmæssigt handler med køretøjer, og som sælger et køretøj i forbindelse med afgiftspligtens indtræden, skal hæfte solidarisk for registreringsafgiften med den registrerede virksomhed, som har angivet afgiften. Det skal gælde, uanset om den virksomhed, som sælger køretøjet, selv er en registreret virksomhed eller ej.

2.6. Gæld til det offentlige

2.6.1. Gældende ret

Efter § 15 i lov om registrering af køretøjer (herefter køretøjsregistreringsloven) kan virksomheder autoriseres som nummerpladeoperatører, og efter registreringsafgiftslovens §§ 14-16 kan virksomheder registreres som selvanmeldere. Nummerpladeoperatører kan blandt andet registrere og afmelde køretøjer og udlevere og modtage nummerplader retur. Selvanmeldere kan fastsætte værdien af et køretøj ved import og angive og afregne registreringsafgift gennem et selvbetjeningssystem (månedsangivelse).

Ifølge køretøjsregistreringslovens § 15, stk. 2, nr. 3, må en virksomhed, der autoriseres som nummerpladeoperatør, ikke have gæld til staten. Det samme gælder efter registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 3, for en virksomhed, der registreres som selvanmeldervirksomhed.

I de nævnte bestemmelser omtales alene gæld til staten. Nogle virksomheder er eller bliver således efter de gældende regler autoriseret som nummerpladeoperatør eller registreret som selvanmeldere, selv om de har f.eks. har gæld til en kommune.

2.6.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Det foreslås at udvide den type af gæld, der medfører, at virksomheder ikke kan være autoriseret som nummerpladeoperatører og registreret som selvanmeldere, til at omfatte al forfalden gæld til det offentlige.

Det vurderes, at der er en risiko for, at virksomheder, der har forfalden gæld til det offentlige, ikke kan betale de løbende afgiftstilsvare, gebyrer m.v., som de skal efter køretøjsregistreringsloven og registreringsafgiftsloven. Dette gælder, uanset om virksomhedens gæld er til staten eller til andre offentlige instanser som f.eks. kommuner.

Forslaget er således begrundet i at undgå, at virksomheder kan være nummerpladeoperatører eller selvanmeldere, hvis de har forfalden gæld til det offentlige, uanset om denne gæld er til staten, kommuner eller andre offentlige myndigheder.

Forslaget vil endvidere nedsætte risikoen for tab, idet risikoen for tab anses for lige så stor ved forfalden gæld til kommunen m.v. som forfalden gæld til staten.

2.7 Gebyr for ændring af køretøjs registrerede ejer eller bruger

2.7.1. Gældende ret

Efter § 1, stk. 2, i køretøjsregistreringsloven, skal Køretøjsregisteret indeholde oplysninger om hvert enkelt køretøj og om køretøjets tilhørsforhold, herunder hvem der er ejere og brugere af køretøjet. Efter køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, opkræves et gebyr ved registrering af en ny ejer eller bruger af et køretøj, der sker uden afmelding af køretøjet.

2.7.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Det foreslås, at køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, præciseres, så bestemmelsen omfatter opkrævning af gebyr for enhver ændring af et køretøjs registrerede ejere eller brugere, der sker uden samtidig afmelding af køretøjet. Det gælder også ved sletning. Der tilsigtes ikke herved nogen ændring af gældende ret.

2.8. Totalskadede køretøjer

2.8.1. Gældende ret

UDKAST

I henhold til registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, skal der svares afgift igen af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer omfattet af en skadesforsikring, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt udgiften indbefattet moms til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld m.v. skete skader overstiger en nærmere bestemt procentsats, som afhænger af køretøjstypen. Sådanne køretøjer betegnes som totalskadede.

Med § 7, stk. 1, sikres det, at der for afgiftsberigtigede køretøjer, der totalskades, betales ny afgift efter genopbygning. Dette skal sikre, at der ikke udføres uforholdsmæssigt mange reparationer på køretøjer alene på grund af den registreringsafgift, der er iboende i køretøjerne. Det sikres dermed, at der ikke repareres på en ældre og mere forurenende bilpark, blot fordi det ikke kan betale sig at købe et nyt og mere miljørigtigt køretøj.

Bestemmelsen omfatter også udenlandske firmabiler, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, leasingkøretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, og køretøjer ejet af udlændinge, der bor i Danmark i en begrænset periode, jf. registreringsafgiftslovens § 3 c.

Køretøjer afgiftsberigtiget efter §§ 3 a-3 c er kendetegnede ved, at der alene er betalt en forholdsmæssig registreringsafgift. Efter lovens §§ 3 a og 3 c betales der afgift for 3 måneder ad gangen, og der vil derfor altid skulle betales en ny registreringsafgift ved udløbet af et kvartal, hvis køretøjet fortsat ønskes anvendt i Danmark. Efter lovens § 3 b betales der en forholdsmæssig afgift, der svarer til længden af en leasingaftale. Når leasingaftalen udløber, vil der skulle betales registreringsafgift igen, hvis køretøjet fortsat ønskes anvendt i Danmark.

Konsekvensen af en totalskade er, at der i Køretøjsregisteret indsættes en totalskadeblokering, som medfører, at køretøjet ikke kan indregistreres, før registreringsafgiften er betalt på ny.

2.8.2. Den foreslåede ordning og Skatteministeriets overvejelser
Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, ændres, så køretøjer, der er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, udgår af bestemmelsen. Det vil få den konsekvens, at der ikke skal svares ny registreringsafgift af et sådant køretøj, der er genopbygget efter at have været ødelagt m.v.

Køretøjer, der er afgiftsberigtigede efter registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, har ikke en iboende registreringsafgift modsat de fuldt afgiftsberigtigede køretøjer. Der er således ikke samme risiko for, at der foretages reparationer

på forholdsmæssigt afgiftsberigtigede køretøjer, hvor udgiften til udbedring af skaderne overstiger køretøjets værdi eksklusive registreringsafgift. Hvis f.eks. et leasingkøretøj bliver totalskadet, vil leasingaftalen typisk blive afbrudt, og der vil skulle betales registreringsafgift på ny, før indregistrering kan ske igen. Der er således ikke det samme økonomiske incitament til at genopbygge sådanne køretøjer, hvis udgifterne overstiger køretøjets pris eksklusive afgift.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

3.1.1. Fritagelse for beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen

Forslaget om beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, søger at bringe reglerne i overensstemmelse med intentionen bag lov nr. 203 af 13. februar 2021. De provenumæssige konsekvenser for så vidt angår denne del af lovforslaget om beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, er derfor allerede indregnet i de opgjorte provenumæssige konsekvenser i lov nr. 203 af 13. februar 2021. Denne del af lovforslaget om beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, skønnes således ikke at medføre provenumæssige konsekvenser.

3.1.2. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

Forslaget om fremrykning af tidspunkt for genberegning af leasingkøretøjer skønnes at indebære et årligt umiddelbart merprovenu på ca. 80 mio. kr. og et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 40 mio. kr. årligt, jf. tabel 1.

Forslaget har virkning for aftaler, der registreres i Køretøjsregisteret fra og med den 1. januar 2022, og derfor er der ingen provenumæssige konsekvenser i 2021.

Mio. kr. (2022-niveau)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Varigt	Finansår 2022
Umiddelbar virkning	80	80	80	80	80	80	80	60
Virkning efter tilbageløb og adfærd	40	40	40	40	40	40	40	-

En fremrykning af tidspunktet for genberegning til tre måneder forkorter den periode, hvor leasingselskaber m.v. kan lægge rabatterede indkøbspriser til grund for afgiftsberegningen. Fremrykningen vil således reducere den del af den fulde registreringsafgift, der kan tilbagebetales ved genberegningen, fra 7 pct. til 6 pct., hvilket medfører et umiddelbart merprovenu på ca. 80 mio. kr. årligt. Det må imidlertid forventes, at forslaget vil reducere fortjeningen hos leasingselskaberne m.v., hvilket vil reducere indtægterne fra selskabsskat m.v., så merprovenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes at udgøre ca. 40 mio. kr. årligt.

3.1.3. Øvrige forslag

De øvrige dele af lovforslaget skønnes at have ingen eller ikke nævneværdige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

3.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget øvrige elementer vurderes for nuværende at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 1,0 mio. kr. i 2021, 4,5 mio. kr. årligt i 2022-2024, 4,4 mio. kr. årligt i 2025-2026 og 4,3 mio. kr. årligt i 2027 og frem. Hertil kommer et træk på lånerammen på 0,7 mio. kr. i 2021, 0,6 mio. kr. i 2022, 0,4 mio. kr. i 2023, 0,3 mio. kr. i 2024 og 0,1 mio. kr. årligt i 2025-2026.

Der vil ske en konsolidering af lovforslagets samlede administrative omkostninger frem mod lovforslagets fremsættelse.

De forslag, som medfører udgifter for Skatteforvaltningen, gennemgås i det følgende i relation til, hvilken implementering forslaget kræver, og hvorvidt principperne for digitaliseringsklar lovgivning er overholdt.

3.2.1. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

Ændringen af genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v. medfører, at der skal skaffes anden dokumentation og sammenligningsgrundlag end det, der benyttes i dag. Det forventes, at sagsbehandlingstiden til gennemførelse af genberegninger og pristjek vil blive længere. Ændringen medfører derudover systemtilretninger hos ekstern leverandør.

Denne del af lovforslaget skønnes samlet at medføre økonomiske konsekvenser på i alt 1,3 mio. kr. for Skatteforvaltningen.

Denne del af lovforslaget vurderes ikke at have digitaliseringsmæssige konsekvenser.

3.2.2. Særlig procedure for partshøring

Denne del af lovforslaget forventes at medføre økonomiske omkostninger for Skatteforvaltningen på 3,8 mio. kr. årligt. Desuden forventes det at medføre implementeringsmæssige omkostninger på 0,5 mio. kr. i 2021.

I digitaliseringsmæssig henseende forventes den foreslåede særlige procedure for partshøring at muliggøre automatisk sagsbehandling. Det forventes at give borgere og virksomheder mulighed for en hurtig afgørelse, samtidig med at muligheden for at afgive supplerende oplysninger til sagens belysning fastholdes.

3.2.3. Solidarisk hæftelse

Denne del af forslaget vurderes at medføre økonomiske konsekvenser for Skatteforvaltningen på 0,5 mio. kr. årligt fra 2022, hvoraf 0,4 mio. kr. er forbundet med vejledning og 0,1 mio. kr. er forbundet med manuel opkrævning hos den virksomhed, som hæfter solidarisk.

Det syvende princip for digitaliseringsklar lovgivning om at undgå snyd og fejl vurderes at være overholdt. Endvidere vurderes det fjerde princip om sammenhæng på tværs af data at være overholdt, da eksisterende systemer anvendes.

3.2.3. Gæld til det offentlige

Forslaget om gæld til det offentlige skønnes at medføre, at Skatteforvaltningen ved brug af allerede eksisterende systemer kan inddrage flere typer gæld, ved vurderingen af, om en virksomhed kan autoriseres som nummerpladeoperatør eller registreres som selvanmelder. Forslaget forventes ikke at have nævneværdige konsekvenser for det offentlige.

Det syvende princip for digitaliseringsklar lovgivning om at undgå snyd og fejl vurderes at være overholdt. Endvidere vurderes det fjerde princip om sammenhæng på tværs af genbrug af data at være overholdt, da eksisterende systemer anvendes.

3.2.5. Øvrige forslag

For de øvrige initiativer vurderes de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning at være fulgt, da de foreslåede ændringer alene medfører ændringer af selve lovene og ikke Skatteforvaltningens it-systemer.

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

4.1. Genberegningsfrist for leasingkøretøjer m.v.

Forslaget om ændring af genberegningsfristen for leasingkøretøjer m.v. indebærer en regelstramning, da den del af den fulde registreringsafgift, der kan tilbagebetales ved genberegningen, reduceres fra 7 pct. til 6 pct. Forslaget om stramning af reglerne for leasingkøretøjer m.v. skønnes at reducere fortjenesten hos leasingselskaber, udlejningsselskaber og forhandlere svarende til det umiddelbare provenu på ca. 80 mio. kr. årligt.

Den foreslåede ændring kan medføre administrative konsekvenser for leasingvirksomhederne, da det kan være vanskeligt at fremskaffe den nødvendige dokumentation og det tilstrækkelige sammenligningsgrundlag i form af annoncerede handelspriser m.v.

4.2. Solidarisk hæftelse

Forslaget om solidarisk hæftelse medfører en stramning af hæftelsesreglerne for selvanmeldere. -

4.3. Gæld til det offentlige

Forslaget om gæld til det offentlige indebærer en regelstramning, da den gæld, som selvanmeldere og nummerpladeoperatører, kan oppebære, begrænses.

4.4 Øvrige forslag

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

5.1 Særlig procedure for partshøring

Forslaget om en særlig procedure for partshøring vil i lyset af, at Skatteforvaltningen årligt træffer afgørelse i ca. 50.000 sager om værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer medvirke til, at forvaltningens sagsbehandling kan tilrettelægges hurtigt og effektivt uden unødigt ventetid for borgerne.

5.2 Øvrige forslag

De øvrige forslag skønnes at have ingen eller ikke nævneværdige administrative konsekvenser for borgere.

6. Klimamæssige konsekvenser

6.1. Fritagelse for beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen og afgiftspligtig værdi af ladestandere.

UDKAST

Forslaget vil medvirke til at forbedre rammevilkårene for udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, det vil typisk sige eldrevne køretøjer og plugin-hybridkøretøjer. Udledningerne fra disse typer af køretøjer udgør en lavere klima- og miljøbelastning pr. enhed end tilsvarende konventionelle benzin- eller dieseldrevne køretøjer. Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede ændringer vil have positive om end begrænsede klima- og miljømæssige konsekvenser.

6.2. Øvrige forslag

Derudover vurderes lovforslaget ikke at 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 25. juni 2021 til den 18. august 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ATP, AutoBranchen Danmark, AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Auto-CamperRådet, Bilfærgernes Rederiforening, BilsynsBranchen, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen for Aktive Ejere i Danmark, Brintbranchen, Business Danmark, Børsmæglerforeningen, Camping Branchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Iværksætterforening, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Methanolforening, Dansk Musiker Forbund, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Skovforening, Dansk Taxi Råd, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Annoncører og Markedsførere, Danske Biludlejere, Danske Biobrændsels- og Kulimportørers Association, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA,

UDKAST

DAKOFA, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den danske Fondsmæglerforening, Den Danske Bilbranche, DFIM, DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, EjendomDanmark, Eksportrådet, ERFAgruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, Finanstilsynet, FOA, Forbrugerrådet Tænk, FORCE Technology, Forenede Danske Amerikanerbilklubber, Foreningen for Platformsøkonomi i Danmark, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, FSE, FSR - danske revisorer, GAFSAM, GRAKOM - erhvervs- og arbejdsgiverorganisation indenfor grafisk kommunikation, medier og markedsføring, International Transport Danmark, Justitia, Kraka, Landbrug og Fødevarer, Landsskatteretten, Mellemløbeligt Samvirke, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nationalbanken, Olie Gas Danmark, PolioForeningen, Rockwool Fonden, Rådet for Grøn Omstilling, SAGRO, SEGES, SKAD - Køretøjsbygger – og Autoskadebranchen i Danmark, Skatteankestyrelsen, Skatterevisorforeningen, SMVdanmark, SRF Skattefaglig Forening, UlykkesPatientForeningen, Ældre Sagen.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (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	Lovforslaget skønnes samlet set at indebære et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 40 mio. kr. årligt.	Ingen nævneværdige.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Lovforslaget vurderes samlet set at medføre udgifter på 1,4 mio. kr. i 2021, 9,4 i mio. kr. i 2022, 9,4 mio. kr. i 2023, 9,4 mio. kr. i 2024, 9,3 mio. kr. i 2025, 9,3 mio. kr. årligt i 2016 og 9,2 mio. kr. årligt i 2017 og frem. Udgifterne knytter sig primært til systemtilretning og vejledning.

UDKAST

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	<p>Forslaget om gæld til det offentlige medfører, at den type gæld, som nummerpladeoperatører og selvanmeldere må oppebære, begrænses.</p> <p>Forslaget om fremrykning af genberegningstidspunktet for leasingkøretøjer m.v. skønnes at reducere fortjenesten hos leasingselskaber m.v. svarende til det umiddelbare provenu på ca. 80 mio. kr. årligt.</p> <p>Forslaget om solidarisk hæftelse medfører en stramning af hæftelsesreglerne for selvanmeldere.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	<p>Forslaget om fremrykning af genberegningstidspunktet for leasingkøretøjer m.v. kan medføre administrative omkostninger til at fremskaffe den nødvendige dokumentation og tilstrækkelige sammenligningsgrundlag i form af annoncerede handelspriser m.v. til brug for genberegningen.</p>
Administrative konsekvenser for borgerne	<p>Forslaget om en særlig procedure for partshøring vil i lyset af, at Skatteforvaltningen årligt træffer afgørelse i ca. 50.000 sager om værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer medvirke til, at forvaltningens sagsbehandling kan tilrettelægges hurtigt og effektivt uden unødigt ventetid for borgerne.</p>	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget om beskatning af ladestandere for hovedaktionærer og selvstændigt erhvervsdrivende, der anvender virksomhedsordningen, samt lovforslaget om afgiftspligtig værdi af ladestandere vil medvirke til at forbedre rammevilkårene for</p>	Ingen.

UDKAST

	udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, og lovforslaget vurderes på den baggrund, at ville have positive om end begrænsede klima- og miljømæssige konsekvenser.	
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

Ifølge køretøjsregistreringslovens § 1, stk. 2, skal Køretøjsregisteret indeholde oplysninger om hvert enkelt køretøj og om køretøjets tilhørsforhold, herunder hvem der er ejere og brugere af køretøjet. Efter køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, opkræves et gebyr ved registrering af en ny ejer eller bruger af et køretøj i Køretøjsregisteret, der sker uden afmelding af køretøjet.

Gebyret fremgik oprindeligt af færdselslovens § 124 m og skulle opkræves ved anmeldelse om ejerskifte (brugerskifte). Der var således hjemmel i bestemmelsen til at opkræve gebyr for registrering af ejer og bruger samt afmelding (sletning) af ejer og bruger, hvor der ikke samtidig skete en afmelding af køretøjet.

Ifølge bemærkningerne til lovforslag nr. 144 af 25. januar 2006, jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A 4298, side 4322, hvor bestemmelsen blev foreslået flyttet fra færdselsloven til køretøjsregistreringsloven, fremgik det, at der med køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, ikke var tilsigtet en indholdsmæssig ændring i forhold til den tidligere regel om gebyr i færdselslovens § 124 m.

Det foreslås derfor, at køretøjsregistreringslovens § 11, stk. 1, præciseres, så bestemmelsen omfatter opkrævning af et gebyr for enhver ændring af et køretøjs registrerede ejere eller brugere, herunder også sletning af registrerede ejere eller brugere, der sker uden samtidig afmelding af køretøjet. Der tilsigtes ikke herved nogen ændring af gældende ret.

Til nr. 2

Efter køretøjsregistreringslovens § 12, stk. 1, opkræves et gebyr på 100 kr. for udstedelse af registreringsattest eller supplerende attest, bortset fra tilfælde hvor attesten udstedes i forbindelse med betaling for nummerplader efter køretøjsregistreringslovens § 8 eller betaling for registrering af ny ejer eller bruger efter køretøjsregistreringslovens § 11.

UDKAST

Det foreslås at konsekvensændre køretøjsregistreringslovens § 12, stk. 1, på baggrund af lovforslagets § 2, nr. 1, således at det præciseres, at der sker betaling for enhver ændring af et køretøjs registrerede ejere eller brugere, der sker uden afmelding af køretøjet.

Til nr. 3

Efter køretøjsregistreringslovens § 15 kan virksomheder autoriseres som nummerpladeoperatører. Nummerpladeoperatører kan blandt andet registrere og afmelde køretøjer samt udlevere og modtage nummerplader retur.

Ifølge køretøjsregistreringslovens § 15, stk. 2, nr. 3, må en virksomhed, som autoriseres som nummerpladeoperatør, ikke have gæld til staten. Ifølge § 15, stk. 4, ophører autorisationen, hvis virksomheden ikke længere opfylder betingelsen om ikke at have gæld til staten.

Ordlyden af bestemmelsen medfører, at nogle virksomheder er eller bliver autoriseret, selv om de har gæld til andre dele af det offentlige end staten, f.eks. kommunal gæld.

Det foreslås derfor, at betingelsen i køretøjsregistreringslovens § 15, stk. 2, nr. 3, ændres, så virksomheden for at være eller blive autoriseret nummerpladeoperatør ikke må have forfalden gæld til det offentlige. Derved begrænses den gæld, der medfører, at virksomheder ikke kan være nummerpladeoperatører.

Forslaget er begrundet i at undgå, at virksomheder autoriseres som nummerpladeoperatører, hvis de har forfalden gæld til det offentlige, uanset om gælden er til staten, kommuner eller andre offentlige myndigheder. Forslaget skal mindske risikoen for, at autoriserede nummerpladeoperatører ikke kan betale de løbende tilsvær, gebyrer m.v., som de skal efter køretøjsregistreringsloven. Når en virksomhed har forfalden gæld til det offentlige, er risikoen til stede, uanset om virksomhedens gæld er til staten eller til andre offentlige instanser, f.eks. kommuner.

Med forfalden gæld til det offentlige forstås f.eks. gæld under inddrivelse samt anden forfalden gæld, som Skatteforvaltningen har kendskab til.

Bestemmelsen om, at en virksomhed ikke må have forfalden gæld til det offentlige, fortolkes således, at en autoriseret virksomhed med forfalden gæld til det offentlige kan undgå at miste autorisationen, hvis virksomheden straks efter modtagelse af en rykker for gældens betaling eller anden opfordring til at betale gælden bringer gælden ud af verden eller stiller fuldt betryggende sikkerhed for gældens betaling inklusive morarenter og eventuelle inddrivelsesrenter. Straks vil sige samme dag eller dagen efter.

UDKAST

Endvidere følger det af køretøjsregistreringslovens § 15, stk. 3, at Skatteforvaltningen kan tillade, at en overtrædelse af betingelsen i § 15, stk. 2, nr. 3, ikke medfører bortfald af autorisationen, hvis der foreligger særlige omstændigheder. Sådanne særlige omstændigheder kan være sygdom eller en anden ganske uforudset begivenhed, der med overvejende sandsynlighed kun vil være midlertidig.

Til § 2

En aktionær i et selskab anses for at være hovedaktionær, når denne ejer eller inden for de seneste 5 år har ejet 25 pct. eller mere af aktiekapitalen, eller når denne råder eller inden for de seneste 5 år har rådet over mere end 50 pct. af stemmевærdien i selskabet, jf. aktieavancebeskatningslovens § 4. Ved opgørelsen medregnes aktier ejet af aktionærens nærmeste familie og aktier ejet af selskaber og fonde, hvorover aktionæren eller dennes nærmeste familie har eller har haft bestemmende indflydelse.

Hvis en hovedaktionær modtager udbytte fra selskabet i form af, at selskabet stiller et gode til rådighed for hovedaktionæren, da skal hovedaktionæren ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst medregne værdien af godet tillagt eventuelt sparet privatforbrug i relation til godet.

Hvis en hovedaktionær får stillet en fri bil til rådighed af selskabet, beskattes værdien af godet, jf. ligningslovens § 16 A, stk. 5. Beskatningen sker som personlig indkomst i medfør af personskattelovens § 3, stk. 1, jf. § 4 a, stk. 2. Dvs. at en hovedaktionær, der får en bil stillet til rådighed af selskabet, vil blive beskattet af værdien som personlig indkomst, uanset om rådigheden over bilen udgør udbytte for hovedaktionæren, eller om bilen stilles til rådighed i forbindelse med hovedaktionærens ansættelse i selskabet.

Uanset om rådigheden over fri bil skal anses som udbytte eller løn for hovedaktionæren, skal værdien af rådigheden opgøres efter reglerne i ligningslovens § 16, stk. 4.

Bestemmelsen i ligningslovens § 16, stk. 4, medfører, at den skattepligtige værdi skal fastsættes til 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 1. pkt. Satsen på 25 pct. reduceres med et ½ procentpoint årligt fra og med 1. juli 2021, og satsen på 20 pct. forhøjes med et ½ procentpoint årligt fra og med 1. juli 2021. I indkomståret 2025 og efterfølgende indkomstår fastsættes den årlige værdi til 22,5 pct. af bilens værdi, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 2.-4. pkt. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog af mindst 160.000 kr., jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 7. pkt.

UDKAST

Til den skattepligtige værdi medregnes et miljøtillæg, der udgør den årlige afgift eksklusive udligningsafgift og privatbenyttelsestillæg, der skal betales for bilen efter brændstofforbrugsafgiftsloven eller efter lov om vægtafgift for motorkøretøjer m.v., med tillæg af 50 pct. Med virkning fra den 1. juli 2021 er miljøtillægget forhøjet til 250 pct. i 2021, til 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 8.-14. pkt.

Hvis en hovedaktionær får en ladestander stillet til rådighed af selskabet, eller hvis selskabet foranstalter installation af en ladestander (ladestik) på hovedaktionærens bopæl er det afgørende, om rådigheden sker som følge af hovedaktionærens ansættelse i selskabet.

Det fremgår således af ligningslovens § 16, stk. 4, at værdien af en ladestander og installation af ladestander (ladestik), der er stillet til privat rådighed af arbejdsgiveren ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, ikke beskattes. Hvis den skattepligtige beskattes af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode, der er kortere end 6 måneder, skal markedsværdien af ladestander og installation dog medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst ved periodens ophør, hvis installationen overgår til privat brug, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 26. og 27. pkt. En hovedaktionær, der er ansat af selskabet eller medlem af bestyrelsen og i denne egenskab får en ladestander stillet til rådighed i forbindelse med en fri elbil eller pluginhybridbil, vil således på tilsvarende måde som en anden ansat være skattefri af værdien heraf.

Får en hovedaktionær, der ikke er ansat eller medlem i bestyrelsen, jf. ligningslovens § 16, stk. 1, i selskabet, stillet en ladestander til privat rådighed ved bopælen sammen med en fri elbil eller pluginhybridbil, da vil rådigheden over ladestanderen ikke være omfattet af reglerne i ligningslovens § 16, stk. 4, 26. og 27. pkt.

Bestemmelsen i ligningslovens § 16 A, stk. 5, medfører således, at værdien af en ladestander, der er stillet til rådighed for en hovedaktionær ikke i denne situation vil skulle fastsættes efter bestemmelsen i ligningslovens § 16, stk. 4. Det medfører, at en ladestander, der stilles til rådighed for en hovedaktionær, der ikke er ansat eller medlem i bestyrelsen, ikke i dette tilfælde vil være skattefri af ladestanderen og installationen heraf.

Det foreslås, at der i ligningslovens § 16 A, stk. 5, 1. pkt., indsættes ”en ladestander,” efter ”en bil,”.

UDKAST

Med den foreslåede ændring vil værdiansættelsen efter bestemmelsen i ligningslovens § 16, stk. 4, også skulle ske for en ladestander, der stilles til rådighed for en hovedaktionær sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil. Herefter vil en hovedaktionær, som ikke samtidig er ansat eller medlem af bestyrelsen, jf. ligningslovens § 16, stk. 1, i selskabet, der modtager udbytte fra selskabet i form af, at der stilles en ladestander samt installationen heraf til rådighed sammen med rådighed over en fri elbil eller pluginhybridbil, blive omfattet af ligningslovens § 16, stk. 4, 26. og 27. pkt.

Det vil medføre, at værdien af ladestander og installationen heraf, der er stillet til privat rådighed af selskabet ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, ikke beskattes.

Reglen skal sørge for, at hovedaktionæren bliver skattemæssigt behandlet som øvrige ansatte i selskabet af en ladestander og installationen heraf, der er stillet til privat rådighed af selskabet ved den skattepligtiges bopæl sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, uanset om rådigheden anses som udbytte eller løn.

Til § 3

Til nr. 1

I henhold til registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, skal der svares afgift igen af et tidligere afgiftsberigtiget køretøj omfattet af en skadesforsikring, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.v., såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheldet m.v. skete skader overstiger en nærmere bestemt procentsats, som afhænger af køretøjstypen. Et sådant køretøj betegnes som totalskadet.

Formålet med § 7, stk. 1, er at sikre, at der for et afgiftsberigtiget køretøj, der totalskades, skal betales ny afgift efter genopbygning. Dette skal sikre, at der ikke udføres uforholdsmæssigt mange reparationer på et køretøj alene på grund af den registreringsafgift, der er iboende i køretøjet. Det vil overordnet sige de tilfælde, hvor udgiften til udbedring af de skete skader overstiger køretøjets værdi ekskl. registreringsafgift. Det sikres dermed, at der ikke repareres uforholdsmæssigt meget på en ældre og mere forurenende del af bilparken, fordi det ikke kan betale sig at købe et nyt og mere miljørigtigt køretøj.

UDKAST

Konsekvensen af en totalskade er, at der i Køretøjsregisteret indsættes en totalskadeblokering, som medfører, at køretøjet ikke kan indregistreres, før registreringsafgiften er betalt på ny.

Bestemmelsen omfatter også udenlandske firmabiler, jf. registreringsafgiftslovens § 3 a, leasingkøretøjer, jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, og køretøjer ejet af udlændinge, der bor i Danmark i en begrænset periode, jf. registreringsafgiftslovens § 3 c.

Køretøjer afgiftsberigtiget efter §§ 3 a-3 c er kendetegnede ved, at der alene er betalt en forholdsmæssig registreringsafgift. Efter lovens §§ 3 a og 3 c betales der afgift for 3 måneder ad gangen, og der vil derfor altid skulle betales en ny registreringsafgift ved udløbet af et kvartal, hvis køretøjet fortsat ønskes anvendt i Danmark. Efter lovens § 3 b betales der en forholdsmæssig afgift, der modsvarer længden af leasingaftalen. Når leasingaftalen udløber, vil der skulle betales registreringsafgift igen, hvis køretøjet fortsat ønskes anvendt i Danmark.

Køretøjer, der er afgiftsberigtigede efter reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens §§ 3 a-3 c, har ikke en iboende registreringsafgift modsat de fuldt afgiftsberigtigede køretøjer. For disse køretøjer betales alene afgift for den periode, hvor køretøjet ønskes anvendt i Danmark. Når perioden udløber f.eks. ved udløbet af en leasingaftale, er der ikke længere noget afgiftsindhold i køretøjet. Det samme gælder typisk ved større færdselsskader, hvor leasingperioden afbrydes før tid, og en del af den forudbetalte afgift refunderes. Der skal således betales registreringsafgift igen, hvis køretøjet fortsat skal anvendes i Danmark. Der er således ikke det samme økonomiske incitament til at genopbygge sådanne køretøjer, hvis udgifterne overstiger køretøjets pris eksklusive afgift.

Det samme gør sig ikke gældende for fuldt afgiftsberigtigede køretøjer. I fraværet af reglen i registreringsafgiftslovens § 7 vil det kunne betale sig at foretage reparationer på fuldt afgiftsberigtigede køretøjer, selv om udgiften til udbedring af de skete skader overstiger køretøjets værdi eksklusive registreringsafgift. Det kan derimod ikke økonomisk betale sig for de forholdsmæssigt afgiftsberigtigede køretøjer. Der er derfor ikke samme risiko for, at der foretages reparationer af køretøjer på forholdsmæssig afgift, hvor udgiften til udbedring af skaderne overstiger køretøjets pris eksklusive registreringsafgift, selv om disse som foreslået undtages fra reglerne i registreringsafgiftslovens § 7. Begrundelsen herfor er, at køretøjs ejere og forsikringselskaber naturligt vil undlade at foretage reparationer og genopbygninger,

UDKAST

hvor udgiften hertil overstiger køretøjets værdi eksklusive registreringsafgift.

Det foreslås derfor, at registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, ændres, så udenlandske firmabiler (§ 3 a), leasingkøretøjer (§ 3 b) og køretøjer ejet af udlændinge, der bor i Danmark i en begrænset periode (§ 3 c), udgår af bestemmelsen. Det vil få den konsekvens, at der ikke skal svares ny registreringsafgift af et sådant køretøj, der er genopbygget efter at have været totalskadet. Dog vil der stadig skulle betales forholdsmæssig registreringsafgift, hvis køretøjet igen skal anvendes midlertidigt i Danmark. Da der ikke tidligere er betalt fuld registreringsafgift af køretøjet, vil der også skulle betales fuld registreringsafgift heraf, hvis køretøjet overgår til varig anvendelse i Danmark.

Forslaget medfører, at de forholdsmæssigt afgiftsberigtigede køretøjer bliver undtaget fra den procedure, som gælder for fuldt afgiftsberigtigede køretøjer, der totalskades.

Til nr. 3

Ifølge registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, er den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj dets almindelige pris ved salg til bruger inklusive moms, men eksklusive registreringsafgift.

Efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, medregnes til den afgiftspligtige værdi værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet.

Uden for afgiftsberegningen kan dog holdes ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren. Montering eller udførelse af arbejdet i øvrigt på køretøjet må dog i så fald ikke foretages af fabriktions- eller importørvirksomheden.

Ved køb af et eldrevet køretøj eller en pluginhybridkøretøj medfølger typisk udstyr til opladning af køretøjet, f.eks. en ladestander.

Registreringsafgiftsloven indeholder ingen særregler om, hvordan værdien af udstyr til opladning af køretøjet, f.eks. ladestandere, skal behandles i forbindelse med opgørelse af den afgiftspligtige værdi for køretøjer. Udstyr til opladning af køretøjet som f.eks. ladestandere skal derfor behandles efter lovens almindelige regler, og værdien heraf vil som udgangspunkt derfor skulle medregnes til den afgiftspligtige værdi.

UDKAST

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 8, *stk. 3*, indsættes et nyt 4. *pkt.*, hvorefter værdien af udstyr, som installeres fast en adresse med henblik på opladning af køretøjet ikke medregnes til køretøjets afgiftspligtige værdi.

Ved udstyr til opladning af køretøjet forstås det samlede udstyr, der har til formål at oplade køretøjet efter fast installation på en adresse og et dertil hørende ladekabel. Ved udstyr til opladning forstås dog ikke udgifterne til installationen af dette udstyr på kundens adresse eller andetsteds, som ikke skal medregnes ved opgørelsen af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Til nr. 4

Ifølge registreringsafgiftslovens § 1, *stk. 1*, betales registreringsafgift af motorkøretøjer. Afgiften betales som udgangspunkt som et engangsbeløb i forbindelse med køretøjets registrering i Køretøjsregisteret. For nogle køretøjer betales dog en forholdsmæssig registreringsafgift for en nærmere afgrænset periode, hvor køretøjet ønskes anvendt i Danmark. Det gælder blandt andet leasingkøretøjer, jf. lovens § 3 b.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 3 b fastsættes den forholdsmæssige registreringsafgift som en andel af den fulde registreringsafgift, der skulle have været betalt, hvis køretøjet var indregistreret på almindelige vilkår med fuld forudbetaling af afgiften for hele køretøjets levetid. Denne andel af den fulde afgift fastsættes ud fra afgiftsperiodens længde og køretøjets alder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt som en gennemsnitsbetragtning om det forventede værditab i afgiftsperioden.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 3 b udgør afgiften for køretøjer, der er mellem 0 og 3 måneder gamle regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, uanset om det er i Danmark eller udlandet, 2 pct. af den beregnede registreringsafgift pr. påbegyndt måned efter første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt i de første 3 måneder. For køretøjer, der ved registreringspligtens indtræden er ældre end 3 måneder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, uanset om det er i Danmark eller udlandet, udgør den beregnede registreringsafgift 1 pct. pr. påbegyndt måned i de efterfølgende 33 måneder. For køretøjer, der ved registreringspligtens indtræden er ældre end 36 måneder regnet fra første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt, uanset om det er i Danmark eller udlandet, udgør den beregnede registreringsafgift 1/2 pct. pr. påbegyndt måned i de efterfølgende måneder.

Afgiften for hele leasingperioden betales forud. Herudover betales der renter af den resterende ubetalte afgift af køretøjet.

UDKAST

Ifølge registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, skal den afgiftspligtige værdi for blandt andet leasingkøretøjer opgøres og angives igen til Skatteforvaltningen, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Det er ejeren af køretøjet, der er forpligtet til at foretage fornyet angivelse af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 2, skal køretøjet afgiftsberigtiges på ny, hvis den tilbagediskonterede afgiftspligtige værdi ved genberegningen, dvs. den afgiftspligtige værdi korrigeret for værditabet i den forløbne periode, overstiger den afgiftspligtige værdi, hvoraf der oprindeligt er betalt afgift. Differencen mellem den nye og den oprindelige beregnede afgift skal betales, hvis den tilbagediskonterede afgiftspligtige værdi er højere end den oprindeligt angivne afgiftspligtige værdi.

Efter § 9 a, stk. 2, skal der for køretøjer, som er omfattet af en leasingaftale med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, ikke efteropkræves afgift for den del af leasingperioden som ligger forud for tidspunktet for en eventuel genberegning af registreringsafgiften efter bestemmelsen.

I disse tilfælde vil genberegningen typisk blive foretaget fire måneder efter køretøjets første registrering, og for disse fire måneder efteropkræves ikke registreringsafgift, selv hvis afgiften efter den på ny fastsatte afgiftspligtige værdi skulle være højere end den oprindelige afgiftspligtige værdi. I disse tilfælde vil der derfor alene skulle betales yderligere afgift for den del af leasingperioden, som ligger efter tidspunktet for genberegningen.

Ordningen sikrer, at køretøjers afgiftspligtige værdi revurderes ved salg eller anden overdragelse eller senest efter fire måneder, og at den afgiftspligtige værdi herefter svarer til niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet, uanset den oprindelige indkøbspris.

Det foreslås, fristen for denne genberegning ændres i registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, 1. pkt., fra 4 måneder til 3 måneder efter første indregistrering af køretøjet i Køretøjsregisteret.

Forslaget udmønter dele af Aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023 af 15. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige, hvor ændring af fristen for genberegning af den afgiftspligtige værdi for leasingkøretøjer indgår som et finansieringsbidrag.

UDKAST

Forslaget medfører, at der i videre omfang end i dag skal betales afgift af køretøjernes markedsmæssige værdi. Ordningen med genberegning blev indført i 2017, og det grundlæggende formål er at modvirke, at der betales afgift af kunstigt lave afgiftspligtige værdier grundet mængderabatter m.v., herunder den såkaldte ”bilvask”-metode til omgåelse af afgiftsreglerne, som blev konstateret anvendt i leasingbranchen m.v. til at få pålagt en meget lav eller endog slet ingen registreringsafgift. Fremrykningen af tidspunktet for, hvornår der sker en genberegning af leasingkøretøjets værdi, og hvor niveauet på den forholdsmæssige afgift ændres til niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet, vil i højere grad end i dag sikre, at der betales korrekt afgift af køretøjet.

En fremrykning af genberegningstidspunktet vil endvidere forkorte den periode, hvor der eventuelt betales for lav afgift af køretøjet. Ændringen vil derfor medføre et merprovenu.

Herudover ændres der ikke med forslaget i, hvordan revurderingen af køretøjet eller genberegningen af afgiften skal foretages.

Til nr. 5

Efter registreringsafgiftslovens §§ 14-16 kan virksomheder registreres som selvanmeldere. Selvanmeldere kan fastsætte værdien af et køretøj ved import og angive og afregne registreringsafgift gennem et selvbetjeningssystem (månedsangivelse).

Ifølge registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 3, må en virksomhed, som ønsker registrering som selvanmelder, ikke have gæld til staten. Ifølge § 15, stk. 3, ophører registreringen, hvis virksomheden ikke opfylder betingelsen om ikke at have gæld til staten.

Ordlyden af bestemmelsen medfører, at nogle virksomheder er eller bliver autoriseret, selv om de har gæld til andre dele af det offentlige end staten, f.eks. kommunal gæld.

Det foreslås derfor, at betingelsen i registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 3, ændres således, at virksomheden for at være eller blive registreret som selvanmelder ikke må have forfalden gæld til det offentlige. Derved udvides afgrænsningen af den gæld, der medfører, at virksomheder ikke kan være selvanmeldere.

Forslaget er således begrundet i at undgå, at virksomheder kan registreres som selvanmeldere, hvis de har forfalden gæld til det offentlige, uanset om

UDKAST

denne gæld er til staten, kommuner eller andre offentlige instanser. Forslaget skal dermed mindske risikoen for, at virksomheder, som har forfalden gæld til det offentlige og derfor risikerer ikke at kunne betale de løbende tilsvær, som de skal efter registreringsafgiftsloven, registreres som selvanmeldere. Når en virksomhed har forfalden gæld til det offentlige, er risikoen til stede, uanset om virksomhedens gæld er til staten eller til andre offentlige instanser, f.eks. kommuner.

Betingelsen svarer til betingelsen for at blive autoriseret nummerpladeoperatør efter køretøjsregistreringsloven.

Med forfalden gæld til det offentlige forstås f.eks. gæld under inddrivelse samt anden forfalden gæld, som Skatteforvaltningen har kendskab til.

Bestemmelsen om, at en virksomhed ikke må have forfalden gæld til det offentlige, skal forstås således, at en registreret virksomhed, der har forfalden gæld til det offentlige, kan undgå afregistrering, hvis virksomheden straks efter at have modtaget en rykker for gældens betaling eller anden opfordring til at betale gælden, bringer gælden ud af verden eller stiller fuldt betryggende sikkerhed for gældens betaling tilligemed morarenter og eventuelle inddrivelsesrenter. Straks vil sige samme dag eller dagen efter.

Til nr. 6

Når et brugt køretøj indføres fra udlandet og registreres i Køretøjsregisteret, uden at afgiften er betalt, kan krav om betaling af afgiften tillige gøres gældende mod den, der med henblik på køretøjets første registrering i Køretøjsregisteret har afsat køretøjet til den, i hvis navn køretøjet er registreret første gang i dette register efter indførelsen, jf. lovens § 20, stk. 7.

Det vil ofte være en forhandler, der importerer et brugt køretøj og sælger det til en kunde. I denne situation hæfter forhandleren for, at registreringsafgiften er betalt.

Den gældende regel i § 20, stk. 7, er videreført stort set uændret siden registreringsafgiftslovens tilblivelse i 1971 og fremstår i dag utidssvarende grundet senere ændringer i loven og på markedet i øvrigt.

Det foreslås, at det i registreringsafgiftslovens § 20, stk. 7, præciseres, at hæftelsesreglen gælder tilsvarende for køretøjer, som har været omfattet af en af ordningerne med forholdsmæssig registreringsafgift i §§ 3 a-3 c, eller som har været omfattet af en afgiftsfritagelse efter registreringsafgiftsloven, og som efterfølgende registreres med henblik på varig anvendelse i Danmark.

UDKAST

Der er ikke i ordlyden i § 20, stk. 7, taget højde for ordningerne med forholdsmæssig registreringsafgift i lovens §§ 3 a-3 c, da disse ordninger er indført efter § 20, stk. 7. Det foreslåede skal sikre, at det fremgår klart, at hæftelse også kan gøres gældende for tidligere leasingkøretøjer m.v., hvis de efterfølgende registreres i Danmark til varig anvendelse med beregning af fuld registreringsafgift, og hvis denne fulde afgift ikke betales.

De øvrige afgiftsfritagelser efter registreringsafgiftsloven fremgår blandt andet af registreringsafgiftslovens § 2. Det foreslåede skal sikre, at det ligeledes fremgår klart, at hæftelse også kan gøres gældende for køretøjer, der tidligere har været afgiftsfritaget efter registreringsafgiftsloven, hvis de efterfølgende registreres i Danmark til varig anvendelse med beregning af fuld registreringsafgift, og hvis denne fulde afgift ikke betales.

Til nr. 7

Ifølge registreringsafgiftslovens § 20, stk. 2, hæfter en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med motorkøretøjer eller påhængs- eller sættevogne til motorkøretøjer, tillige for betaling af afgiften, hvis virksomheden har solgt køretøjet i forbindelse med afgiftspligtens indtræden. Dette gælder dog ikke i tilfælde, hvor en anden registreret virksomhed har angivet registreringsafgiften, jf. § 20, stk. 9, jf. § 17, stk. 1.

Registreringsafgiftslovens § 20, stk. 2, om solidarisk hæftelse for en forhandler finder således ikke anvendelse, hvis forhandleren har ladet en tredjemand (registreret virksomhed) afgiftsberigtige køretøjet.

Det foreslås, at denne undtagelse i registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, så henvisningen til registreringsafgiftslovens § 17, stk. 1, udgår af bestemmelsen, så § 20, stk. 2, finder anvendelse, uanset om registreringsafgiften er angivet af en registreret virksomhed. Det vil således fremgå klart, at en virksomhed, som erhvervsmæssigt handler med køretøjer, hæfter solidarisk for afgiften af de køretøjer, som virksomheden sælger, uanset om denne selv har angivet afgiften for det pågældende køretøj, eller om afgiften er angivet af en anden registreret virksomhed.

Det foreslås desuden indsat i registreringsafgiftslovens § 20, stk. 9, som 2. pkt., at § 20, stk. 1, ikke gælder i tilfælde som nævnt i § 17, stk. 1, så en ejer af et køretøj efter registreringsafgiftslovens § 20, stk. 1, ikke skal hæfte solidarisk med en registreret virksomhed, der har værdifastsat køretøjet.

Der er en stigende tendens til, at virksomheder, der selv er registrerede som selvanmeldere, alligevel anvender andre selvanmeldere til at værdifastsætte

UDKAST

køretøjer. I sådanne konstruktioner er der desuden en tendens til, at køretøjer værdifastsættes kunstigt lavt med henblik på at opnå en lav registreringsafgift. Risikoen for om afgiftsbetalingen er korrekt, ligger i den virksomhed, som angiver afgiften. Det vil som udgangspunkt være denne virksomhed, der skal efterbetale afgift, hvis der sker en forhøjelse af registreringsafgiften i forbindelse med Skatteforvaltningens kontrol (pristjek).

Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis en registreret virksomhed, der f.eks. sælger en bil til en kunde, kan undgå at hæfte for afgiftens betaling blot ved at anvende en anden registreret virksomhed ved værdifastsættelse af køretøjet og angivelse af registreringsafgiften. På denne måde vil hæftelsen for afgiften og indtjeningen ved salg af køretøjet kunne skilles ad og placeres i to forskellige virksomheder (eventuelt med samme ejere) og på den måde give åbenbare muligheder for omgåelse og afgiftsunddragelse.

Undtagelsen for forhandlere m.v. fremstår utidssvarende i forhold til den udvikling, der er sket på markedet, siden indførelsen af reglerne. Der er tale om professionelle aktører, som bør vide, hvad de køretøjer, de sælger, er værd. Det er derfor også hensigtsmæssigt, at de hæfter for den værdifastsættelse, som deres samarbejdspartner udfører for dem, og en eventuel manglende betaling af registreringsafgift som følge heraf. Den forhandler, der ejer køretøjet og sælger det til kunden, er desuden nærmest til at bære risikoen for, at der er betalt afgift af køretøjet, da det også er denne virksomhed, der har indtjeningen på køretøjet.

Det foreslåede skal gælde uanset, om den virksomhed, som sælger køretøjet, selv er en registreret virksomhed eller ej.

Til § 4

Til nr. 3

Skatteforvaltningsloven indeholder ikke særskilte regler om partshøring forud for fastsættelse af den afgiftspligtige værdi.

Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye og brugte køretøjer er en forvaltningsretlig afgørelse, der har karakter af masseforvaltning, og de almindelige forvaltningsretlige regler om partshøring i forvaltningslovens § 19 skal iagttages. Dette gælder uanset, om der er tale om manuel sagsbehandling forud for en afgørelse eller hel eller delvis maskinelt genererede afgørelser.

UDKAST

For at en borger eller virksomhed kan påsætte nummerplader på et køretøj, er det en forudsætning, at borgeren eller virksomheden har betalt den registreringsafgift, der er beregnet på baggrund af en konkret vurdering af køretøjets afgiftspligtige værdi. I lyset af at Skatteforvaltningen årligt træffer afgørelse i ca. 50.000 sager om værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer, er det nødvendigt, at Skatteforvaltningens sagsbehandling i forbindelse med værdifastsættelsen, herunder beregning af det afgiftspligtige beløb, kan tilrettelægges hurtigt og effektivt uden unødigt ventetid for borgere og virksomheder.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes et nyt kapitel 7 b i skatteforvaltningsloven.

Det foreslås med det nye kapitel i skatteforvaltningsloven, at der indføres en særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af værdier for køretøjer.

Den særlige procedure for partshøring indebærer, at afgørelsen skal ledsages af sagens faktiske oplysninger, der foreligger på tidspunktet for Skatteforvaltningens afgørelse, hvorefter borgeren eller virksomheden får mindst 15 dage fra afgørelsens datering til at fremsende bemærkninger med henblik på, at Skatteforvaltningen skal træffe en ny afgørelse på grundlag af de oplysninger, der foreligger ved høringsfristens udløb. Dette omfatter både faktiske oplysninger om køretøjet, herunder f.eks. køretøjets alder, stand og kilometerstand, og referencekøretøjer i annoncer for lignende køretøjer og andet sammenligningsgrundlag.

Borgere og virksomheders retsstilling vil ikke blive forringet ved de foreslåede regler, der netop giver borgere og virksomheder mulighed for at supplere Skatteforvaltningens grundlag for værdifastsættelsen, så der ved værdifastsættelsen tages højde for flest muligt relevante oplysninger.

For at borgere og virksomheder kan påsætte nummerplader på et køretøj, er det en forudsætning, at der er betalt den registreringsafgift, der er beregnet på baggrund af en fastsættelse af køretøjets værdi.

Med udgangspunkt i det konkrete køretøj vil Skatteforvaltningen skulle ud søge annoncer på sammenlignelige køretøjer, der vil indgå som forberedende materiale til Skatteforvaltningens endelige værdifastsættelse. Skatteforvaltningen skønner herefter, hvilke annoncer der vil være relevante, og som vil skulle danne baggrund for værdifastsættelsen. Skatteforvaltningens vurdering, der dokumenterer den fastlagte værdifastsættelse, vil skulle an-

UDKAST

vendes som bilag til den afgørelse, der træffes. Afgørelsen vil således indeholde de valgte annoncer, så borgere og virksomheder har det fulde overblik over det materiale, som er indgået i Skatteforvaltningens afgørelse.

Den foreslåede bestemmelse i § 20 e omfatter afgørelser om værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer, som er undtaget fra sagsfremstillingspligten i skatteforvaltningslovens § 19, stk. 5, nr. 3 og 4.

Hvis der ved en samleavgørelse f.eks. samtidigt træffes afgørelse om både afgiftspligtens indtræden og værdifastsættelsen, som det er tilfældet i visse kontrolsager, finder den foreslåede § 20 e ikke anvendelse. I sådanne tilfælde vil der i medfør af sagsfremstillingspligten blive foretaget forudgående høring efter forvaltningslovens § 19 over hele afgørelsen, herunder værdifastsættelsen og den beregnede registreringsafgift.

Den foreslåede bestemmelse finder således kun anvendelse, hvis der alene træffes afgørelse om værdifastsættelse og beregning af registreringsafgiften.

Det foreslås med § 20 e, stk. 1, at Skatteforvaltningen kan træffe afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens §§ 9, 9 a eller 10 under anvendelse af en særlig procedure for partshøring om sagens faktiske oplysninger.

Det foreslås således, at Skatteforvaltningen får mulighed for undlade at partshøre efter forvaltningslovens § 19 og i stedet kan anvende en særlig procedure for partshøring om køretøjets faktiske oplysninger, annoncemateriale og andet sammenligningsgrundlag til brug for værdifastsættelsen.

Den afgiftspligtige værdi for nye køretøjer fastsættes efter registreringsafgiftslovens §§ 8 og 9. Den afgiftspligtige værdi for et nyt køretøj er dets almindelige pris, indbefattet moms, men uden afgift efter registreringsafgiftsloven. Det følger desuden af registreringsafgiftslovens § 9, at den almindelige pris for et nyt køretøj ved salg til en bruger kan anmeldes til Skatteforvaltningen af den, som har fastsat prisen, og at anmeldelsen skal indeholde oplysninger om, hvilket udstyr den anmeldte pris omfatter.

Den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer fastsættes efter registreringsafgiftslovens § 10. For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi til køretøjets almindelige pris indbefattet moms men uden afgift efter registreringsafgiftsloven. Det følger desuden af § 26, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1030 af 25. maj 2021 om registreringsafgift, at den afgiftspligtige værdi af et brugt køretøj fastsættes med udgangspunkt i prisen for et tilsvarende brugt

UDKAST

køretøj eller for et køretøj af så vidt muligt tilsvarende mærke og model i normalt vedligeholdet stand.

Efter forvaltningslovens § 19, stk. 1, skal der, med de undtagelser, der følger af forvaltningslovens § 19, stk. 2, partshøres, hvis en part ikke kan antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af bestemte oplysninger om en sags faktiske grundlag eller eksterne faglige vurderinger. Således må myndigheder ikke træffe en afgørelse, før parten er gjort bekendt med sagens oplysninger og har haft lejlighed til at fremkomme med en eventuel udtalelse. Pligten til partshøring omfatter dog kun oplysninger, som parten ikke kan antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af. Pligten til partshøring gælder desuden kun, hvis oplysningerne er til ugunst for parten og er af væsentlig betydning for sagens afgørelse. Myndigheden kan fastsætte en frist for partens afgivelse af en udtalelse.

I sager om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye og brugte køretøjer indgår de faktiske oplysninger om køretøjet, som borgere og virksomheder har oplyst til Skatteforvaltningen i forbindelse med anmodningen om en værdifastsættelse. For at oplyse sagen tilstrækkeligt vil det oftest også være nødvendigt for Skatteforvaltningen at indhente yderligere oplysninger om køretøjet fra f.eks. køretøjets producent. Derudover indgår oplysninger fra synshaller i oplysningsgrundlaget via Motorregistret (DMR).

Det foreslås med § 20 e, stk. 2, at Skatteforvaltningens afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure skal ledsages af sagens faktiske oplysninger, der er lagt til grund for afgørelsen, og parten skal samtidig gøres bekendt med adgangen til at fremkomme med bemærkninger til afgørelsen inden for en frist på mindst 15 dage fra afgørelsens datering. Det foreslås desuden, at parten skal gøres bekendt med, at muligheden for, at Skatteforvaltningen kan træffe en ny afgørelse på grundlag af partens bemærkninger, bortfalder, hvis parten klager over afgørelsen.

For at sikre at den særlige procedure for partshøring opfylder det formål, der ligger bag forvaltningslovens regler og principper om partshøring, skal de oplysninger, der generelt kan forudsættes at have betydning for værdifastsættelsen, vedlægges afgørelsen.

Ved vurderingen af et køretøjs afgiftspligtige værdi inddrager Skatteforvaltningen blandt andet annoncemateriale på sammenlignelige køretøjer. Det foreslås, at Skatteforvaltningen vil skulle sende de faktiske oplysninger om køretøjet, annoncematerialet m.m., der lægges til grund for værdifastsættel-

UDKAST

sen, til borgere og virksomheder sammen med afgørelsen om værdifastsættelsen, hvorefter borgere og virksomheder får mindst 15 dage fra afgørelsens datering til at fremkomme med yderligere oplysninger hertil.

Forslaget indebærer, at borgere og virksomheder får kendskab til det annoncemateriale m.m., som Skatteforvaltningen har tillagt betydning ved værdifastsættelsen af det konkrete motorkøretøj samt Skatteforvaltningens begrundelse herfor.

Forslaget indebærer desuden, at borgere og virksomheder får en bedre mulighed for at fremkomme med yderligere oplysninger til selve annoncematerialet end ved partshøring efter forvaltningslovens § 19, der alene vedrører indholdet af materialet og uden Skatteforvaltningens konkrete vurdering heraf, herunder Skatteforvaltningens vurdering af materialets betydning for selve afgørelsen.

Forslaget betyder, at Skatteforvaltningen på afgørelsestidspunktet vil skulle underrette borgeren og virksomheden om, at borgeren og virksomheden har adgang til at fremkomme med bemærkninger mindst 15 dage fra afgørelsens datering, og at Skatteforvaltningen, hvis der fremkommer bemærkninger fra parten, vil træffe en ny afgørelse på grundlag af de oplysninger, der foreligger, når fristen er udløbet.

Det foreslås, at fristen sættes til mindst 15 dage fra afgørelsens datering, som er identisk med fristen efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 3, hvor borgere og virksomheder har 15 dage til at komme med bemærkninger i de tilfælde, hvor Skatteforvaltningen efter skatteforvaltningslovens § 19 skal sende borgeren og virksomheden en sagsfremstilling forud for en afgørelse.

Forslaget betyder desuden, at borgere og virksomheder får mulighed for at orientere sig om Skatteforvaltningens afgørelsesgrundlag, få rettet eventuelle misforståelser og gøre opmærksom på andre forhold, der efter borgeren og virksomhedens vurdering har betydning for værdifastsættelsen af det konkrete køretøj.

Det foreslås med § 20 e, stk. 3, at har parten bemærkninger til en afgørelse, træffer Skatteforvaltningen en ny afgørelse på grundlag af de oplysninger, der foreligger ved høringsfristens udløb.

Forslaget indebærer, at selv hvis borgerens eller virksomhedens yderligere oplysninger ikke giver Skatteforvaltningen grundlag for at ændre værdifastsættelsen, vil dette skulle meddeles med en ny begrundet afgørelse, der vil kunne påklages efter skatteforvaltningslovens regler. Giver oplysningerne

UDKAST

derimod grundlag for at ændre værdifastsættelsen, vil der også skulle træffes en ny afgørelse, der ligeledes vil kunne påklages efter skatteforvaltningslovens regler.

Forslaget om en særlig procedure for partshøring adskiller sig fra den almindelige genoptagelsesregel i skatteforvaltningslovens § 31 ved, at genoptagelse efter anmodning forudsætter, at borgeren eller virksomheden fremlægger oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der kan begrunde en ændring. Med forslaget om en særlig procedure for partshøring vil alle oplysninger, som borgeren og virksomheden fremsender inden for den fastsatte frist på f.eks. mindst 15 dage fra afgørelsens datering, derimod skulle indgå i sagsbehandlingen. Forslaget er derved ikke afgrænset til kun at vedrøre oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der vil kunne begrunde en ændring efter skatteforvaltningslovens § 31, men omfatter også oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der ikke nødvendigvis vil kunne begrunde en ændring. Bestemmelsen bliver således, som ved partshøring efter forvaltningslovens § 19, en partsinddragelse, hvor også generelle eller specifikke indsigelser bliver behandlet, uanset om disse indsigelser giver grundlag for en ændring af den afgiftspligtige værdi.

Fremkommer borgeren eller virksomheden ikke med nye oplysninger inden for den fastsatte frist, vil den oprindelige afgørelse være den endelige, og klagefristen på tre måneder vil løbe fra afgørelsens datering, jf. skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 3.

Forslaget om at indføre en særlig procedure for partshøring i værdifastsættelse af nye og brugte køretøjer skal som indledningsvist nævnt ses i lyset af det meget store antal årlige værdifastsættelser, der foretages, og hensynet til at borgere og virksomheder ikke bør opleve unødigt ventetid, før de kan få deres køretøjer indregistreret og tages i brug.

Det foreslås med § 20 e, stk. 4, at Skatteforvaltningens adgang til at træffe en ny afgørelse efter den foreslåedes bestemmelse i § 20 e, stk. 3, bortfalder, hvis den afgørelse, der er truffet efter den foreslåede bestemmelse i § 20 e, stk. 1, påklages.

Det foreslås, at borgere eller virksomheder vil kunne påklage en afgørelse til klagemyndigheden, uanset at fristen for at indsende yderligere oplysninger, jf. den foreslåede bestemmelse i § 20 e, stk. 2, ikke er udløbet. Dette vil således kunne aktualiseres, hvis borgeren eller virksomheden ikke ønsker at forlænge sagsbehandlingstiden, men derimod ønsker at få sagen klagebehandlet.

UDKAST

Forslaget indebærer, at påklages en afgørelse efter den foreslåede bestemmelse i § 20 e, stk. 1, efter de almindelige regler om klage i skatteforvaltningsloven, bortfalder Skatteforvaltningens mulighed for at kunne træffe afgørelse efter den foreslåede bestemmelse i § 20 e, stk. 3, uagtet, at borgeren eller virksomheden har indsendt yderligere oplysninger.

Forslaget indebærer desuden, at indsender borgeren eller virksomheden yderligere oplysninger, vil Skatteforvaltningens skulle træffe afgørelse efter den foreslåede bestemmelse i § 20 e, stk. 3. Det vil i så fald være denne nye afgørelse, som klageinstansen vil skulle tage stilling til, og hvor der vil gælde en ny klagefrist på 3 måneder fra den nye afgørelses datering, jf. skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 3.

Forslaget betyder også, at i de tilfælde, hvor borgeren eller virksomheden ikke gør brug af den særlige procedure for partshøring, vil de almindelige regler om klage i skatteforvaltningsloven finde anvendelse. I de tilfælde træffes der ikke en ny afgørelse, som udskyder klagefristens påbegyndelse, og klagefristen på 3 måneder løber derfor fra den oprindelige afgørelses datering.

Forslaget afskærer ikke Skatteforvaltningen fra at kunne genoptage en afgørelse i forbindelse med en klagesag, dog under forudsætning af, at borgeren eller virksomheden er enig heri, jf. skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 5.

Forslaget påvirker heller ikke i øvrigt partens adgang til at anmode om genoptagelse eller Skatteforvaltningens adgang til af egen drift at genoptage afgiftstilsvaret efter skatteforvaltningslovens § 31. Det samme er tilfældet i forhold til genoptagelse af selve værdifastsættelsen af et køretøj efter de ulovbestemte principper om genoptagelse.

Til § 5

Det følger af virksomhedsskattelovens § 2, stk. 2, at når den selvstændigt erhvervsdrivende har valgt at anvende virksomhedsordningen for et indkomstår, skal reglerne i virksomhedsskatteloven anvendes for hele virksomheden i hele indkomståret.

Som hovedregel skal erhvervsmæssige aktiver indgå i virksomhedsordningen. Det er derfor også nødvendigt, at den selvstændigt erhvervsdrivendes aktiver deles op i en erhvervsmæssig og en privat del.

Virksomhedsskattelovens § 1, stk. 3, indeholder dog undtagelser hertil. Den selvstændige kan således vælge at lade visse blandet benyttede aktiver indgå

UDKAST

i virksomhedsordningen. Efter virksomhedsskattelovens § 1, stk. 3, 5. pkt., kan biler, telefoner, datakommunikationsforbindelser og computere med tilbehør, der benyttes erhvervsmæssigt og privat, indgå i virksomhedsordningen. Det følger af 6. pkt., at ved fastsættelse af værdien af privat benyttelse af aktiver, der indgår i virksomheden, finder ligningslovens § 16 tilsvarende anvendelse. Det vil sige, at værdien af fri bil opgøres efter reglerne i ligningslovens § 16, stk. 4.

Virksomhedsskattelovens § 1, stk. 3, nævner ikke ladestandere og installation af ladestandere. Hvis den selvstændige får stillet ladestander og installationen heraf til rådighed af virksomheden ved sin bopæl, og hvis ladestanderen anvendes både erhvervsmæssigt og privat, da vil den ikke kunne indgå i virksomhedsordningen, jf. virksomhedsskattelovens § 1, stk. 3, modsætningsvis.

Når ladestanderen ikke kan indgå i virksomhedsordningen, skal virksomheden godtgøre de faktiske omkostninger ved den erhvervsmæssige opladning af elbil eller pluginhybridbil. Den del af de samlede driftsomkostninger inkl. afskrivning, der svarer til den erhvervsmæssige andel af den samlede opladning, fragår ved opgørelse af virksomhedens overskud. Beløbene refunderes den selvstændige. Beløbene overføres på linje med andre udlæg, som den selvstændige måtte have for virksomheden. Beløbene medregnes ved opgørelse af den selvstændiges personlige indkomst. Den del af de samlede driftsomkostninger inkl. afskrivning, der svarer til den erhvervsmæssige andel af den samlede opladning af elbil eller pluginhybridbil, fratrækkes ved opgørelsen af den selvstændiges personlige indkomst.

Det foreslås, at der i virksomhedsskatteloven § 1, stk. 3, 5. pkt., efter ”Biler,” indsættes ”ladestandere,”.

Med den foreslåede ændring vil en ladestander der benyttes både erhvervsmæssigt og privat kunne indgå i den selvstændigt erhvervsdrivendes virksomhedsordning. Det medfører, at værdien af ladestanderen vil skulle opgøres efter ligningslovens § 16, stk. 4. Efter bestemmelsen i ligningslovens § 16, stk. 4, skal værdien af ladestander og installation af ladestander (ladestik), der er stillet til rådighed sammen med privat rådighed over en elbil eller pluginhybridbil, ikke beskattes. Hvis der sker beskatning af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode, der er kortere end 6 måneder, skal markedsværdien af ladestander og installation medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst ved periodens ophør, hvis installationen overgår til privat brug, jf. ligningslovens § 16, stk. 4, 26. og 27. pkt.

UDKAST

Reglen sikrer ligestilling mellem lønmodtageren, der får stillet en ladestander til rådighed af sin arbejdsgiver på sin bopæl sammen med en elbil eller pluginhybridbil, og den selvstændigt erhvervsdrivende, der af sin virksomhed får en ladestander stillet til rådighed på sin bopæl sammen med en elbil eller pluginhybridbil.

Til § 6

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2022, jf. dog *stk. 2* og *3*. Lovforslaget er omfattet af de fælles ikrafttrædelsesdatoer.

Det foreslås i *stk. 2*, at §§ 2 og 5 har virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. januar 2022 eller senere.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 3, nr. 3, har virkning for køretøjer, der indregistreres i Køretøjsregisteret fra og med den 1. januar 2022. Eksisterende leasingaftaler m.v. på dette tidspunkt vil ikke blive omfattede af de ændrede regler.

Leasingaftaler m.v., der er omfattet af de gældende regler, vil således senest skulle genberegnes den 30. april 2022. Med eksisterende leasingaftaler forstås leasingaftaler, der er registreret i Køretøjsregisteret senest den 31. december 2021.

Loven gælder hverken 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 lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 186 af 1. marts 2020, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010, § 2 i lov nr. 2074 af 21. december 2020, § 3 i lov nr. 2221 af 29. december 2020 og § 19 i lov nr. 1240 af 11. juni 2021, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 11. For registrering af en ny ejer eller bruger af et køretøj, der sker uden afmelding af køretøjet, betales 380 kr. <i>Stk. 2.</i> - - -</p>	<p>1. I § 11, <i>stk. 1</i>, ændres »For registrering af en ny ejer eller bruger af et køretøj« til: »For ændring af registrering af et køretøjs ejere eller brugere«.</p>
<p>§ 12. For udstedelse af registreringsattest eller supplerende attest betales 100 kr. bortset fra tilfælde, hvor attesten udstedes i forbindelse med betaling for nummerplader efter § 8 eller betaling for registrering af ny ejer eller bruger efter § 11. <i>Stk. 2.</i> - - -</p>	<p>2. I § 12, <i>stk. 1</i>, ændres »registrering af ny ejer eller bruger« til: »ændring af registrering af et køretøjs ejere eller brugere«.</p>
<p>§ 15. - - - <i>Stk. 2.</i> En virksomhed kan kun autoriseres, hvis den opfylder følgende betingelser, jf. dog <i>stk. 3, 7 og 8:</i> 1)-2). - - -</p>	<p>3. I § 15, <i>stk. 2, nr. 3</i>, ændres »gæld</p>

UDKAST

<p>3) Virksomheden må ikke have gæld til staten.</p> <p>4). - - -</p> <p><i>Stk. 3-11. - - -</i></p>	<p>til staten« til: »forfalden gæld til det offentlige«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 806 af 8. august 2019, som ændret senest ved § 1 i lov nr. 788 af 4. maj 2021, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 16 A. - - -</p> <p><i>Stk. 2-4. - - -</i></p> <p><i>Stk. 5.</i> En hovedaktionær som nævnt i aktieavancebeskatningslovens § 4, der modtager udbytte fra selskabet i form af, at der stilles en bil, en sommerbolig, en lystbåd eller en helårsbolig til rådighed, skal ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst medregne værdien af godet tillagt eventuelt sparet privatforbrug i relation til godet. Godernes værdi ansættes efter reglerne i henholdsvis § 16, stk. 4, 5, 6 og 9. 1. og 2. pkt. finder dog ikke anvendelse for udbytte i form af en helårsbolig, der stilles til rådighed for en hovedaktionær som nævnt i § 16, stk. 9, sidste pkt.</p>	<p>1. I § 16 A, <i>stk. 5, 1. pkt.</i>, indsættes efter »bil,«: »en ladestander,«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1194 af 2. juni 2021, som ændret ved § 6 i lov nr. 789 af 4. maj 2021, foretages følgende ændringer:</p>

UDKAST

<p>§ 7. Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld m.v. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, 75 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 2, og 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5 a. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 25.000 kr. indbefattet merværdiafgift. Afgiften beregnes som for nye køretøjer.</p> <p><i>Stk. 2-9. - - -</i></p>	<p>1. I § 7, <i>stk. 1, 1. pkt.</i>, indsættes efter »tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer,«:</p> <p>»medmindre disse er omfattet af §§ 3 a, 3 b og 3 c,«.</p>
<p>§ 8. - - -</p> <p><i>Stk. 2. - - -</i></p> <p><i>Stk. 3.</i> Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet. Uden for afgiftsberegningen kan holdes ekstraudstyr, der leveres af forhandleren i forbindelse med køretøjets salg til bruger og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren, dog betinget af, at montering eller udførelse af arbejdet i øvrigt på køretøjet ikke foretages af fabri-</p>	

UDKAST

<p>kations- eller importørvirksomheden. Til den afgiftspligtige værdi medregnes heller ikke betaling for sidevogne, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport og ikke benyttes til persontransport.</p> <p><i>Stk. 4-7. - - -</i></p>	<p>2. I § 8, <i>stk. 3</i>, indsættes som <i>4. pkt.</i>: »Til den afgiftspligtige værdi medregnes heller ikke værdien af udstyr, som installeres fast på en adresse med henblik på opladning af køretøjet«.</p>
<p>§ 9 a. For nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af § 8, <i>stk. 6</i>, eller som anvendes til erhvervmæssig udlejning eller erhvervmæssigt udlån, og som ikke er omfattet af § 2, <i>stk. 1</i>, nr. 15, skal den afgiftspligtige værdi angives som et brugt køretøj efter § 10, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte anses ikke for erhvervmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.</p> <p><i>Stk. 2-6. - - -</i></p>	<p>3. I § 9 a, <i>stk. 1, 1. pkt.</i>, ændres »4 måneder« til: »3 måneder«.</p>
<p>§ 15. En virksomhed, der opfylder følgende betingelser, kan registreres:</p> <p>1)-2). - - -</p> <p>3) Virksomheden må ikke have gæld til staten.</p> <p>4)-5). - - -</p> <p><i>Stk. 2-5. - - -</i></p>	<p>4. I § 15, <i>stk. 1, nr. 3</i>, ændres »staten« til: »det offentlige«.</p>

UDKAST

<p>§ 20. - - - <i>Stk. 2-6. - - -</i> <i>Stk. 7.</i> Er et køretøj, der er indført brugt her til landet, blevet registreret i Køretøjsregisteret, uden at afgiften er betalt, kan krav om betaling af afgiften tillige gøres gældende mod den, der med henblik på køretøjets første registrering i Køretøjsregisteret har afsat køretøjet til den, i hvis navn køretøjet er registreret første gang i dette register efter indførelsen.</p> <p><i>Stk. 8. - - -</i> <i>Stk. 9.</i> Stk. 1 og 2 gælder ikke i tilfælde som nævnt i § 3 a, stk. 5, § 3 b, stk. 6, og § 17, stk. 1.</p>	<p>5. I § 20, <i>stk. 7</i>, indsættes som 2. <i>pkt.</i>:</p> <p>»Dette gælder tilsvarende for køretøjer, som har været omfattet af en af ordningerne i §§ 3 a-3 c, eller som har været omfattet af en afgiftsfritagelse efter denne lov, og som efterfølgende registreres med henblik på varig anvendelse i Danmark.«.</p> <p>6. I § 20, <i>stk. 9</i>, ændres »§ 3 b, stk. 6, og § 17, stk. 1.« til: »og § 3 b, stk. 6.«, og som 2. <i>pkt.</i> indsættes:</p> <p>»Stk. 1 gælder desuden ikke i tilfælde som nævnt i § 17, stk. 1.«</p>
	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>I skatteforvaltningsloven, jf. lovbeholdtgørelse nr. 635 af 13. maj 2020, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 1239 af 11. juni 2021, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 20 d. - - -</p>	<p>1. Efter § 20 d indsættes som nyt kapitel:</p> <p style="text-align: center;">”Kapitel 7 b</p>

*Særlig procedure for partshøring
ved fastsættelse af afgiftspligtig
værdi af køretøjer*

§ 20 e. Told- og skatteforvaltningen kan træffe afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens §§ 9, 9 a eller 10 under anvendelse af en særlig procedure for partshøring om sagens faktiske oplysninger, jf. stk. 2 og 3.

Stk. 2. Træffer told- og skatteforvaltningen afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure i stk. 1, skal told- og skatteforvaltningens afgørelse ledsages af sagens faktiske oplysninger, der er lagt til grund for afgørelsen, og parten skal samtidig gøres bekendt med adgangen til at fremkomme med bemærkninger til afgørelsen inden for en frist på mindst 15 dage fra afgørelsens datering. Parten skal tillige gøres bekendt med, at muligheden for, at told- og skatteforvaltningen kan træffe en ny afgørelse på grundlag af partens bemærkninger, jf. stk. 3, bortfalder, hvis parten klager over en afgørelse truffet efter stk. 1.

Stk. 3. Har parten bemærkninger efter stk. 2 til en afgørelse truffet efter stk. 1, træffer told- og skatteforvaltningen en ny afgørelse på grundlag af de oplysninger, der foreligger ved høringsfristens udløb.

Stk. 4. Told- og skatteforvaltningens adgang til at træffe ny afgørelse, jf. stk. 3, bortfalder, hvis den

UDKAST

	<p>afgørelse, der er truffet efter stk. 1, påklages, jf. § 35 a.”</p>
	<p style="text-align: center;">§ 5</p> <p>I virksomhedsskatteloven, jf. lov-bekendtgørelse nr. 1359 af 9. december 2019, som ændret ved § 9 i lov nr. 1729 af 27. december 2018, § 2 i lov nr. 1578 af 27. december 2019, § 8 i lov nr. 2226 af 29. december 2020 og § 11 i lov nr. 1179 af 8. juni 2021, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 1. - - - <i>Stk. 2. - - -</i> <i>Stk. 3.</i> Aktiver, der benyttes både til erhvervmæssige og private formål, indgår ikke i den selvstændige erhvervsvirksomhed. Dog indgår i virksomheden den erhvervmæssige del af en ejendom, hvor der foretages en fordeling af ejendoms-værdien på den del, der tjener til bolig for den skattepligtige, og på den øvrige ejendom. Ejendomme som nævnt i ejendomsværdiskattelovens § 4, nr. 6-8, indgår i virksomheden med den del af ejendommen, der ikke tjener til bolig for ejere. Anskaffelsessummen for ombygning, forbedringer m.v. af den erhvervmæssige del af sådanne ejendomme indgår ligeledes i virksomheden. Biler, telefoner, datakommunikationsforbindelser og computere med tilbehør, der benyttes både erhvervmæssigt og privat, kan indgå i virksomheden. Ved</p>	<p>1. I § 1, stk. 3, 5. pkt., indsættes efter »Biler,«: »ladestandere,«.</p>

UDKAST

<p>fastsættelse af værdien af privat benyttelse af aktiver, der indgår i virksomheden, finder ligningslovens § 16 tilsvarende anvendelse. For biler, der indgår i virksomheden og benyttes både erhvervsmæssigt og privat, finder ligningslovens § 9 C, stk. 7, tilsvarende anvendelse.</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--