



Fremsat den 3. oktober 2023 af skatteministeren (Jeppe Bruus)

## Forslag

til

# Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer, brændstofforbrugsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og forskellige andre love

(Regelforenklning og øget regelefterlevelse på motorområdet, justering af skatteforvaltningslovens fristreglers samspil med visse bestemmelser i dobbeltbeskatningsoverenskomster m.v.)

### § 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12 § 15 indsættes som stk. 6 og 7:

»Stk. 6. Sikkerhed stillet efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2, friges, når virksomhedens registrering er bragt til ophør. Opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. finder tilsvarende

anvendelse for told- og skatteforvaltningens mulighed for at undlade at frigive sikkerhed efter 1. pkt.

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

**13.** I § 16 indsættes som *stk. 3*:

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

## § 2

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010 og § 37 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

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

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

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

**4.** I § 11 indsættes som *stk. 3*:

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

## § 3

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1147 af 31. maj 2021 og § 42 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

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

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

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

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

## § 4

I skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 835 af 3. juni 2022, som ændret ved § 2 i lov nr. 905 af 21. juni 2022 og § 14 i lov nr. 679 af 3. juni 2023, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 19, *stk. 5*, indsættes som *nr. 9 og 10*:

»9) Afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering, som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.

10) Afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. §§ 1-8, som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.«

**2.** *Overskriften* til kapitel 7 b affattes således:

»Kapitel 7 b

*Særlig procedure ved fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer, ændring af køretøjers registrering og beregning af visse afgifter«.*

**3.** § 20 e, *stk. 1*, affattes således:

»Told- og skatteforvaltningen kan under anvendelse af en særlig procedure, jf. stk. 2 og 3, træffe afgørelse om

- 1) fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens §§ 9, 9 a eller 10,
- 2) genoptagelse og ændring af et køretøjs registrering, eller
- 3) genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller §§ 1-8 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.«

**4.** I § 20 e, *stk. 2, 1. pkt.*, udgår »om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure«.

**5.** I § 27, *stk. 1*, indsættes som *nr. 9*:

»9) En sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, mens der søges en løsning med den kompetente myndighed i den anden stat, er afsluttet uden en sådan løsning af alle forhold.«

**6.** I § 34 a, *stk. 2*, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Er der indbragt en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at sagen er afsluttet, jf. § 27, stk. 1, nr. 9.«

**7.** I § 34 a, *stk. 2, 2. pkt.*, der bliver 3. pkt., ændres »Dette« til: »1. og 2. pkt.«

*Ikrafttræden m.v.***§ 5**

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

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

*Stk. 3.* § 1, nr. 5-8, 11 og 13, og § 3 træder i kraft den 1. januar 2025.

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

*Stk. 5.* § 4, nr. 5-7, har virkning for sager, der er indbragt i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention den 3. oktober 2023 eller senere.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Udvidelse af afgiftfritagelsen for taxikørsel
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.2. Afgiftsfritagelse for blodbusser
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.3. Afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter minimumssatserne
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.4. Bemyndigelsesbestemmelse vedr. sikkerhedsstillelser
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.5. Udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerhed
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.6. Angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering
    - 2.6.1. Gældende ret
    - 2.6.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.7. Udvidelse af regler om brug af prøveskilte til optagelse af reklame
    - 2.7.1. Gældende ret
    - 2.7.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.8. Ansvarsforsikring til prøvemærker
    - 2.8.1. Gældende ret
    - 2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.9. Opkrævning af gebyr ved prøvemærker for alle slags køretøjer
    - 2.9.1. Gældende ret
    - 2.9.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.10. Ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer
    - 2.10.1. Gældende ret
    - 2.10.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.11. Offentliggørelse af den opkrævede registreringsafgift
    - 2.11.1. Gældende ret

- 2.11.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.12. Ændring af omregningsmetode fra egenvægt
  - 2.12.1. Gældende ret
  - 2.12.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.13. Frist for udførelse ved eksport af køretøjer
  - 2.13.1. Gældende ret
  - 2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.14. Udvidet anvendelse af særlig procedure i visse afgørelsessager på motorområdet
  - 2.14.1. Gældende ret
  - 2.14.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.15. Justering af skatteforvaltningslovens fristreglers samspil med visse bestemmelser i dobbeltbeskatningsoverenskomster
  - 2.15.1. Gældende ret
    - 2.15.1.1. Fristreglerne for ordinær og ekstraordinær ansættelse
    - 2.15.1.2. Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster
  - 2.15.2. Skatteministeriets overvejelser
  - 2.15.3. Den foreslåede ordning
- 2.16. Betalingsfritagelse for ændring af bruger i Køretøjsregisteret i en nærmere fastsat periode og under visse betingelser
  - 2.16.1. Gældende ret
  - 2.16.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
  - 3.1. Økonomiske konsekvenser
  - 3.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne
- 6. Klimamæssige konsekvenser
- 7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
- 8. Forholdet til EU-retten
- 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 10. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

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

Det foreslås, at afgiftsfritagne køretøjer med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, typisk taxier og andre hy-

revogne, lejlighedsvis må køre med små forsendelser uden ledsager og foretage kørsel for sociale myndigheder, hvilket vil komme både borgere, virksomheder og det offentlige til gode. Herudover foreslås det at afgiftsfritage blodbusser på grund af det vigtige samfundsmæssige formål, som de tjener.

Det foreslås desuden at forenkle afgiftsberegningen af visse autocampere, så de altid afgiftsberigtiges med 45 pct. Det

vil gøre afgiftsberegningen mere overskuelig. Desuden vil ændringen betyde en administrativ lettelse for Skatteforvaltningen.

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

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

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

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

Skatteforvaltningslovens § 20 e indeholder en særlig procedure, som Skatteforvaltningen (Motorstyrelsen) kan anvende i stedet for almindelig partshøring, når de træffer afgørelse i visse sager på motorområdet. Den særlige procedure finder i dag anvendelse ved afgørelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi. Det foreslås at udvide Skatteforvaltningens (Motorstyrelsen) adgang til at anvende den særlige procedure, så den også kan anvendes i sager, hvor Skatteforvaltningen træffer afgørelse om genoptagelse og ændring i køretøjers registrering i Køretøjsregisteret, der kan have betydning for afgiftstilsvarets størrelse samt ved genberegning og omberegning af de periodiske afgifter og registreringsafgiften for et køretøj.

En udvidelse af anvendelsesområdet for den særlige procedure tager højde for en række systemmæssige udfordringer i Køretøjsregisteret, der indebærer, at Skatteforvaltningen (Motorstyrelsen) i en række sager systemteknisk ikke kan sikre partshøring, der fuldt ud lever op til skatteforvaltningslovens § 19. Forslaget vil sikre, at Skatteforvaltningen vil kunne inddrage parternes eventuelle bemærkninger i sager om genoptagelse og ændring i køretøjers registrering. Derudover foreslås en række ændringer af overvejende teknisk karakter, der vurderes at være hensigtsmæssige for administrationen af motorområdet.

Endelig foreslås det at justere skatteforvaltningslovens fristreglers samspil med visse bestemmelser i dobbeltbeskat-

ningsoverenskomster. Det foreslås således, at der i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, som nr. 9 indsættes en mulighed for ekstraordinær ansættelse, hvis en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, mens der søges en løsning med den kompetente myndighed i den anden stat, er afsluttet uden en sådan løsning af alle forhold.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Udvidelse af afgiftsfritagelsen for taxikørsel

#### 2.1.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

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

køretøjerne ikke længere skulle være omfattet af de mere gunstige afgiftsregler.

### 2.1.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Som eksempler på kørsel med småforsendelser er små postforsendelser, transport af medicin fra apoteker, laboratorieprøver til og fra hospitaler, udbringning af varer eller udbringning af blomster, kranse og lignende. Dette gælder kun i det omfang, at kørslen ikke falder ind under godskørselsloven § 1.

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

Det er en betingelse for at anvende muligheden, at den, der køber transportydelsen, også betaler for ydelsen. Dette kan f.eks. være et hospital eller en social myndighed, der bestiller transportydelsen. Transporten vil skulle betales efter taksten for passagertransport, som følger af taxilovens regler herom.

## 2.2. Afgiftsfritagelse for blodbusser

### 2.2.1. Gældende ret

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

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

Herudover er busser, der med tilladelse efter lov om buskørsel udelukkende benyttes til erhvervsmæssig personbefordring, afgiftsfritagne. Busser, hvortil der ikke er opnået

tilladelse efter lov om buskørsel, vil skulle afgiftsberigtiges efter registreringsafgiftslovens § 5 a.

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

### 2.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Det foreslås at afgiftsfritage blodbusser ved at ændre registreringsafgiftslovens § 2, så blodbusser afgiftsfritages. Afgiftsfritagelsen skal kunne opnås, hvis det kan dokumenteres, at køretøjet er indrettet som blodbus og kun anvendes som mobil tappeenhed. Der vil kun kunne bemandes personer, der er nødvendigt personale ved tapning af blod.

Det følger af det foreslåede, at der kun må bemandes personer, der er nødvendigt personale ved tapning af blod. Med dette menes alt personale, der er tilknyttet hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, som udfører opgaver med eller i tilknytning til tapning, håndtering og transport af blod.

Den foreslåede ændring vil således medføre, at busser, som anvendes til blodtapning kan afgiftsfritages ved indregistreringen i Køretøjsregisteret.

## 2.3. Afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter minimumssatserne

### 2.3.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

### 2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

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

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

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

## 2.4. Bemyndigelsesbestemmelse vedrørende sikkerhedsstillinger

### 2.4.1. Gældende ret

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

I § 15, stk. 1, nr. 1-5, er betingelserne fastsat for, at en virksomhed kan registreres. Ifølge nr. 5 skal virksomheden stille sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter efter registreringsafgiftsloven, herunder tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser. Af § 15, stk. 2, fremgår, at Skatteforvaltningen kan stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvare efter registreringsafgiftsloven, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Skatteforvaltningen kan med 1 måneds varsel til den første i en måned ændre kravet om sikkerhedsstillelse, hvis virksomhedens forhold har ændret sig væsentligt i forhold til tidspunktet for sikkerhedsstillingen eller den seneste regulering, eller hvis Skatteforvaltningens fastsættelse af sikkerhedens størrelse har været baseret på mangelfulde eller ukorrekte oplysninger.

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

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

Af Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 4 som fremsat, side 18, fremgår om den politiske aftale om ”Omlægning af bilafgifterne”, at aftaleparterne er enige om at forhøje minimumssikkerhedsstillingen til 500.000 kr., og at der tilføjes et variabelt element, som vil afhænge af selvanmelderens afgiftstilsvare. Videre fremgår det, at forslaget har til formål at sikre, at sikkerhedsstillingen for de enkelte virksomheder står mål med størrelsen af det afgiftstilsvare, som de hæfter for.

Af Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 4, som fremsat side 35, fremgår, at det foreslås, at der indføres en eksplicit hjemmel til, at SKAT kan fastsætte en højere sikkerhedsstillelse end minimumssikkerhedsstillingen. Samtidig foreslås de kriterier, som SKAT skal lægge til grund ved fastsættelsen af størrelsen af sikkerhedsstillingen, præciseret direkte i loven ved indsættelse af en ny § 15, stk. 2. Videre fremgår det, at der lægges op til, at SKAT skal vurdere behovet for sikkerhedsstillelse ud fra virksomhedens årlige eller forventede



årlige afgiftstilsvare, forretningsomfang, betalingshistorik og øvrige risikofaktorer. Øvrige risikofaktorer kan f.eks. være manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsvaret, tidligere betalingsproblemer eller tilsvarende faktorer, som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje.

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

Det fremgår desuden af Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 4, som fremsat side 36, at det vil være op til SKAT at vurdere, hvornår virksomhedens forhold har ændret sig i en så væsentlig grad, at der er behov for en ændring af sikkerhedsstillelsen. Det er dog hensigten, at de valgte intervaller for afgiftstilsvaret skal være så robuste, at der ikke er behov for ændringer i sikkerhedsstillelsen for en virksomhed i almindelig drift, medmindre dens forretningsomfang ændres markant.

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

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

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

Trappemodellen kan dog fraviges, så sikkerhedsstillelsen forhøjes i forhold til det i trappemodellen fastsatte beløb, hvis det eksempelvis konstateres, at den fortsatte drift i den enkelte virksomhed er forbundet med usikkerhed på grund af betalingshistorik og øvrige risikofaktorer, herunder manglende indlevering af årsregnskab, lav egenkapital i forhold til afgiftstilsvaret, tidligere betalingsproblemer eller tilsva-

rende faktorer, som er egnede til at så tvivl om virksomhedens fremtidige betalingsevne eller -vilje.

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

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

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

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

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

#### 2.4.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Ved at fastsætte regler, der er retligt normerende for Skat-

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

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

## 2.5. Udskydelse af frigivelse af en stillet sikkerhed

### 2.5.1. Gældende ret

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

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

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

### 2.5.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Den organiserede svig med skatter og afgifter m.v. er et

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

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

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

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

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

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

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

### 2.6.1. Gældende ret

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

Det fremgår af lovens § 16, at registrerede virksomheder skal angive afgiften af de køretøjer, som virksomheden anmelder til registrering i Køretøjsregisteret mod forevisning af bevis for virksomhedens registrering, jf. lovens § 15, stk.

5. Angivelsen skal indeholde de oplysninger, der er nødvendige til kontrol af den angivne afgift, jf. § 16, stk. 2.

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

I dag kan virksomheder udsætte betaling af registreringsafgiften til den 15. i måneden efter afregningsperioden. Virksomhederne kan desuden ændre angivelsen af afgiften indtil dette tidspunkt, idet det ikke fremgår af lovgrundlaget, hvornår den angivne registreringsafgift er endelig.

#### 2.6.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

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

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

#### 2.7.1. Gældende ret

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

sættevogne til sådanne motorkøretøjer. Der svares dog ikke afgift af køretøjer, der registreres på grænsenummerplader eller prøvemærker.

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

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

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

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

#### 2.7.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

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

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

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

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

## 2.8. Ansvarsforsikring til prøvemærker

### 2.8.1. Gældende ret

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

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

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

Skatteforvaltningen har i praksis fortolket pligten til at tegne ansvarsforsikring således, at der skal tegnes ansvarsforsikring for alle typer køretøjer, for hvilke der kan udstedes prøvemærker – dvs. også for køretøjer, som ikke er motordrevne, hvilket efter køretøjsregistreringslovens § 2 er påhængskøretøjer. For alle påhængskøretøjer gælder imidlertid, at det ikke er lovpligtigt at tegne en ansvarsforsikring, jf. færdselslovens § 105 og § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1618 af 18. december 2018 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer m.v.

2.8.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

## 2.9. Opkrævning af gebyr ved prøvemærker for alle slags køretøjer

### 2.9.1. Gældende ret

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

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

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

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

### 2.9.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

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

## **2.10. Ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer**

### 2.10.1. Gældende ret

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

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

Af § 10, stk. 2, fremgår, at for brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny, jf. § 1, stk. 3, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt.

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

### 2.10.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De gældende regler er blevet fastsat ud fra en forudsætning om, at køretøjer ikke stiger i pris over tid. Dette har også historisk været tilfældes. Imidlertid har der de seneste år, hvor der har været en meget usædvanlig udvikling i priserne for brugte køretøjer, været eksempler på, at køretøjer, der

genberegnes, bliver værdiansat til et højere beløb end køretøjets pris som nyt.

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

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

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

## **2.11. Offentliggørelse af den opkrævede registreringsafgift**

### 2.11.1. Gældende ret

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

Offentliggørelsen af oplysninger blev ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 udvidet til også at omfatte den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag for beregning af afgiften. Formålet var bl.a. at sikre, at man f.eks. ved køb af en brugt bil altid har mulighed for at finde frem til om og hvor meget registreringsafgift, der er betalt af den pågældende bil. Det skal sikre, at man som køber f.eks. ikke kan komme til at købe en bil, som sælger oplyser, er afgiftsberigtiget, hvor det viser sig ikke at være tilfældet.

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

### 2.11.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Det er desuden ikke altid muligt at konstatere og dermed

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

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

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

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

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

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

## **2.12. Ændring af omregningsmetode fra egenvægt**

### **2.12.1. Gældende ret**

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

2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, fastsættes CO<sub>2</sub>-udledningen ved at multiplicere det efter § 3, stk. 9, beregnede brændstofforbrug udtrykt i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

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

Ifølge bestemmelsen skal der for diesel- og benzindrevne biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motor-køretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, fastsættes et brændstofforbrug som summen af et fast element og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg.

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

Det følger af § 3, stk. 1, at bestemmelserne i § 3 kun gælder for køretøjer som registreres første gang her i landet senest den 30. juni 2021. Af afgiftspligtige biler, der er registreret første gang den 1. juli 2021 eller senere, betales i stedet afgift af bilens CO<sub>2</sub>-udledning, udtrykt som gram CO<sub>2</sub> udledt pr. kilometer, jf. § 3 c, stk. 1.

### **2.12.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

Multiplikationsfaktorerne på 29 og 32 i § 3 c, stk. 2, afspejler, at der udledes 2.400 g og 2.650 g CO<sub>2</sub> ved forbrænding af henholdsvis 1 liter benzin og 1 liter diesel, samt at der er en WLTP-omregningsfaktor på 1,21 fra New European Driving Cycle (NEDC) til WLTP.

Den gældende bestemmelse er lempelig for WLTP-målte biler, hvoraf der betales afgift efter udledningen af CO<sub>2</sub> pr. kilometer, jf. § 3 c, stk. 2. Det skyldes blandt andet, at det oprindeligt var hensigten, at § 3, stk. 9, som § 3 c, stk. 2,

henviser til, kun skulle anvendes på biler, som ikke havde fået fastsat et NEDC-målt forbrug efter EU-typegodkendelsesreglerne og derfor skulle afspejle gennemsnittet af de NEDC-målte biler.

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

Der vurderes derfor hensigtsmæssigt at ændre § 3 c, stk. 2, så det sikres, at det som langt overvejende hovedregel er fordelagtigt at anvende oplysningerne vedrørende den WLTP-målte CO<sub>2</sub>-udledning, og at omregningsmetoden kun anvendes i de tilfælde, hvor der for køretøjet ikke er foretaget en måling af CO<sub>2</sub>-udledningen. For at undgå økonomisk tilskyndelse til at importere brugte biler, hvoraf der betales afgift efter km/l, bør formlerne i § 3, stk. 9, opdateres. Det skønnes, at en opdatering af de faste og variable elementer som foreslået vil sikre, at reglerne ikke længere vil give et økonomisk incitament til import af ældre biler.

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

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

Det indebærer, at der for så vidt angår tillæg i registreringsafgift for CO<sub>2</sub>-udledning for biler, der vejer 2.585 kg eller mere, også fremover vil være forhøjede beregningsfaktorer ved omberegningen af brændstofforbrug til CO<sub>2</sub>-udledning, når bilen ikke har en NEDC- eller WLTP-måling. Der vil dermed være overensstemmelse mellem beregningsmetoden for brændstofforbrugsafgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven og tillægget for CO<sub>2</sub>-udledning i registreringsafgiften. For andre biler, der også er omfattet af §§ 4, stk. 3 og § 5, stk. 5, som vejer under 2.585 kg, vil nuværende regler være uændret.

## 2.13. Frist for udførelse ved eksport af køretøjer

### 2.13.1. Gældende ret

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

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

Det fremgår af § 7 c, stk. 2, 1. pkt., at afgiften udbetales

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

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

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

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

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

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

### 2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Østre Landsrets dom af 8. juli 2022 giver anledning til udfordringer ved værdifastsættelsen af køretøjer, der udføres senere end den tidligere administrativt fastsatte grænse på 3 måneder.

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

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

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

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

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

## **2.14. Udvidet anvendelse af særlig procedure i visse afgørelsessager på motorområdet**

### **2.14.1. Gældende ret**

Skatteforvaltningens afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering efter lov om registrering af køretøjer, afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (herefter vægtafgiftsloven), er afgørelser i forvaltningslovens forstand.

Afgørelserne kan påklages til Landsskatteretten og er derfor som udgangspunkt omfattet af anvendelsesområdet for den udvidede partshøring, som følger af skatteforvaltningslovens § 19. Den udvidede partshøring gælder dog ikke i forbindelse med afgørelser, hvor en klage over disse kan afgøres af Skatteankesforvaltningen, jf. skatteforvaltningslovens § 19, stk. 5, nr. 4, som henviser til § 35 b, stk. 3, der fastsætter, at Landsskatterettens ledende retsformand efter inddragelse af Skatteankesforvaltningen kan fastsætte regler om, at klager over visse nærmere angivne typer af afgørelser skal afgøres af Skatteankesforvaltningen. Adgangen til at fastsætte regler er udnyttet med bekendtgørelse nr. 967 af 28. juni 2023 om afgørelse af visse klager i Skatteankestyrelsen.

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1, at inden Skatteforvaltningen træffer en afgørelse, skal der udarbejdes en sagsfremstilling. Dog skal der ikke udarbejdes sagsfremstilling, hvis afgørelsen træffes efter anmodning fra sagens parter, og Skatteforvaltningen fuldt ud kan imødekomme anmodningen, eller Skatteforvaltningen og sagens parter i øvrigt er enige om afgørelsen.

Efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 2, skal sagsfremstillingen indeholde en redegørelse for de oplysninger vedrørende sagens faktiske forhold, der påtænkes tillagt betydning ved afgørelsen. Sagsfremstillingen skal desuden indeholde et forslag til den afgørelse, som oplysningerne efter Skatteforvaltningens vurdering fører til, med en begrundelse, der opfylder de krav til begrundelsen af en forvaltningsafgørelse, der følger af forvaltningsloven.

Efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 3, skal sagsfremstillingen sendes til udtalelse hos sagens parter med en svarfrist, der ikke uden parternes samtykke kan være på mindre end 15 dage regnet fra høringsskrivelsens datering, medmindre en anden frist er bestemt i lovgivningen. En part i sagen kan give afkald på denne høring.

Efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 4, kan Skatteforvaltningen meddele sagens parter, at afgørelsen vil blive truffet som anført i sagsfremstillingen, medmindre den pågældende over for Skatteforvaltningen fremkommer med en begrundet skriftlig eller mundtlig udtalelse imod afgørelsen inden for en nærmere angivet frist, der ikke uden den pågældendes samtykke kan være på mindre end 15 dage regnet fra skrivelsens datering, medmindre en anden frist er bestemt i lovgivningen. Har parterne ikke udtalt sig inden fristens udløb, kan afgørelsen træffes som varslet uden yderligere underretning.

De afgørelser, der ikke er omfattet af pligten til udsendelse af sagsfremstilling efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1-4, jf. stk. 5, er omfattet af den almindelige partshøringspligt efter forvaltningslovens § 19. 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 partshøring. Det gælder bl.a., når det efter oplysningernes eller vurderingernes karakter og sagens beskaffenhed må anses for ubetænkeligt at træffe afgørelse i sagen på det foreliggende grundlag. 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.

Det følger af skatteforvaltningslovens § 20 e, 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. Skatteforvaltningslovens § 20 e blev indsat ved lov nr. 2193 af 30. november 2021.

Skatteforvaltningslovens § 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.

Den særlige procedure i skatteforvaltningslovens § 20 e 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. Den særlige procedure efter skatteforvaltningslovens § 20 e træder i stedet for forvaltningslovens § 19 om partshøring.

Med udgangspunkt i det konkrete køretøj udsøger Skatteforvaltningen annoncer på sammenlignelige køretøjer, der indgår som forberedende materiale til Skatteforvaltningens endelige værdifastsættelse. Skatteforvaltningen skønner herefter, hvilke annoncer der er relevante, og som skal danne baggrund for værdifastsættelsen. Skatteforvaltningens vurdering, der dokumenterer den fastlagte værdifastsættelse, skal anvendes som bilag til den afgørelse, der træffes. Afgørelsen indeholder således de valgte annoncer, så borgere og virksomheder har det fulde overblik over det materiale, som er indgået i Skatteforvaltningens afgørelse.

Det følger af skatteforvaltningslovens § 20 e, stk. 4, at skatteforvaltningens adgang til at træffe en ny afgørelse efter den særlige procedure bortfalder, hvis den oprindelige afgørelse, der er truffet efter den særlige procedure, påklages, jf. skatteforvaltningslovens § 35 a.

Den oprindelige afgørelse kan påklages til klagemyndigheden efter de almindelige regler i skatteforvaltningslovens § 35 a uanset, om fristen for at indsende yderligere oplysninger ikke er udløbet. Skatteforvaltningens adgang til at træffe en ny afgørelse efter den særlige procedure bortfalder dog i disse tilfælde, jf. stk. skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 4. Indsender borgeren eller virksomheden derimod yderligere oplysninger, skal Skatteforvaltningen træffe en ny afgørelse efter den særlige procedure. Denne afgørelse kan ligeledes påklages til klagemyndigheden efter reglerne i skatteforvaltningslovens § 35 a.

2.14.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På grund af systemmæssige udfordringer i Køretøjsregisteret kan Skatteforvaltningen ikke systemmæssigt understøtte en fyldestgørende partshøring ved genoptagelse og ændring af tidligere afgørelser, der er omfattet af skatteforvaltningslovens § 19 stk. 1-4, da eventuelle afgiftsmæssige konsekvenser ikke kendes, før afgørelsen er truffet.

Borgeren eller virksomheden får således tilsendt udkast til en afgørelse i partshøring som forudsat i skatteforvaltningslovens § 19. Det fremgår imidlertid ikke af udkastet hvilke konkrete afgiftsmæssige konsekvenser, som Skatteforvaltningens rettelse af en fejl i Køretøjsregisteret eventuelt kan have.

Det drejer sig om tilfælde, hvor genoptagelsen gennemføres ved såkaldte batchjobs, hvor et større antal sager, f.eks. genoptagelsessager, undergives behandling samtidig.

Skatteforvaltningen (Motorstyrelsen) gennemfører batchjobs ved bl.a. genoptagelse af store puljer af afgørelser, der alle er berørt af samme type fejl, og hvor antallet af berørte køretøjer gør, at sagerne ikke hensigtsmæssigt kan behandles helt eller delvist manuelt inden for en rimelig tidshorisont eller uden et uforholdsmæssigt stort ressourcetræk.

Udfordringerne med systemmæssigt fuldt ud at understøtte partshøringspligten i skatteforvaltningslovens § 19 ved gennemførelse af batchjobs skyldes, at en eventuel afgiftsændring eller afgiftsgrundlaget, som genoptagelsen måtte give anledning til, ikke teknisk vil slå igennem og fremgå ved udsendelse af forslag til afgørelse til parten. En afgiftsændring kan således ikke angives, før batchjobbet er gennemført i Køretøjsregisteret. I genoptagelsessager kan Køretøjsregisteret således ikke beregne og udsende forslag til afgørelse med angivelse af en ændret afgift, men kun den endelige afgørelse.

Udfordringerne gør sig bl.a. gældende i afgørelser om genoptagelse, hvor der foretages ændring i de oplysninger på køretøjet, der udgør grundlaget (stamdata) for beregning af de periodiske afgifter og/eller afgørelse om ændret afgiftsberegning for periodiske afgifter og registreringsafgift som følge af en ændring i stamdata, der er registreret på køretøjet. Ændring af stamdata kan f.eks. være en korrektion af fejl i den registrerede målenorm for udledning af CO<sub>2</sub> som følge af en midlertidig fejl i Køretøjsregisteret eller indførelsen af oplysninger om målenorm eller partikelfiltre på køretøjer, der allerede var indregistrerede, inden en lovændring trådte i kraft m.v.

Skatteforvaltningen vurderer, at et meget betydeligt antal sager med mulig betydning for afgiftstilsvaret vil skulle genoptages i perioden 2024-2026 ved batchjobs som følge af identificerede fejl i registreringsgrundlaget, eller som følge af allerede gennemførte lov- eller praksisændringer.

En systemmæssig ændring af Køretøjsregisteret, som kan

sikre, at partshøring efter skatteforvaltningslovens § 19 ved genoptagelse af afgørelser i alle tilfælde kan systemmæssigt understøttes, har en usikker og under alle omstændigheder længere implementeringshorisont.

Det foreslås derfor at udvide den særlige procedure i skatteforvaltningslovens § 20 e for fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer til også at omfatte afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering efter lov om registrering af køretøjer, samt afgørelser om genoptagelse og ændret beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven.

Afgørelser om ændring og genoptagelse i køretøjers registrering, herunder stamdata, er efter gældende ret allerede undtaget for sagsfremstillingspligten i skatteforvaltningsloven § 19, jf. skatteforvaltningslovens § 19, stk. 5, nr. 4.

Det er dog ikke systemteknisk muligt for Skatteforvaltningen på forhånd at identificere de afgørelser om genoptagelse og ændret registrering, hvor en ændring i registreringen ikke vil resultere i et ændret afgiftstilsvær, og som skal partshøres efter forvaltningslovens § 19 i forhold til de sager, hvor Skatteforvaltningen skal partshøre efter skatteforvaltningens § 19. Af hensyn til at sikre en ensartet behandling bør Skatteforvaltningen derfor have mulighed for at behandle sagerne efter samme regelsæt.

For at sikre en ensartet behandling foreslås det, at den særlige procedure skal kunne anvendes, uanset om der for den pågældende del af afgørelsen ellers vil skulle partshøres efter forvaltningsloven § 19 eller skatteforvaltningslovens § 19. Derved undgås det også, at borgere og virksomheder vil skulle forholde sig til forskellige regelsæt alt efter, hvilken del af afgørelsen om genoptagelse og ændring, der er tale om.

Den særlige procedure 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.

## **2.15. Justering af skatteforvaltningslovens fristreglers samspil med visse bestemmelser i dobbeltbeskatningsoverenskomster**

### **2.15.1. Gældende ret**

#### **2.15.1.1. Fristreglerne for ordinær og ekstraordinær ansættelse**

Skatteforvaltningslovens §§ 26 og 27 indeholder fristreglerne for ordinær og ekstraordinær ansættelse af indkomst- og ejendomsværdiskat.

Efter § 26 er det en betingelse for ordinær genoptagelse af en ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, at Skat-

teforvaltningen senest den 1. maj i det fjerde år efter indkomstårets udløb skriftligt varslar den skattepligtige om kravet og grundlaget herfor. En skattepligtig, der ønsker at få ændret sin ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, skal senest den 1. maj i det fjerde år efter indkomstårets udløb fremlægge oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der kan begrunde en ændring af den tidligere skatteansættelse. Det antages, at den skattepligtige har et egentligt (betinget) retskrav på genoptagelse, såfremt de nye oplysninger skaber en vis sandsynlighed for, at sagen ville få et andet udfald, hvis oplysningerne havde foreligget ved myndighedernes oprindelige stillingtagen til sagen.

Efter skatteforvaltningslovens § 27 kan en ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat genoptages ekstraordinært uden for fristerne i § 26, når en af situationerne i § 27, stk. 1, foreligger. De opregnede tilfælde er udtømmende.

Det følger af § 27, stk. 1, nr. 4, at der uanset fristerne i skatteforvaltningslovens § 26 kan foretages en ekstraordinær ansættelse, når en udenlandsk skattemyndighed har truffet en afgørelse, der har betydning for beskatningen af den skattepligtige. Det er efter bestemmelsen en betingelse, at den danske skattemyndighed anerkender afgørelsen.

Det følger af skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 1, at skatte- og afgiftskrav, der er afledt af en ansættelse eller fastsættelse, forældes efter reglerne i forældelsesloven, jf. dog stk. 2-4. Af forældelseslovens § 28 fremgår, at når der i anden lov er fastsat særlige forældelsesfrister eller andre særlige regler om forældelse, finder forældelseslovens regler anvendelse, i det omfang andet ikke følger af den anden lov eller af forholdets særlige beskaffenhed.

I forældelseslovens §§ 20 og 21 findes regler om foreløbig afbrydelse. Foreløbig afbrydelse sker f.eks., hvis der er anlagt en rets- eller voldgiftssag om grundlaget for fordringen, eller en sag påklages til en højere administrativ myndighed. Efter disse regler tilknyttes en tillægsfrist på 1 år, således at forældelse tidligst indtræder 1 år efter henholdsvis sagens endelige afgørelse eller myndighedens meddelelse om sin afgørelse, jf. 21, stk. 1 og 2.

Ved forældelse af skatte- og afgiftskrav, der er afledt af en ansættelse eller fastsættelse, suppleres forældelseslovens almindelige regler om foreløbig afbrydelse af skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2.

Efter skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, sker der en foreløbig afbrydelse for det krav, der er afledt af en skatteansættelse, ved myndighedens varsel om ansættelsen eller af vurdering af en fast ejendom, hvis varslet er afsendt inden forældelsesfristens udløb. Det samme gælder, hvis en skatteansættelse er foretaget inden forældelsesfristens udløb. Forældelse af krav afledt af ansættelsen indtræder herefter tidligst 1 år efter, at Skatteforvaltningen har givet meddelelse om afgørelsen. Den foreløbige afbrydelse indtræder såvel i relation til krav, der gøres gældende af Skatteforvaltningen, som krav, der rejses af den skattepligtige.

Efter skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 4, er forældelsesfristen 10 år bl.a. for krav afledt af en ekstraordinær ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, jf. skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, og for krav afledt af ekstraordinær genoptagelse af ejendomsvurderinger, jf. skatteforvaltningslovens § 33, stk. 3-5 og 7-9.

#### 2.15.1.2. Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster

Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster tager i vidt omfang udgangspunkt i OECD's modeloverenskomst. Modeloverenskomsten opdateres og ændres med mellemrum, og den seneste udgave blev publiceret i 2017 (OECD's 2017-modeloverenskomst). OECD's modeloverenskomst er udarbejdet som en ikke-bindende anbefaling til udformningen af en dobbeltbeskatningsoverenskomst.

Modeloverenskomsten og dens kommentarer er tilvejebragt gennem et internationalt administrativt samarbejde mellem OECD's medlemslande. Kommentarerne til overenskomsten er udtryk for landenes fælles opfattelse, og OECD anbefaler, at landene tager udgangspunkt i kommentarerne, når de anvender og fortolker deres dobbeltbeskatningsoverenskomst.

Da modeloverenskomsten ikke er bindende, kan to lande imidlertid frit indgå dobbeltbeskatningsoverenskomster med en eller flere bestemmelser, der fraviger denne.

En gensidig aftaleprocedure til tvistløsning foreslås i OECD's modeloverenskomsts artikel 25, der indeholder regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler. Denne bestemmelse findes bredt i Danmarks netværk af dobbeltbeskatningsoverenskomster.

Ifølge denne bestemmelse kan en fysisk eller juridisk person indbringe sin sag for en kompetent myndighed, hvis den fysiske eller juridiske person mener, at foranstaltninger truffet af en eller begge de kontraherende stater for personen medfører eller vil medføre beskatning i strid med bestemmelserne i den relevante dobbeltbeskatningsoverenskomst, uanset hvilke retsmidler og tidsfrister der måtte være foreskrevet i disse staters interne lovgivning. Hvis den kompetente myndighed, for hvilken sagen er indbragt, finder indsigelsen berettiget og ikke kan nå en rimelig løsning selv, skal denne søge at løse sagen ved gensidig aftale med den kompetente myndighed i den anden kontraherende stat. De dobbeltbeskatningsoverenskomster, som Danmark har indgået, indeholder som udgangspunkt ikke bestemmelse om, at nationale ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, mens en gensidig aftaleprocedure pågår.

Nogle dobbeltbeskatningsoverenskomster mellem to eller flere lande kan imidlertid indeholde bestemmelser om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero under gennemførelse af enhver indgåelse af gensidige aftaler. Dette er tilfældet for dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA.

#### 2.15.2. Skatteministeriets overvejelser

Fristreglerne i skatteforvaltningslovens §§ 26 og 27 er udformet uafhængigt af danske dobbeltbeskatningsoverenskomster, der typisk – på linje med OECD's modeloverenskomst – indeholder en bestemmelse om, at en indgået gensidig aftale skal gennemføres uden hensyn til, hvilke tidsfrister der er fastsat i de kontraherende staters interne lovgivning.

Det betyder, at skatteforvaltningslovens fristregler derfor som udgangspunkt gælder sideløbende med og uafhængigt af, om der indledes og gennemføres gensidige aftaleprocedurer i medfør af Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster med andre lande og jurisdiktioner, for så vidt angår danske ansættelsesændringer. Det vil sige, at en aftale i medfør af en af Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster kan implementeres i Danmark uden for og uafhængigt af skatteforvaltningslovens fristregler, mens en ændring af en ansættelse fra dansk side er omfattet af fristreglerne i skatteforvaltningsloven og kun kan gennemføres, hvis betingelserne herfor i fristreglerne er opfyldt. Det gælder både i de tilfælde, hvor en dobbeltbeskatningsoverenskomst indeholder bestemmelse om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, og i de tilfælde, hvor en dobbeltbeskatningsoverenskomst ikke indeholder en sådan bestemmelse. Langt hovedparten af dobbeltbeskatningsoverenskomsterne indeholder ikke bestemmelse om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero.

I nogle dobbeltbeskatningsoverenskomster mellem to eller flere lande kan der dog indgå bestemmelse om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero under gennemførelse af enhver indgåelse af gensidige aftaler. For Danmarks vedkommende ses dette f.eks. i artikel 25, stk. 2, 3. pkt., i dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA.

En sådan bestemmelse indgår ikke i OECD's modeloverenskomst, men omtales som en mulighed i pkt. 48 i kommentarerne til 2017-modeloverenskomstens artikel 25.

Ifølge kommentarerne til OECD's 2017-modeloverenskomst kan en fysisk eller juridisk person indbringe en sag, allerede før der sendes underretning om, at en eller begge af de kontraherende stater træffer eller vil træffe foranstaltninger, som for personen vil medføre beskatning i strid med dobbeltbeskatningsoverenskomsten.

Det betyder, at der kan indledes en gensidig aftaleprocedure, før Skatteforvaltningen har truffet afgørelse om at foretage eller ændre skatteansættelsen, f.eks. fra det tidspunkt, hvor Skatteforvaltningen har varslet en ændring af skatteansættelsen, eller det tidspunkt, hvor den skattepligtige har modtaget et bindende svar fra skattemyndighederne.

Hvis en gensidig aftaleprocedure er indledt, inden en skatteansættelse er foretaget eller ændret, og aftaleproceduren ender med, at der ikke indgås en aftale mellem de kompetente myndigheder i de to lande eller kun indgås en aftale om en del af det, som den gensidige aftaleprocedure har

handlet om, og som er relevant for skatteansættelsen, vil der kunne rejses spørgsmål om samspillet mellem dobbeltbeskatningsoverenskomsten og fristreglerne i skatteforvaltningsloven. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis de kompetente myndigheder ikke kan blive enige om en aftale om alle punkterne i den gensidige aftaleprocedure eller nogle af dem, eller hvis den skattepligtige tilbagekalder sin anmodning om at indlede en gensidig aftaleprocedure, efter at ansættelsesfristerne i skatteforvaltningsloven er overskredet. I sådanne tilfælde opstår spørgsmålet, om Skatteforvaltningen vil kunne foretage en skatteansættelse, efter at den gensidige aftaleprocedure er afsluttet uden indgåelse af gensidig aftale. Tilsvarende vil der kunne opstå en sådan situation, hvis den skattepligtige har indgivet en anmodning om genoptagelse af skatteansættelsen, som sættes i bero som følge af, at der er indledt en gensidig aftaleprocedure.

Hensynet bag bestemmelser som artikel 25, stk. 2, 3. pkt., i dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA er at beskytte den skattepligtige mod opkrævning af skyldige skatter for perioder, hvor der måtte være tvivl herom.

Der gælder generelt ikke nogen frist for, hvornår en gensidig aftaleprocedure skal være afsluttet. Nogle dobbeltbeskatningsoverenskomster indeholder dog en mulighed for, at sagen kan undergives voldgiftsbehandling efter udløbet af en nærmere fastsat tidsperiode, hvis de kompetente myndigheder ikke er nået til enighed. En sådan mulighed indgår f.eks. ikke i dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA.

### 2.15.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, som nr. 9 indsættes en mulighed for ekstraordinær ansættelse, hvis en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, mens der søges en løsning med den kompetente myndighed i den anden stat, er afsluttet uden en sådan løsning af alle forhold. Forslaget vil således også finde anvendelse i den situation, hvor der kun er opnået en løsning ved en gensidig aftale om en del af det, som den gensidige aftaleprocedure har handlet om. Er der indgået en aftale, der kun dækker de rejste punkter delvist, vil de resterende punkter dermed være omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Reaktionsfristen i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 2, regnes fra det tidspunkt, hvor Skatteforvaltningen henholdsvis den skattepligtige er i besiddelse af tilstrækkelige oplysninger om det forhold, der begrunder den ekstraordinære ansættelsesændring. I forhold til den foreslåede § 27, stk. 1, nr. 9, vil kundskabstidspunktet være det tidspunkt, hvor den gensidige aftaleprocedure afsluttes endeligt. Det vil sige, at reaktionsfristen på 6 måneder regnes fra dette tidspunkt.

OECD's MAP Statistics Reporting Framework, der er udar-

bejdet som led i gennemførelsen af OECD/G20 Inclusive Framework on Base Erosion and Profit Shifting Action 14: Making Dispute Resolution Mechanisms More Effective, indeholder en beskrivelse af kriterierne, der er styrende for at anse en gensidig aftaleprocedure for afsluttet. En gensidig aftaleprocedure vil da typisk anses for afsluttet fra det tidspunkt, hvor den skattepligtige bliver meddelt, at de kompetente myndigheder er blevet enige om at afslutte den gensidige aftaleprocedure uden at opnå en aftale, eller hvor den skattepligtige trækker sin anmodning om gensidig aftaleprocedure tilbage.

Reaktionsfristen i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 2, vil derfor i forhold til skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 9, løbe fra det tidspunkt, hvor den skattepligtige meddeles, at de kompetente myndigheder er blevet enige om at afslutte den gensidige aftaleprocedure uden at opnå en aftale, eller hvor Skatteforvaltningen modtager meddelelse om, at den skattepligtige har trukket sin anmodning om gensidig aftaleprocedure tilbage.

Formålet med forslaget er at sikre, at Skatteforvaltningen og den skattepligtige ikke vil blive afskåret fra at få foretaget en ansættelse ekstraordinært, selvom ansættelses- og inddrivelsesprocedurer stilles i bero, mens gensidige aftaleprocedurer gennemføres. Derved vil Skatteforvaltningen ikke miste muligheden for at beskatte den heraf omfattede indkomst, når den gensidige aftaleprocedure er afsluttet, uden at der er opnået en løsning ved en gensidig aftale. Tilsvarende vil den skattepligtige ikke miste muligheden for at få genoptaget og ændret en ansættelse ekstraordinært, hvis den gensidige aftaleprocedure er afsluttet, uden der er opnået en løsning ved en gensidig aftale.

Den foreslåede bestemmelse vil finde anvendelse i tilfælde, hvor en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention indeholder en bestemmelse svarende til artikel 25, stk. 2, 3. pkt., i dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal indstilles, dvs. stilles i bero, når der er indledt en gensidig aftaleprocedure.

Forslaget tilsigter ikke at ændre på anvendelsesområdet for skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 4, som regulerer den situation, hvor en udenlandsk skattemyndighed har truffet en afgørelse, der har betydning for beskatningen af den skattepligtige. Skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 4, vil derfor som hidtil fortsat kunne anvendes, hvis de danske skattemyndigheder anerkender afgørelsen truffet af den udenlandske skattemyndighed.

Det foreslås desuden, at der i skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, indsættes et nyt punktum, hvoraf det fremgår, at hvis der er indbragt en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at sagen er afsluttet, jf. § 27, stk. 1, nr. 9.

Når en skattepligtig anmoder om, at der gennemføres en gensidig aftaleprocedure, betyder forslaget for både Skatteforvaltningen og den skattepligtige, at forældelsen afbrydes i den mellemliggende periode, hvor den gensidige aftaleprocedure gennemføres. Forslaget skal imødegå, at eventuelle krav forældes, mens en gensidig aftaleprocedure foregår.

I forældelseslovens §§ 20 og 21 findes regler om foreløbig afbrydelse. Foreløbig afbrydelse sker f.eks., hvis der er anlagt en rets- eller voldgiftssag om grundlaget for fordringen, eller en sag påklages til en højere administrativ myndighed, jf. 21, stk. 1 og 2. Efter disse regler tilknyttes en tillægsfrist på 1 år, således at forældelse tidligst indtræder 1 år efter henholdsvis sagens endelige afgørelse eller myndighedens meddelelse om sin afgørelse, jf. 21, stk. 1 og 2.

Ved forældelse af skatte- og afgiftskrav afledt af en ansættelse eller fastsættelse suppleres forældelseslovens almindelige regler om foreløbig afbrydelse af skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, hvorefter både et varsel om en skatteansættelse og selve skatteansættelsen afbryder forældelsen foreløbigt, hvis varslat eller ansættelsen er foretaget inden forældelsesfristens udløb. Den foreløbige afbrydelse indebærer, at der udløses en tillægsfrist på 1 år efter meddelelsen om afgørelsen, idet forældelse tidligst indtræder 1 år efter denne meddelelse.

Forslaget skal i lighed med ovennævnte situationer sikre, at der sker en foreløbig afbrydelse af kravet, mens den gensidige aftaleprocedure foregår. Svarende til hvad der gælder for de nævnte situationer, foreslås også en tillægsfrist, hvorefter forældelse af krav tidligst indtræder 1 år efter, at sagen er afsluttet.

Forslaget skal desuden ses i sammenhæng med skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 4, hvorefter forældelsesfristen er 10 år bl.a. for krav afledt af en ekstraordinær ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, jf. skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, og for krav afledt af ekstraordinær genoptagelse af ejendomsvurderinger, jf. skatteforvaltningslovens § 33, stk. 3-5 og 7-9. Forslaget betyder således, at den 10-årige forældelsesfrist foreløbigt afbrydes, mens en gensidig aftaleprocedure foregår, og at der vil blive udløst en tillægsfrist, hvis der er mindre end 1 år tilbage af den 10-årige forældelsesfrist på det tidspunkt, hvor sagen afsluttes.

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

### **2.16.1. Gældende ret**

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

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

### **2.16.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

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

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

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

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

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

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

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

## **3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

### **3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige**

Lovforslaget skønnes ikke at have nævneværdige økonomi-

ske konsekvenser for staten, kommunerne og regionerne, da der er tale om administrative forenklinger og præciseringer.

### 3.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 0,7 mio. kr. i 2023, 3,1 mio. kr. i 2024, 2,3 mio. kr. i 2025, 2,1 mio. kr. i 2026, 1,5 mio. kr. i 2027, 1,4 mio. kr. i 2028, 1,3 mio. kr. i 2029, 0,9 mio. kr. i 2030-2031 og 0,3 mio. kr. i 2032 til vejledning, sagsbehandling og systemtilpasninger.

Skatteforvaltningen gennemfører i øjeblikket en række store, komplekse it-udviklingsprojekter, som de kommende år lægger beslag på Skatteforvaltningens it-udviklingskapacitet. It-understøttelsen skal derfor prioriteres sammen med andre højt prioriterede it-udviklingsopgaver i Skatteforvaltningen. De enkelte it-opgaver vil skulle prioriteres inden for Skatteministeriets rammer og it-udviklingskapacitet. Disse rammer er forudsat i flerårsaftale for skattevæsenet.

Forslagene som beskrevet i afsnit 2.3 (afgiftsberigtigelse af visse autocampere efter minimumssatserne), afsnit 2.6, (angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering), afsnit 2.10, (ændring af loft over afgiftspligtig værdi for at bruge køretøjer), afsnit 2.11, (offentliggørelse af den opkrævede registreringsafgift), medfører systemtilpasninger i Køretøjsregisteret.

Forslaget beskrevet i afsnit 2.12 (ændring af omregningsmetode fra egenvægt) skønnes at medføre udgifter for systemtilpasning i Køretøjsregisteret.

Lovforslaget er i relevant omfang udformet i overensstemmelse med de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

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

Lovforslaget efterlever princip 1 om enkle og klare regler, da der for afgiftsberegningen af autocampere fastsættes en regel, hvorefter køretøjer med en tilladt totalvægt på mindst 3 t, og som er indrettet med køkken-, toilet- og badefaciliteter samt sovepladser til mindst 2 personer, altid skal svares afgift beregnet som mindsteafgiften efter § 5 a, stk. 2, 3. pkt, hermed muliggøres automatisk sagsbehandling.

Det vurderes også, at lovforslaget er i overensstemmelse med princip 7 om at undgå snyd og fejl, idet forslaget om angivelse af den afgiftspligtige værdi af et køretøj senest samtidig med indregistrering sikrer korrekt og endelig angivelse af den afgiftspligtige værdi. Det samme vurderes for ændring af loft over afgiftspligtig værdi for brugte køretøjer, da formålet med ændringen er at undgå fejl på afgiftsberegningen af sammenlignelige køretøjer. Ændringerne i

brændstofforbrugsafgiftsloven, har til formål at minimere incitamentet til at benytte alternative metoder for at opnå betydelige besparelser på afgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven.

De resterende principper for digitaliseringsklar lovgivning er ikke relevante for dette lovforslag.

Lovforslaget vurderes ikke at have implementeringsmæssige konsekvenser for kommuner og regioner.

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

Området for bedre regulering vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

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

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

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

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

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

### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgere.

## 6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

## 7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

## 8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU- retlige aspekter.

## 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 26. juni 2023 til den 18. august 2023. Udkast til lovforslagets del om udvidet anvendelse af særlig procedure i visse afgørelsessager på motorområdet har været i offentlig høring i perioden fra den 25. august 2023 til den 16. september 2023. Udkastene har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Dansk Affaldsforening, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk E-mobilitet, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk Persontransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Dan-

ske Busvognmænd, Danske Maritime, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Dataetisk Råd, Datailsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Det Økologiske Råd, DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Eksportrådet, Emballageindustrien, Energitilsynet, ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankævn, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, GAFFSAM, Green Power Denmark, International Transport Danmark, Justitia, Kraka, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkeskadede, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Mellempfolkeligt Samvirke, Miljøstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Oxfam IBIS, Ribe Amts Vognmandsforening (ravf.dk), Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES Innovation P/S, Sikkerhedsstyrelsen, SKAD - Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankæforvaltningen, SMVDanmark, SRF Skattefaglig Forening, Styrelsen for dataforsyning og infrastruktur (SDFI), Søfartsstyrelsen, Ældre Sagen og Økonomistyrelsen.

Lovforslagets del om justering af skatteforvaltningslovens fristreglers samspil med visse bestemmelser i dobbeltbeskatningsoverenskomster har ikke været i offentlig høring forud for fremsættelsen, da der foreligger risiko for skattespekulation, som vil kunne modvirke formålet med loven.

Denne del af lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt i offentlig høring med frist den 24. oktober 2023 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen for Aktive Ejere i Danmark, CEPOS, Cevea, Dansk Aktionærforening, Dansk Erhverv, Dansk Iværksætterforening, Danske Advokater, Den Danske Fondsmæglerforening, DI, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), Finans Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring & Pension, FSR – danske revisorer, Investering Danmark, Justitia, Kapitalmarked Danmark, Kraka, Landbrug & Fødevarer, Landsskatteretten, Mellempfolkeligt Samvirke, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, Oxfam IBIS, SEGES, Skatteankæforvaltningen, SMVDanmark og SRF Skattefaglig Forening.

## 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 0,7 mio. kr. i 2023, 3,1 mio. kr. i 2024, 2,3 mio. kr. i 2025, 2,1 mio. kr. i 2026, 1,5 mio. kr. i 2027, 1,4 mio. kr. i 2028, 1,3 mio. kr. i 2029, 0,9 mio. kr. i 2030-2031 og 0,3 mio. kr. i 2032 til vejledning, sagsbehandling og systemtilpasninger.  Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Området for bedre regulering vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU- retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

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

Af § 2, stk. 1, nr. 6, fremgår en undtagelse til denne hovedregel om afgiftspligt, hvis der er tale om en personbil med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som ude-

lukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og organer. Disse køretøjer var indtil 2015 reguleret i § 6 a.

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

Indtil ikrafttrædelsen af lov nr. 1503 af 23. december 2014



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

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

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

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

Forslaget vil medføre, at personbiler med en tilladelse til erhvervmæssig persontransport i henhold til taxiloven fremover også kan benyttes til lejlighedsvis kørsel med småforsendelser uden ledsager, men efter taksten for passagertransport, der følger af taxilovens regler, eller til kørsel for de sociale myndigheder.

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

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

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

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

Til nr. 2

Det foreslås, i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 18, at ændre, det afsluttende »og « til »,«.

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

Til nr. 3

Det foreslås, i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 19, at ændre »adgang.« til »adgang og«.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den

foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Til nr. 4

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

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

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

Det foreslås, at der i registreringsafgiftsloven indsættes et nyt § 2, stk. 1, nr. 20, så køretøjer, der benyttes af hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, der specielt er indrettet og udelukkende anvendes til brug for tapning af blod og kun beforder nødvendigt personale ved tapning af blod er afgiftsfritaget.

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

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

Det følger af det foreslåede, at der kun må beforders nødvendigt personale ved tapning af blod. Med dette menes alt personale, der er tilknyttet hospitaler, sygehuse, lægehuse og lignende, som udfører opgaver med eller i tilknytning til tapning, håndtering og transport af blod.

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

Til nr. 5

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, 5.pkt., og § 5, stk. 5, 5. pkt., at varebiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer

som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10.

Det foreslås, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, 5. pkt., og § 5, stk. 5, 5. pkt., ændres således, at », 9 « udgår.

Dette sker som følge af ændringerne i dette lovforslags § 3 og skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 1, nr. 6 og 7.

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

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af lovforslagets § 3, og skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1 nr. 6-7. Som ved de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 3 og 3 c, er formålet med forslaget til ændring af registreringsafgiftslovens §§ 4 og 5, at sikre økonomisk tilskyndelse til at anvende oplysninger om den målte CO<sub>2</sub>-udledning.

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

Til nr. 6

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

For personbiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21.

For personbiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler.

For personbiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC), beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angiv-

ne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

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

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, indsættes som 7. pkt.:

»For personbiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der ikke foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer, som angivet i 1. eller 2. pkt., eller brændstofforbrug, som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9.«

Den foreslåede ændring vil betyde, at det fremover vil fremgå særskilt af § 4, stk. 3, hvordan der skal ske beregning af bilens brændstofforbrug til CO<sub>2</sub>-udledning, hvis der ikke foreligger oplysninger om målt brændstofforbrug efter NEDC- eller WLTP-målenormerne.

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3, indsættes som 8. pkt.:

»Det brændstofforbrug i liter pr. 100 km, der er beregnet efter 7. pkt. omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«

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

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af nærvæ-

rende lovforslags § 3, og skal ses i sammenhæng med § 1 nr. 5 og nr. 7. Som ved de foreslåede ændringer til brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 3 og 3 c, er formålet med forslaget til ændring af registreringsafgiftslovens §§ 4 og 5, at sikre økonomisk tilskyndelse til at anvende oplysninger om den målte CO<sub>2</sub>-udledning.

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

Til nr. 7

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5 a, at grundlaget for tillæg efter stk. 4 er CO<sub>2</sub>-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017.

For varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21.

For varebiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer i overensstemmelse med den harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler.

For varebiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC), beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

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

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5, indsættes som 7. pkt.:

»For varebiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der ikke foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9.«

De foreslåede ændringer vil betyde, at det fremover vil fremgå særskilt af § 5, stk. 5, hvordan der skal ske omberegning af bilens brændstofforbrug til CO<sub>2</sub>-udledning, hvis der ikke foreligger oplysninger om målt brændstofforbrug efter NEDC- eller WLTP-målenormerne.

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5, indsættes som 8. pkt.:

»Det brændstofforbrug i liter pr. 100 km, der er beregnet efter 7. pkt. omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«

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

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

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

Til nr. 8

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

Autocampere er ofte opbygget på lastbilchassis, der typisk

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

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

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens I § 5 a, stk. 2, indsættes som nyt 4. pkt.:

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

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

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

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

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

Til nr. 9

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1, at afgiften af et brugt motorkøretøj, der er afgiftsberigtiget efter §§ 4-5 e, 29 eller 29 a, godtgøres, hvis køretøjet afmeldes fra Køretøjsregisteret og udføres fra landet. Videre følger af § 7 b, stk. 2, nr. 1-5, hvordan beløbet for godtgørelsen af afgift fastsættes for de enkelte køretøjstyper. Af § 7 b, stk. 4, fremgår hvilke køretøjer, der ikke kan godtgøres afgift for, f.eks. køretøjer, der er mere end 35 år gamle regnet fra første

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

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

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens I § 7 c, stk. 1, indsættes som nyt 5. pkt.:

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

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

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

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

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

Til nr. 10

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

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 1, at der for nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af § 8, stk. 6, eller som anvendes til erhvervmæssig udlejning eller erhvervmæssigt udlån, og som ikke er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 15, altid skal foretages en genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi som et brugt køretøj efter § 10. Det

skal ske enten ved salg eller anden overdragelse af køretøjet fra den første registrerede ejer til en tredjepart eller senest 3 måneder efter tidspunktet for første registrering af køretøjet.

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

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

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

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

Med det foreslåede vil der derfor fremover ved værdisættelsen ikke længere være et loft over den afgiftspligtige værdi for brugte importerede køretøjer, der under 5 år gamle. Disse ligestilles dermed med køretøjer omfattet af reglerne om genberegning.

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

Til nr. 11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Til nr. 12

(Til § 15, stk. 6)

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

serne i § 15, stk. 1, eller undlader at fremstille et køretøj efter § 18.

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

Det foreslås at der i registreringsafgiftslovens § 15 indsættes som *stk. 6*: »Sikkerhed stillet efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2, frigives, når virksomhedens registrering er bragt til ophør. Opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. finder tilsvarende anvendelse for told- og skatteforvaltningens mulighed for at undlade at frigive sikkerhed efter 1. pkt. «

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

Baggrunden for forslaget er, at de gældende regler ikke giver Skatteforvaltningen mulighed for at undlade at frigive en sikkerhed, der er stillet efter registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 5, selv om der er en igangværende kontrol af virksomheden. Dette indebærer, at Skatteforvaltningen kan være forpligtet til at frigive en sikkerhed, selv om der er en igangværende kontrol af virksomheden, og kontrollen formodes at ville føre til en forhøjelse af virksomhedens tilsvær af afgifter. Det er uhensigtsmæssigt, at staten af denne årsag risikerer at lide tab, som kunne være undgået.

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

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

En kontrol vil blive anset for indledt, når der er planlagt eller foretaget skridt med henblik på at afklare de omstændig-

heder, der har givet anledning til kontrollen. Det kan f.eks. være, når Skatteforvaltningen har modtaget informationer, der giver anledning til at påbegynde en kontrol, når Skatteforvaltningen har udsendt en materialeindkaldelse med henblik på at få oplysninger om virksomheden, eller når der på baggrund af en maskinel udsøgning af virksomheder er igangsat et kontrolprojekt, hvori den pågældende virksomhed indgår.

Resultaterne af kontrollen i, at Skatteforvaltningen træffer afgørelse om forhøjelse af de tilsvær, som sikkerheden skal dække, vil den del af sikkerheden, der måtte overstige det beløb, der som følge af kontrollen træffes afgørelse om at forhøje virksomhedens tilsvær med, skulle frigives på afgørelsestidspunktet, mens den resterende del af sikkerheden vil skulle frigives, når tilsværene er betalt. Træffes der derimod ikke afgørelse om en sådan forhøjelse, vil frigivelsen skulle ske ved kontrollens afslutning.

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

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

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

Udformningen af den foreslåede bestemmelse som en »kanbestemmelse« giver altså Skatteforvaltningen mulighed for at kunne vælge ikke at udskyde frigivestidspunktet og dermed ikke at underrette virksomheden om den igangvæ-

rende kontrolsag, når hensynet til hemmeligholdelsen af kontrolsagen vurderes at veje tungere end interessen i at udskyde frigivelsestidspunktet for sikkerheden.

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

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

Det foreslåede stk. 6 vil i øvrigt skulle fortolkes og administreres på samme måde som opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. Der henvises herom til Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 137 som fremsat, s. 13-15 og s. 44-45. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

(Til § 15, stk. 7)

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

Det følger af § 15, stk. 1, nr. 1-5, at en virksomhed skal leve op til en række betingelser, før den kan registreres. Ifølge nr. 5 skal virksomheden stille sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter efter registreringsafgiftsloven, herun-

der tilbagebetaling af for meget udbetalt godtgørelse, samt renter og gebyrer vedrørende disse afgifter og godtgørelser.

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

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

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

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

Det foreslås at der i registreringsafgiftslovens § 15 indsættes som *stk. 7*: »Skatteministeren fastsætter nærmere regler for sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2.«

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

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

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

Til nr. 13

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

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

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

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 16 indsættes som nyt *stk. 3*: »En angivelse af afgiften af et køretøj skal ske senest samtidig med registrering af køretøjet i Køretøjsregisteret. En registreret virksomhed kan ikke ændre angivelsen efter registrering af køretøjet.«

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

For registrerede virksomheder reguleres betalingen af afgifter som følge af registreringsafgiftsloven efter opkrævningslovens § 2, stk. 2. Det foreslåede i § 16, stk. 3, regulerer kun angivelsen af den afgiftspligtige værdi, som danner grundlag for afgiften, der skal betales. Betalingen af afgiften sker således efter opkrævningsloven, mens angivelsen af afgiften sker senest samtidig med indregistrering af køretøjet i Køretøjsregisteret.

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

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

#### Til § 2

Til nr. 1

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

afgift af køretøjer, der registreres på grænsenummerplader eller prøvemærker.

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

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

Det foreslås, at I køretøjsregistreringslovens § 7 b, stk. 2, nr. 9, 2. pkt., at ændre »fabrikant eller importør af køretøjer« til »fabrikant, importør eller virksomhed, der sælger køretøjer eller udbyder køretøjer til leasing«.

Ændringen vil således medføre, at det fremover vil være muligt for f.eks. en almindelig bilsælger eller et leasingfirma, som ikke i sig selv kan kategoriseres som fabrikant eller importør af køretøjer, at benytte køretøjer med prøveskilte til optagelse af video- og fotomateriale til f.eks. reklame. Sådanne køretøjer vil efter § 7 b, stk. 1, være ikke-indregistrerede køretøjer, som virksomheden har prøveskilte til.

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

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

Til nr. 2

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Til nr. 3

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

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

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

Det foreslås, i køretøjsregistreringslovens § 10, stk. 2, at ændre »et sæt prøvemærker til bil eller for et prøvemærke til motorcykel« til »prøvemærker til et køretøj«

Ændringen vil betyde, at der fremover vil kunne udstedes prøvemærker til alle køretøjer, der må føre disse, jf. køretøjsregistreringslovens almindelige regler.

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

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

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

Til nr. 4

Det følger af § 1, stk. 3, i køretøjsregistreringsloven, at skatteministeren fastsætter regler om registrering i Køretøjsregisteret. Denne bemyndigelsesbestemmelse er udnyttet i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023, om registrering af køretøjer, hvor det defineres, hvad der forstås ved en bruger af et køretøj. Det følger desuden af bekendtgørelsens § 42, at brugere i bekendtgørelsens forstand skal registreres i Køretøjsregisteret.

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

Det foreslås i køretøjsregistreringslovens § 11 at indsætte

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

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

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

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

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.16 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### Til § 3

Til nr. 1-3

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

ne biler beregnes forbruget som for dieseldrevne biler efter 1.-3. pkt., og forbruget forhøjes herefter med 10 pct.

Det foreslås i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, *stk. 9, 1. pkt.*, at ændre »0,2 pct.« til »0,3 pct.«

Det foreslås i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, *stk. 9, 2. pkt.*, at ændre »6,4 l« til »9,5 l«.

Det foreslås i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, *stk. 9, 3. pkt.*, at ændre »7,4 l« til »10,5 l«, og »9,0 l« ændres til »11 l«.

De foreslåede ændringer af § 3, *stk. 9, 1.-3. pkt.*, foreslås at have virkning fra og med den 1. januar 2025, jf. lovforslagets § 5, *stk. 3*. De køretøjer, der er indregistreret 1. gang ved anvendelse af omregningsmetoderne i § 3, *stk. 9*, inden den 1. januar 2025, vil således ikke være omfattede af den foreslåede ændring.

Forslaget skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 3, nr. 4.

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af lovforslagets § 1 nr. 5-7. Som ved de foreslåede ændringer til registreringsafgiftsloven, er formålet med forslaget til ændringen af brændstofforbrugsafgiftsloven at undgå økonomisk tilskyndelse til at importere ældre brugte biler som følge af fordelagtige omberegninger vedrørende tillæg for brændstofforbrug

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

Til nr. 4

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

Det foreslås, i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 c, *stk. 2*, at ændre »29« til »36,2«, og ændre »32« til »40«.

Ændringen vil betyde, at de gældende omregningsfaktorer

for benzin og diesel i § 3 c, stk. 2, forhøjes fra henholdsvis 29 til 36,2 og fra 32 til 40.

De foreslåede ændringer af § 3 c, stk. 2, foreslås at have virkning fra og med den 1. januar 2025, jf. lovforslagets § 5, stk. 3. De køretøjer, der er indregistreret 1. gang ved anvendelse af omregningsmetoderne i enten § 3 c, stk. 2 inden den 1. januar 2025, vil således ikke være omfattede af den foreslåede ændring.

Forslaget skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 3, nr. 1-3.

Ændringerne angår de samme biler, som omfattes af lovforslagets § 1 nr. 5-7. Som ved de foreslåede ændringer til registreringsafgiftsloven, er formålet med forslaget til ændringen af brændstofforbrugsafgiftsloven at undgå økonomisk tilskyndelse til at importere ældre brugte biler som følge af fordelagtige omberegninger vedrørende tillæg for brændstofforbrug

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

#### Til § 4

Til nr. 1

Skatteforvaltningens afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers ændring af køretøjers registrering efter lov om registrering af køretøjsregistreringer, samt afgørelser om genoptagelse og ændret beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven er afgørelser i forvaltningslovens forstand.

Det fremgår af skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1, at inden Skatteforvaltningen træffer en afgørelse, skal der udarbejdes en sagsfremstilling. Dog skal der ikke udarbejdes sagsfremstilling, hvis afgørelsen træffes efter anmodning fra sagens parter, og Skatteforvaltningen fuldt ud kan imødekomme anmodningen, eller Skatteforvaltningen og sagens parter i øvrigt er enige om afgørelsen.

Efter § 19, stk. 2, skal sagsfremstillingen indeholde en redegørelse for de oplysninger vedrørende sagens faktiske forhold, der påtænkes tillagt betydning ved afgørelsen. Det skal desuden oplyses, om den afgørelse, som disse oplysninger efter Skatteforvaltningens vurdering fører til, med en begrundelse, der opfylder de krav til begrundelsen af en forvaltningsafgørelse, der følger af forvaltningsloven.

Efter § 19, stk. 3, skal sagsfremstillingen sendes til udtalelse hos sagens parter med en svarfrist, der ikke uden parternes samtykke kan være mindre end 15 dage regnet fra høringskrivelsens datering, medmindre en anden frist er bestemt i lovgivningen. En part i sagen kan give afkald på denne høring.

Efter § 19, stk. 4, skal Skatteforvaltningen meddele sagens parter, at afgørelsen vil blive truffet som anført i sagsfremstillingen, medmindre den pågældende over for Skattefor-

valtningen fremkommer med en begrundet skriftlig eller mundtlig udtalelse imod afgørelsen inden for en nærmere angivet frist, der ikke uden den pågældendes samtykke kan være på mindre end 15 dage regnet fra skrivelsens datering, medmindre en anden frist er bestemt i lovgivningen. Har parterne ikke udtalt sig inden fristens udløb, kan afgørelsen træffes som varslet uden yderligere underretning.

Efter § 19, stk. 5, gælder kravet efter stk. 1-3 om udarbejdelse af en sagsfremstilling og partshøring dog ikke for visse typer af afgørelser. Det gælder bl.a., jf. stk. 5, nr. 4, afgørelser, hvis klage herover efter regler udstedt i medfør af § 35 b, stk. 3, eller efter § 4 a, stk. 1, jf. §§ 6 og 6 b, eller § 4 a, stk. 2, kan afgøres af skatteankesforvaltningen. Efter § 1, stk. 1, nr. 17, 98, 99 og 147, i bekendtgørelse nr. 967 af 28. juni 2023 om afgørelse af visse klager i Skatteankestyrelsen, som er udstedt i medfør af skatteforvaltningslovens § 35 b, stk. 3, 1. pkt., afgør skatteankesforvaltningen bl.a., jf. dog skatteforvaltningslovens § 35 b, stk. 1, 2. og 3. pkt., klager over visse afgørelser truffet efter køretøjsregistreringsloven, bekendtgørelse om registrering af køretøjer m.v., brændstofforbrugsafgiftsloven, registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.

Det foreslås i skatteforvaltningslovens § 19, stk. 5, at indsætte som *nr. 9*: »Afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering, som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.«

Det foreslås i skatteforvaltningslovens § 19, stk. 5, at indsætte som *nr. 10*:

»Afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. §§ 1-8, som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.«

Præciseringen af, at undtagelserne i de foreslåede § 19, stk. 5, nr. 9 og 10, ikke omfatter afgørelser, der allerede er undtaget efter § 19, stk. 5, nr. 4, er alene for at undgå en dobbelt undtagelse af de pågældende afgørelser.

Den foreslåede ændring af § 19, stk. 5, vil medføre, at afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering efter lov om registrering af køretøjer og bekendtgørelse om registrering af køretøjer, samt afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven, der ikke allerede er omfattet af undtagelsen i § 19, stk. 5 nr. 4, vil være undtaget for kravet om partshøring efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1-4 i det omfang, at den særlige procedure i § 20 e følges.

Forslaget skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 4, nr. 3, hvor det foreslås, at afgørelser om genoptagelse og ændring af et køretøjs registrering eller genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller vægtafgiftslovens §§ 1-8 omfattes af den særlige procedure.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Overskriften til kapitel 7 b har ordlyden "Særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer".

Det foreslås at *overskriften* til kapitel 7 b nyaffattes, til »Særlig procedure ved fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer, ændring af køretøjers registrering og beregning af visse afgifter«.

Forslaget skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 4, nr. 3, og skal afspejle, at den særlige procedure i kapitel 7 b efter forslaget også vil kunne finde anvendelse i sager om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering eller genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.

Selv om overskriften ændres fra "procedure for partshøring" til "særlig procedure" er der ikke tiltænkt nogen ændring af den eksisterende procedure i § 20 e. Forslaget skal således blot præcisere, at der i stedet for en ordinær partshøring gives en særligt lempelig adgang til genoptagelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Skatteforvaltningslovens § 20 e blev indsat ved lov nr. 2193 af 30. november 2021. Det følger af § 20 e, 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.

Den særlige procedure indebærer, at afgørelsen skal ledsages af sagens faktiske oplysninger, der foreligger på tidspunktet for Skatteforvaltningens afgørelse, hvorefter borge- ren 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. Den særlige procedure efter den gældende § 20 e træder i stedet for forvaltningslovens § 19 om partshøring.

Med udgangspunkt i det konkrete køretøj udsøger Skatteforvaltningen annoncer på sammenlignelige køretøjer, der indgår som forberedende materiale til Skatteforvaltningens endelige værdifastsættelse. Skatteforvaltningen skønner herefter, hvilke annoncer der er relevante, og som skal danne baggrund for værdifastsættelsen. Skatteforvaltningens vurdering, der dokumenterer den fastlagte værdifastsættelse,

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

Skatteforvaltningslovens § 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.

Det foreslås, at skatteforvaltningslovens § 20 e, stk. 1, nyaffattes, så det fremgår, at Skatteforvaltningen under anvendelse af en særlig procedure, jf. stk. 2 og 3, kan træffe afgørelse om

- 1) fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens §§ 9, 9 a eller 10,
- 2) genoptagelse og ændring af et køretøjs registrering, eller
- 3) genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 eller 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. §§ 1-8.

Forslaget vil indebære, at Skatteforvaltningen også kan træffe afgørelse om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering efter lov om registrering af eller genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven, under anvendelse af den samme særlige procedure, som gælder ved fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye og brugte køretøjer. Den foreslåede ændring er alene en udvidelse af anvendelsesområdet for den gældende § 20 e og medfører ikke en ændring af den eksisterende procedure i værdifastsættelsesager.

Forslaget vil imødekomme de systemmæssige udfordringer i Køretøjsregisteret, der medfører, at Skatteforvaltningen ved genoptagelse af store antal afgørelser ikke systemmæssigt kan understøtte, at der i forslaget til afgørelse angives den afgiftsmæssige betydning af afgørelsen.

Med forslaget vil Skatteforvaltningen også i sager om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering efter lov om registrering af køretøjer, samt genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven kunne vælge at anvende den særlige procedure. Skatteforvaltningen vil således kunne vælge at partshøre efter skatteforvaltningslovens § 19 i afgørelserne omfattet af undtagelsen i de foreslåede § 19, stk. 5, nr. 9 og 10, eller træffe afgørelsen efter den særlige procedure i § 20 e.

Således vil det i visse sagstyper fortsat være relevant for Skatteforvaltningen at partshøre efter skatteforvaltningslovens § 19, herunder særligt hvor Skatteforvaltningen træffer afgørelse i "blandede sager", hvor der også indgår forhold, som ikke er omfattet af den særlige procedure, f.eks. hvor der også foretages en genoptagelse og ændring af tidspunktet for afgiftstilsvarets indtræden.

Det kan ligeledes være relevant for Skatteforvaltning at partshøre efter forvaltningslovens § 19 i sager, der som følge af skatteforvaltningslovens § 19, stk. 5, nr. 4, er undtaget for sagsfremstillingspligten i skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1-4. Dette kan f.eks. være afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjs registrering efter lov om registrering af køretøjer i de tilfælde, at der med sikkerhed ikke er afgiftsmæssige konsekvenser ved ændringen.

Forslaget skal ses i sammenhæng med dette lovforslags § 4, nr. 1, hvor det foreslås, at afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjs registrering efter lov om registrering af køretøjer og bekendtgørelse om registrering af køretøjer, samt afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven eller vægtafgiftsloven undtages for kravet om partshøring efter skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1-4.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Efter skatteforvaltningslovens § 20 e, stk. 2, skal afgørelsen, såfremt Skatteforvaltningen træffer afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtigværdi ved anvendelse af den særlige procedure i § 20 e, stk. 1, 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.

Det foreslås, at skatteforvaltningslovens § 20 e, stk. 2, ændres, så »om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure« udgår.

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af dette lovforslags § 1, nr. 3, hvorefter § 20 e, stk. 1, foreslås nyaffattet, så den særlige proces også skal kunne anvendes ved genoptagelse og ændring af et køretøjs registrering eller genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 eller 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller vægtafgiftslovens §§ 1-8.

Ved afgørelser om ændring af et køretøjs registrering kan de faktiske oplysninger f.eks. være oplysninger om en forkert registreret målenorm for udledning af CO<sub>2</sub> og den korrekte målenorm.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Skatteforvaltningslovens §§ 26 og 27 indeholder fristreglerne for ordinær og ekstraordinær ansættelse af indkomst- og ejendomsværdiskat.

Efter skatteforvaltningslovens § 26 er det en betingelse for

ordinær genoptagelse af en ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, at Skatteforvaltningen senest den 1. maj i det fjerde år efter indkomstårets udløb skriftligt varsler den skattepligtige om kravet og grundlaget herfor. En skattepligtig, der ønsker at få ændret sin ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, skal senest den 1. maj i det fjerde år efter indkomstårets udløb fremlægge oplysninger af faktisk eller retlig karakter, der kan begrunde en ændring af den tidligere skatteansættelse. Det antages, at den skattepligtige har et egentligt (betinget) retskrav på genoptagelse, såfremt de nye oplysninger skaber en vis sandsynlighed for, at sagen ville få et andet udfald, hvis oplysningerne havde foreligget ved myndighedernes oprindelige stillingtagen til sagen.

Efter skatteforvaltningslovens § 27 kan en ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat genoptages ekstraordinært uden for fristerne i § 26, når en af situationerne i § 27, stk. 1, foreligger. De opregnede tilfælde er udtømmende.

Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster tager i vidt omfang udgangspunkt i OECD's modeloverenskomst. Modeloverenskomsten opdateres og ændres med mellemrum, og den seneste udgave blev publiceret i 2017 (OECD's 2017-modeloverenskomst).

Modeloverenskomsten og dens kommentarer er tilvejebragt gennem et internationalt administrativt samarbejde mellem OECD's medlemslande. Kommentarerne til overenskomsten er udtryk for landenes fælles opfattelse, og OECD anbefaler, at landene tager udgangspunkt i kommentarerne, når de anvender og fortolker deres dobbeltbeskatningsoverenskomst.

Da modeloverenskomsten ikke er bindende, kan to lande imidlertid frit indgå dobbeltbeskatningsoverenskomster med en eller flere bestemmelser, der fraviger denne.

En gensidige aftaleprocedure til tvistløsning foreslås i OECD's modeloverenskomsts artikel 25, der indeholder regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler. Denne bestemmelse findes bredt i Danmarks netværk af dobbeltbeskatningsoverenskomster.

En fysisk eller juridisk person kan indbringe sin sag for en kompetent myndighed, hvis denne mener, at foranstaltninger truffet af en eller begge de kontraherende stater for personen medfører eller vil medføre beskatning i strid med bestemmelserne i den relevante dobbeltbeskatningsoverenskomst. Hvis den kompetente myndighed, for hvilken sagen er indbragt, finder indsigelsen berettiget og ikke kan nå en rimelig løsning selv, skal denne søge at løse sagen ved gensidig aftale med den kompetente myndighed i den anden kontraherende stat.

Det foreslås, at i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, indsættes som nr. 9: »9) En sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, mens der søges en løsning med

den kompetente myndighed i den anden stat, er afsluttet uden en sådan løsning af alle forhold.«

Forslaget betyder, at der i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 9, 1. pkt., indsættes en mulighed for ekstraordinær ansættelse, hvis der er afsluttet en gensidig aftaleprocedure i medfør af en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero under gennemførelse af aftaleproceduren.

Efter forslaget vil der, uanset fristerne i skatteforvaltningslovens § 26, kunne foretages en ekstraordinær ansættelse, når der er afsluttet en gensidig aftaleprocedure i medfør af en dobbeltbeskatningsoverenskomst, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero under gennemførelse af aftaleproceduren.

Forslaget betyder desuden, at der i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 9, 2. pkt., vil gælde en betingelse om, at der ikke er opnået en løsning ved en gensidig aftale. Det er en betingelse, at der har været iværksat en gensidig aftaleprocedure. Forslaget vil også finde anvendelse i den situation, hvor der kun er opnået en løsning ved en gensidig aftale om en del af det, som den gensidige aftaleprocedure har handlet om. Er der indgået en aftale, der kun dækker de rejste punkter delvist, vil de resterende punkter dermed være omfattet af den foreslåede bestemmelse. Bestemmelsen vil derimod ikke omfatte nye eller andre punkter, som ikke har sammenhæng med rejste punkter i en gensidig aftaleprocedure.

Reaktionsfristen i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 2, regnes fra det tidspunkt, hvor Skatteforvaltningen henholdsvis den skattepligtige er i besiddelse af tilstrækkelige oplysninger om det forhold, der begrundet den ekstraordinære ansættelsesændring. I forhold til den foreslåede § 27, stk. 1, nr. 9, vil kundskabstidspunktet være det tidspunkt, hvor den gensidige aftaleprocedure afsluttes endeligt. Det vil sige, at reaktionsfristen på 6 måneder regnes fra dette tidspunkt.

OECD's MAP Statistics Reporting Framework, der er udarbejdet som led i gennemførelsen af OECD/G20 Inclusive Framework on Base Erosion and Profit Shifting Action 14: Making Dispute Resolution Mechanisms More Effective indeholder en beskrivelse af kriterierne, der er styrende for at anse en gensidig aftaleprocedure for afsluttet. En gensidig aftaleprocedure vil da typisk anses for afsluttet fra tidspunktet, hvor den skattepligtige bliver meddelt, at de kompetente myndigheder er blevet enige om at afslutte den gensidige aftaleprocedure uden at opnå en løsning ved en gensidig aftale, eller hvor den skattepligtige trækker sin anmodning om gensidig aftaleprocedure tilbage.

Reaktionsfristen i skatteforvaltningslovens § 27, stk. 2, vil derfor i forhold til skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 9, løbe fra det tidspunkt, hvor den skattepligtige meddeles, at de kompetente myndigheder er blevet enige om at afslutte den gensidige aftaleprocedure uden at opnå en løsning ved

en gensidig aftale, eller hvor Skatteforvaltningen har modtaget meddelelse om, at den skattepligtige har trukket sin anmodning om gensidig aftaleprocedure tilbage.

Formålet med forslaget er at sikre, at Skatteforvaltningen og den skattepligtige ikke vil blive afskåret fra at få foretaget en ansættelse ekstraordinært, selv om ansættelses- og inddrivelsesprocedurer stilles i bero, mens gensidige aftaleprocedurer gennemføres. Derved vil Skatteforvaltningen ikke miste muligheden for at indkomstbeskatte, når den gensidige aftaleprocedure er afsluttet, uden at der er opnået en løsning ved en gensidig aftale. Tilsvarende vil den skattepligtige ikke miste muligheden for at få genoptaget og ændret en ansættelse ekstraordinært, hvis den gensidige aftaleprocedure er afsluttet, uden der er opnået en løsning ved en gensidig aftale.

Den foreslåede bestemmelse vil finde anvendelse i tilfælde, hvor en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller en anden international overenskomst eller konvention indeholder en bestemmelse svarende til artikel 25, stk. 2, 3. pkt., i dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal indstilles, det vil sige stilles i bero, når der er indledt en gensidig aftaleprocedure.

Forslaget tilsigter ikke at ændre på anvendelsesområdet for skatteforvaltningslovens § 27, stk. 1, nr. 4, som regulerer den situation, at en udenlandsk skattemyndighed har truffet en afgørelse, der har betydning for beskatningen af den skattepligtige.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.15.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det følger af skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 1, at skatte- og afgiftskrav, der er afledt af en ansættelse eller fastsættelse, forældes efter reglerne i forældelsesloven, jf. dog stk. 2-4. Af forældelseslovens § 28 fremgår, at når der i anden lov er fastsat særlige forældelsesfrister eller andre særlige regler om forældelse, finder forældelseslovens regler anvendelse, i det omfang andet ikke følger af den anden lov eller af forholdets særlige beskaffenhed.

I forældelseslovens §§ 20 og 21 findes regler om foreløbig afbrydelse. Foreløbig afbrydelse sker f.eks., hvis der er anlagt en rets- eller voldgiftssag om grundlaget for fordringen, eller en sag påklages til en højere administrativ myndighed, jf. 21, stk. 1 og 2. Efter disse regler tilknyttes en tillægsfrist på 1 år, således at forældelse tidligst indtræder 1 år efter henholdsvis sagens endelige afgørelse eller myndighedens meddelelse om sin afgørelse, jf. 21, stk. 1 og 2.

Ved forældelse af skatte- og afgiftskrav, der er afledt af en ansættelse eller fastsættelse, suppleres forældelseslovens almindelige regler om foreløbig afbrydelse af skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, hvorefter både et varsel om en skatteansættelse og selve skatteansættelsen afbryder foræl-

delsen foreløbigt, hvis varslet er afsendt eller ansættelsen er foretaget inden forældelsesfristens udløb. Den foreløbige afbrydelse indebærer, at der udløses en tillægsfrist på 1 år efter meddelelsen om afgørelsen, idet forældelse tidligst indtræder 1 år efter denne meddelelse.

Det foreslås, at i skatteforvaltningsloven § 34 a, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum: »Er der indbragt en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at sagen er afsluttet, jf. § 27, stk. 1, nr. 9.«

Forslaget betyder, at hvis anmodning om gensidig aftaleprocedure er fremsat eller forhandlinger påbegyndt inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at den gensidige aftaleprocedure er afsluttet, jf. § 27, stk. 1, nr. 9.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.15.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Det følger af skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, at er varsel om ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, jf. §§ 26 og 27, eller om fastsættelse af afgiftstilsvaret eller godtgørelse af afgift, jf. §§ 31 og 32, eller om ændring af en vurdering af fast ejendom, jf. §§ 33, 33 a og 34, afsendt inden forældelsesfristens udløb, eller er ansættelsen henholdsvis fastsættelsen foretaget inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at told- og skatteforvaltningen har givet meddelelse om afgørelsen. Dette gælder, uanset om kravet gøres gældende af told- og skatteforvaltningen eller den skattepligtige.

Det foreslås i skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, 2. pkt., der bliver 3. pkt., at »Dette« ændres til »1. og 2. pkt.«

Forslaget er en konsekvensændring af lovforslagets § 4, nr. 6, hvor det foreslås, at der i § 34 a, stk. 2, efter 1. pkt. indsættes et nyt punktum, hvoraf det fremgår, at hvis der er indbragt en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at sagen er afsluttet, jf. § 27, stk. 1, nr. 9.

Forslaget har til formål at præcisere, at skatteforvaltningslovens § 34 a, stk. 2, 1. og 2. pkt., gælder, uanset om kravet gøres gældende af Skatteforvaltningen eller den skattepligtige.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.15.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

## Til § 5

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

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

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 5-8, 11 og 13, og § 3 træder i kraft den 1. januar 2025, hvor den systemmæssige understøttelse af bestemmelserne vurderes at være klar.

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

Loven vil således på dette punkt have tilbagevirkende kraft.

Det foreslås i *stk. 5*, at § 4, nr. 5-7, har virkning for sager, der er indbragt i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention den 3. oktober 2023 eller senere.

Det foreslås desuden, at denne del har virkning fra fremsættelsestidspunktet. Forslaget betyder, at virkningstidspunktet for lovens § 4, nr. 5-7, vil være tidligere end lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Lovens § 4, nr. 5-7, har virkning for anmodninger om gensidig aftaleprocedure, der indbringes for Skatteforvaltningen den 3. oktober 2023 eller senere.

At lovens § 4, nr. 5-7, har virkning fra fremsættelsestidspunktet skyldes, at der foreligger risiko for skattespekulation, som vil kunne modvirke formålet med loven.

For Danmarks vedkommende er det kun dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA, der indeholder en bestemmelse om, at ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero under gennemførelse af en gensidig aftaleprocedure. Ved fremsættelsestidspunktet er det derfor alene sager, hvor der anmodes om en gensidig aftaleprocedure i medfør af dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og USA den 3. oktober 2023 eller senere, der påvirkes af forslaget.

Det bemærkes, at lovens § 4, nr. 5-7, ikke har virkning for sager, hvor der anmodes om en gensidig aftaleprocedure i medfør af en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller en anden international overenskomst eller konvention før den 3. oktober 2023.

Loven gælder ikke for Færøerne eller Grønland og kan ikke sættes i kraft for Færøerne og Grønland, fordi de love, der foreslås ændret, ikke gælder for Færøerne eller Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 2. Fritaget for afgift er:

1-5) ---

6) personbiler med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, som udelukkende anvendes hertil, eller til transport af blod og organer,

7-17) ---

18) køretøjer midlertidigt indregistreret til brug i forbindelse med arrangementer afholdt af eller sammen med den danske regering og

19) køretøjer, som udelukkende benyttes i lukkede dyreparker med fritgående levende dyr, hvortil publikum har adgang.

#### § 4. ---

Stk. 2. ---

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

#### § 1

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

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

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

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

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

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

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



brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

## § 5. ---

### Stk. 1-4. ---

*Stk. 5.* Grundlaget for tillæg efter stk. 4 er CO<sub>2</sub>-udledning som fastsat i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 1151/2017 af 1. juni 2017. For varebiler, for hvilke der ikke opgøres CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., anvendes i stedet CO<sub>2</sub>-udledning opgjort efter Rådets direktiv 80/1268/EØF eller forordning (EF) nr. 692/2008 (NEDC) multipliceret med 1,21. For varebiler, for hvilke der ikke foreligger en måling af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. pkt., men hvor der foreligger et omregnet brændstofforbrug, beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 24 for benzindrevne biler og med 26,5 for dieseldrevne biler. For varebiler, for hvilke der alene foreligger et omregnet brændstofforbrug som angivet i 2. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det angivne brændstofforbrug i liter pr. 100 km med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler. For varebiler, for hvilke der hverken foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt. eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes CO<sub>2</sub>-udledning i stedet på baggrund af bilens forbrug af brændstof beregnet i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, 9 eller 10. Det beregnede brændstofforbrug i liter pr. 100 km omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 29 for benzindrevne biler og med 32 for dieseldrevne biler.

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

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

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

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

»For varebiler med en køreklar vægt på 2.585 kg eller mere, for hvilke der ikke foreligger angivelse af CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer som angivet i 1. eller 2. pkt., eller brændstofforbrug som angivet i 3. eller 4. pkt., beregnes

CO<sub>2</sub>-udledningen på baggrund af bilens brændstofforbrug i liter pr. 100 km, jf. brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9. Det brændstofforbrug i liter pr. 100 km, der er beregnet efter 7. pkt. omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning i gram pr. kilometer ved at multiplicere det beregnede brændstofforbrug med 36,2 for benzindrevne biler og med 40 for dieseldrevne biler.«

#### § 5 a. ---

*Stk. 2.* Køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 2 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf. Afgiften beregnet efter 2. pkt. skal for køretøjets samlede værdi eksklusiv afgift dog mindst udgøre 0 kr. af de første 12.100 kr. og 45 pct. af resten.

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

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

§ 7 c. Sammen med en anmodning om godtgørelse af afgiften efter § 7 b skal der afleveres en synsrapport om køretøjets stand, jf. § 10, stk. 3. Det skal af synsrapporten endvidere fremgå, at køretøjet er i registreringsklar stand. Synsrapporten må ikke være ældre end 4 uger, regnet fra anmodningens indgivelse. Afgiften godtgøres af told- og skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi er fastslået og told- og skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra Køretøjsregisteret og udførsel her fra landet.

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

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

*Stk. 2-7.* ---

#### § 10. ---

*Stk. 2.* For brugte køretøjer, som ikke tidligere har været registreret her i landet, eller som efter reparation eller genopbygning skal afgiftsberigtiges på ny, jf. § 1, stk. 3, kan den afgiftspligtige værdi ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.

*Stk. 3-5.* ---

#### § 10 a. ---

*Stk. 2.* For hvert enkelt køretøj offentliggøres:

1) ---

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

2) Det af told- og skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag, den beregnede afgift, den betalte afgift og det anvendte hjemmelsgrundlag ved afgiftsberegningen.

3) ---

*Stk. 3.* ---

**§ 15.** ---

*Stk. 1-5.* ---

**§ 16.** ---

*Stk. 1-2.* ---

**§ 7 b.** ---

*Stk. 2.* ---

1-8) ---

9) Optagelse af fotografier eller film af et køretøj. Kørslen må kun foretages af en fabrikant eller importør af køretøjer og kun for at fremstille reklamemateriale for køretøjet.

10) ---

*Stk. 3.* ---

**§ 7 g.** ---

*Stk. 2.* ---

*Stk. 3.* Told- og skatteforvaltningen tegner en ansvarsforsikring for kørsel med prøvemærker i EU-/EØS-lande.

**§ 10.** ---

*Stk. 2.* Der betales 100 kr. pr. døgn for et sæt prøvemærker til bil eller for et prøvemærke til motorcykel.

*Stk. 3.* ---

**§ 11.** ---

*Stk. 1-2.* ---

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

12. I § 15 indsættes som *stk. 6* og *7*:

»*Stk. 6.* Sikkerhed stillet efter stk. 1, nr. 5, og stk. 2, frigives, når virksomhedens registrering er bragt til ophør. Opkrævningslovens § 11, stk. 12, 2.-4. pkt. finder tilsvarende anvendelse for told- og skatteforvaltningens mulighed for at undlade at frigive sikkerhed efter 1. pkt.

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

14. I § 16 indsættes som *stk. 3*:

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

## § 2

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010 og § 37 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

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

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

4. I § 11 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Der skal ikke ske betaling efter stk. 1, hvis en ændring af en registrering, der efter anmodning til told- og skatteforvaltningen indgivet fra og med den 1. juli 2024 til

og med den 31. december 2024 alene foretages som følge af ændring af regler udstedt i medfør af § 1, stk. 3, om, hvem der anses som brugere af et køretøj. Dette gælder dog ikke i tilfælde af, at det pågældende køretøj samtidig afmeldes.«

### § 3. ---

*Stk. 2-8. ---*

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

### § 3 c. ---

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

### § 3

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1147 af 31. maj 2021 og § 42 i lov nr. 753 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

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

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

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

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

### § 4

I skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 835 af 3. juni 2022, som ændret ved § 2 i lov nr. 905 af 21. juni 2022

**§ 19. ---***Stk. 1-4. ---*

*Stk. 5.* Kravet efter stk. 1-3 om udarbejdelse af en sagsfremstilling og høring, før der træffes en afgørelse, gælder dog ikke følgende typer af afgørelser:

- 1) Afgørelser, hvis klage herover kan afgøres af et skatteankenævn, jf. § 5, stk. 1.
- 2) Afgørelser, hvis klage herover kan afgøres af et vurderingsankenævn, jf. § 6, stk. 1
- 3) Afgørelser, hvis klage herover kan afgøres af et motorankenævn, jf. § 7, stk. 1
- 4) Afgørelser, hvis klage herover efter regler udstedt i medfør af § 35 b, stk. 3, eller efter § 4 a, stk. 1, jf. §§ 6 og 6 b, eller § 4 a, stk. 2, kan afgøres af skatteankeforvaltningen
- 5) Afgørelser, hvis klage herover kan afgøres af Landskatteretten, jf. § 35 b, stk. 1, 2. eller 3. pkt., eller stk. 3, 2. pkt., eller § 6 a, jf. § 6, stk. 2.
- 6) Afgørelser, hvis klage herover efter skatteministerens bestemmelse efter § 14, stk. 2, ikke afgøres af skatteankeforvaltningen, et skatteankenævn, et vurderingsankenævn, et motorankenævn eller Landsskatteretten.
- 7) Afgørelser om bindende svar, jf. § 21, bortset fra bindende svar, der afgives af Skatterådet efter § 21, stk. 4. 63
- 8) Afgørelser om revisorerklæringspålæg efter skattekontrollovens § 43, stk. 1

**Kapitel 7 b**

Særlig procedure for partshøring ved fastsættelse af afgiftspligt 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.

og § 14 i lov nr. 679 af 3. juni 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 19, stk. 5, indsættes som nr. 9 og 10:

»9) Afgørelser om genoptagelse og ændring af køretøjers registrering, som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.

10) Afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller §§ 1-8 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.«

10) Afgørelser om genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller §§ 1-8 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., som ikke er omfattet af nr. 4, i det omfang proceduren i § 20 e anvendes.«

2. *Overskriften til kapitel 7 b* affattes således:

**Kapitel 7 b**

»Særlig procedure ved fastsættelse af afgiftspligtig værdi af køretøjer, ændring af køretøjers registrering og beregning af visse afgifter«.

3. § 20 e, stk. 1, affattes således:

»Told- og skatteforvaltningen kan under anvendelse af en særlig procedure, jf. stk. 2 og 3, træffe afgørelse om

1) fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi efter registreringsafgiftslovens §§ 9, 9 a eller 10,

*Stk. 2-4. ---*

**§ 20 e. ---**

*Stk. 2.* Træffer told- og skatteforvaltningen afgørelse om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure, jf. 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 efter stk. 4, hvis parten klager over en afgørelse truffet efter den særlige procedure efter stk. 1.

*Stk. 3-4. ---*

**§ 27.** Uanset fristerne i § 26 kan en ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat foretages eller ændres efter anmodning fra den skattepligtige eller efter told- og skatteforvaltningens bestemmelse, hvis:

1)-8) ---

*Stk. 2-5. ---*

**§ 34 a. ---**

*Stk. 2.* Er varsel om ansættelse af indkomst- eller ejendomsværdiskat, jf. §§ 26 og 27, eller om fastsættelse af afgiftstilsvaret eller godtgørelse af afgift, jf. §§ 31 og 32, eller om ændring af en vurdering af fast ejendom, jf. §§ 33, 33 a og 34, afsendt inden forældelsesfristens udløb, eller er ansættelsen henholdsvis fastsættelsen foretaget inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at told- og skatteforvaltningen har givet meddelelse om afgørelsen. Dette gælder, uanset om kravet gøres gældende af told- og skatteforvaltningen eller den skattepligtige.

*Stk. 3-4. ---*

2) genoptagelse og ændring af et køretøjs registrering, eller

3) genoptagelse og ændring af beregning af afgift efter registreringsafgiftslovens §§ 1 og 3-10, brændstofforbrugsafgiftslovens §§ 1-3 c eller §§1-8 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.«

**4.** I § 20 e, stk. 2, 1. pkt., udgår »om fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi ved anvendelse af den særlige procedure«.

**1.** I § 27, stk. 1, indsættes som nr. 9:

»9) En sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention, ifølge hvilken ansættelses- og inddrivelsesprocedurer skal stilles i bero, mens der søges en løsning med den kompetente myndighed i den anden stat, er afsluttet uden en sådan løsning af alle forhold.«

**2.** I § 34 a, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum: »Er der indbragt en sag i medfør af regler om fremgangsmåde ved gensidige aftaler i en dobbeltbeskatningsoverenskomst eller anden international overenskomst eller konvention inden forældelsesfristens udløb, indtræder forældelse af krav afledt af ansættelsen henholdsvis fastsættelsen tidligst 1 år efter, at sagen er afsluttet, jf. § 27, stk. 1, nr. 9.«

**3.** I § 34 a, stk. 2, 2. pkt., der bliver 3. pkt., ændres »Dette« til: »1. og 2. pkt.«