

Skatteministeriet
Att.: Lea Ørum Molsted
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 Kbh K

Den 15. januar 2021

Høringssvar fra Dansk Mobilitet vedr. L 129. J.nr. 2020-7586

Dansk Mobilitet har modtaget ovennævnte høringen og har følgende kommentarer.

Det er positivt, at lovforslaget har til formål at sætte mere gang i salget af grønnere biler og, forhåbentligt, skabe ro om bilafgifterne i de næste mange år.

Det bemærkes, at der alene er tale om en klimabaseret registreringsafgift. Dansk Mobilitet ville have foretrukket, at dette fokus blev kombineret med en tilgang, der også tilgodeser køretøjernes sikkerhedsegenskaber.

Bilbranchen skal ikke ende som ”bank” for Staten

Den valgte implementering af lovforslaget er meget uhensigtsmæssig, da den stiller den danske autobranche i en økonomisk usikker situation, hvor de i praksis må lægge ud for deres kunder, og dermed agere ”bank” for Staten, indtil Motorstyrelsens IT-systemer er færdigudviklede. Derudover indføres der højere gebyrer, kortere frister og flere andre nye byrder, der alle er med til at besværliggøre og fordyre den danske autobranches dagligdag.

Coronakrisens økonomiske konsekvenser bliver, i forslaget, kombineret med måneders usikkerhed for, hvordan afgifterne skal afholdes og eventuelt refunderes. Det bør man tage alvorligt fra politisk hold og komme med klare udmeldinger samt løsninger på inden lovforslaget foreligger endeligt og bliver vedtaget.

En mere rimelig løsning vil være enten at udskyde indbetaling af registreringsafgift for de grønne biler til denne betaling er systemunderstøttet alternativt, at afgiften alene betales for de beløb, der var kendte ved årsskiftet og som er indregnet i de berørte virksomheders forretnings- og økonomiske planer for 2021.

Sæt ikke den grønne omstilling på hold

Udfordringerne med Motorstyrelsens IT-systemer har helt reelt og i praksis trådt på bremsen ifht. den grønne omstilling.

Fra og med den 01. januar 2021 er niveauet for registreringsafgiften på el- og plug-in steget og bundfradraget blevet fjernet. Det bliver der naturligvis rådet bod på senere, men det sker tidligst den 01. juni og i værste fald først længe efter det.

Skatteministeriet har selv lavet beregninger på den, der viser, at alle bilklasser og -segmenter rammes af den utilsigtede ”overgangsbestemmelse”, så det vil Dansk Mobilitet ikke gå nærmere i detaljer med i dette høringssvar.

De økonomiske konsekvenser dette medfører et omtalt ovenfor, men der er et mindst lige så alvorligt problem – usikkerheden og den midlertidige fordyrelse af de grønne biler fjerner ethvert incitament for borgere og virksomheder til at anskaffe dette bilsegment. Konsekvensen bliver, at lovforslaget kortslutter den grønne omstilling, ved at gøre danskerne usikre på, hvornår de skal smide deres penge i retningen af omstillingen. Det er betragtelige beløb der er i spil for den enkelte køber, der skal have sikkerhed for sit valg og et fuldkomment grundlag at træffe det på.

Dansk Mobilitet opfordrer på det kraftigste til, at Regeringen vægter hensynet til den samlede grønne omstilling fremfor et kortsigtet fokus på, at ændrer reglerne og registreringsafgift her og nu. Der er, på nuværende tidspunkt, ikke noget overblik over, hvad det nuværende ændringsforslag vil have af konsekvenser for Danmarks arbejde for et grønnere land. Dette overblik bør tilvejebringes før ændringerne i registreringsafgiftssystemet gennemføres.

Leasingkontrakter og købskontrakter skal ens jf. overgangsordningen

Dansk Mobilitet forstår, at ændringsforslaget lægger op til en overgangsordning for købsaftaler for køretøjer indgået senest d. 17. december 2020 mellem en forhandler og en slutbruger. Samme ordning findes også for køretøjer, der skal genberegnes efter d. 18. december, men indregistreret første gang før denne dato. Det betyder, at virksomhederne frit kan vælge, hvilken afgiftssats køretøjet skal genberegnes efter. Dette er en god og pragmatisk løsning.

I den sammenhæng vil Dansk Mobilitet på det kraftigste opfordre til, at der laves en lignende mulighed for leasingaftaler indgået senest d. 17/12, da køb og leasing bør sidestilles på dette område.

Leasingaftaler indgås oftest for nye biler, der skal bestilles hjem. Der vil derfor være en leveringstid for disse, der svarer til den som der er for biler der bliver købt. Leasingkontrakten indgås dog i de fleste tilfælde indgået ved bestillingen. Levering og indregistrering kan derfor være flere måneder efter.

Derudover bør de leasingkøretøjer, der kommer ind under en sådan ordning kunne genberegnes valgfrit efter de gamle afgiftssatser eller efter L 129 jf. § 8, stk. 10-11 for køretøjer indregistreret efter REGAL §§ 9 a og 3 a- 3 c.

Generelle bemærkninger ifm. vejledning om L 129

Ændringsforslaget ændrer grundlæggende på det tidligere registreringsafgiftssystem. Vi overgår til en beskatning baseret på et køretøjs CO₂-udledning, er en kæmpe forandring, det skaber udfordringer og for både borgere og erhvervsdrivende.

Dansk Mobilitet anerkender, at En del af disse udfordringer vil være utilsigtede, og som der dermed ikke ved lovforslagets udformning er taget højde for. Vi håber derfor, at myndighederne er indstillet

på, at opretholde en løbende dialog med de berørte brancher, så erfaringer og input kan blive delt igennem hele den lovgivningsmæssige procedurer.

Afslutningsvist vil Dansk Mobilitet kraftigt opfordre til, at man fra myndighedernes side har fuldt fokus på nødvendigheden af, at færdig udviklet og implementeret de nødvendige tekniske løsninger, så det er muligt at administrere nærværende ændringsforslag. Mange brancher står overfor en vanskelig situation, der hurtigst muligt skal løses.

Det vil være en stor hjælp, hvis der tilvejebringes praktiske vejledninger, afholdes webinarer med videre. De berørte brancher har brug for at den assistance som de kan få for at overgangen sker så gnidningsfrit som muligt.

Med venlig hilsen,

Christoffer Greenfort

Sekretariatschef, Dansk Mobilitet

41870817

cgr@danskerhverv.dk