

København d. 15. januar 2021

## **Hørings svar fra AutoBranchen Danmark vedr. L 129. J.nr. 2020-7586**

AutoBranchen Danmark hilser det velkomment, at der nu endelig skabes forudsigelighed omkring bilafgifterne. Den forudsigelighed, som L 129 skaber, vil resultere i et langt mere velfungerende bilmarked efter 1. juli 2021.

AutoBranchen Danmark havde dog foretrukket en teknisk registreringsafgift udelukkende baseret på bilens klima- og sikkerhedsegenskaber. Vi kvitterer dog for, at bilens klimaegenskaber fylder mere i den nye registreringsafgift end i den forhenværende registreringsafgift.

Den valgte implementering af den nye registreringsafgift er imidlertid uheldig og yderst kritisabel, da den sætter en i forvejen presset branche under yderligere pres samtidig med, at den i vidt omfang har stoppet salg af grønne biler hos bilforhandlere.

Autobranchen har gennem de senere år oplevet en række af stramninger af reglerne på motorområdet, væsentlig forøget sikkerhedsstilling til Motorstyrelsen, højere gebyrer, kortere frister og større administrative byrder. Sidst men ikke mindst har funktionaliteten af Motorstyrelsens IT-systemer ofte været en hindring for branchen. Det er i dette lys, at AutoBranchen Danmark ser sig nødsaget til at kritisere implementeringen af L 129 kraftigt.

### **Bilforhandlere skal ikke betale regningen for omlægning af registreringsafgiften**

AutoBranchen Danmark er principielt imod, at justeringer og omlægninger af bilafgifterne får virkning før skatteforvaltningens IT-systemer kan understøtte ændringerne. I den situation tvinges bilforhandlerne og leasingselskaber til "at agere bank for skatteforvaltningen", indtil ændringerne kan systemunderstøttes. Det medfører betragtelig mere administration ifm. hver bilhandel, som forhandleren ikke modtager nogen form for compensation for. Det er ikke rimeligt, at politiske aftaler igen pålægger bilforhandlere og leasingselskaber denne ekstra byrde og yderligere økonomiske risici.

I den aktuelle situation er der flere økonomiske risici for bilforhandlere. Når de sælger en bil, hvor den reelle registreringsafgift er højere end den først indbetalte afgift, kan det give problemer for bilforhandleren. Enten skal bilforhandleren tage den chance, at han ved Motorstyrelsens efterregulering kan efteropkræve det resterende beløb fra kunden. Han/hun har imidlertid ingen hjemmel til at opkræve pengene ifm. med Motorstyrelsens efterregulering. Hvis kunden ikke kan eller vil betale, står bilforhandleren magtesløs tilbage.

Bilforhandleren kan også vælge at bede kunden løbe den økonomiske risiko ved at insistere på, at kunden ved indbetaling af den forkerte registreringsafgift betaler den korrekte registreringsafgift til bilforhandleren. Den løsning giver imidlertid en ny problemstilling, da kunderne ofte vil skulle finansiere dette beløb via et pengeinstitut. Derudover nægter mange kunder at indgå købsaftaler med denne model. Derfor er det mest udbredt, at bilforhandleren må løbe den økonomiske risiko på statens vegne.

I den modsatte situation, hvor der ifm. indregistrering skal indbetales en højere registreringsafgift end den reelle registreringsafgift, giver den valgte implementering også problemer. Her står enten forbruger eller bilforhandler igen til at skulle "agere bank for skatteforvaltningen". Hvis forbrugeren skal betale den ekstra regning, vil forbrugeren i hovedparten af tilfældene skulle lave en mellemfinansiering på det ekstra beløb. Meget få forbrugere er imidlertid indstillet på denne model, hvorfor bilforhandleren oftest må påtage sig mellemfinansieringen.

Efter knap et års coronakrise og knap tre måneders manglende sikkerhed for bilafgifterne er likviditeten til at påtage sig denne regning ikke til stede mange steder i autobranchen. Derfor ender det ofte med at bilforhandlere må optage lån for at imødegå denne regning, der i almindelige bilforretninger udgør flere millioner kroner. De bilforhandlere, der sælger flest grønne biler straffes paradoksalt nok hårdest ved denne model, da de største differencer findes på de grønne biler jf. næste afsnit.

En anden negativ økonomisk følgevirkning af implementeringen af nye bilafgifter er, at indbytningsbilernes værdi ofte falder og ganske kraftigt. Når der bliver indført nye afgiftsregler med så kort varsel som ved L 129, er der allerede indgået mange bilhandler forinden til levering flere måneder ud i fremtiden. I en del af tilfældene indgår der en indbytningsbil i handlen, som ved handlens indgåelse fastsættes til en pris, hvor der som oftest tages udgangspunkt i markedsprisen for den pågældende model.

Men brugtbilsmarkedet påvirkes kraftigt af afgiftsændringer, har det derfor betydning for byttebilens reelle markedsværdi på leveringstidspunktet. Mange brugte især fossilbiler vil ifm. L 129 tabe markedsværdi og forhandlere, der har indgået aftale om indbytningsbilerne før L 129 blev fremsat, vil derfor tabe penge på de pågældende indbytningsbiler, hvor markedsværdien falder. Det er ikke muligt rent køberetligt at udtræde af handlen for disse forhandlere.

AutoBranchen Danmark ønsker at gøre opmærksom på disse i nogle tilfælde store tab en så hurtig implementering af L 129 har for mange bilforhandlere. I en del af tilfældene vil det være hele forhandlerens avance på handlen, der går tabt og i andre tilfælde kan det også være mere end det.

### **Implementering af L 129 har sat salg af grønne biler i stå**

AutoBranchen Danmark finder som beskrevet ovenfor den valgte implementering yderst kritisabel på et generelt og principielt plan. For de grønne biler får implementeringen dog også meget drastiske konsekvenser for den grønne omstilling.

Med implementeringen af L 129 videreføres de gældende regler for registreringsafgiften frem til 1. juni, hvor omlægningen af registreringsafgiften forventeligt kan systemunderstøttes. Det betyder, at el- og pluginhybridbilernes indfasning i registreringsafgiften per 1. januar 2021 er blevet hævet fra 20 til 65 procent. Samtidig er bundfradraget på 40.000 kr. til førnævnte drivlinjer blevet afskaffet. Dermed er indbetalingen af registreringsafgiften for grønne biler blevet mere end tredoblet per 1. januar ift. den 31. december 2020. Det er uholdbart i en situation, hvor det er regeringen og Folketingets erklærede mål, at der skal sælges flere grønne biler.

Denne tredobling af den indbetalte registreringsafgift betyder, at grønne biler skal indbetale en kunstig høj registreringsafgift i januar-maj 2021. AutoBranchen Danmark har trods intensivt fokus på området ikke fundet eksempler på grønne biler, for hvem der ikke skal indbetales en væsentlig højere registreringsafgift end den reelle afgift, som Motorstyrelsen vil beregne på et ukendt tidspunkt efter 1 juni.

Ifølge [Skatteministeriets egne beregningseksempler](#) skal en bilforhandler eller forbruger lægge 11.100 kr. ud i flere måneder, når en Hyundai Kona elbil, får nummerplader på i januar-maj 2021. For en Tesla 3 drejer det sig om 176.000 kr., der skal lægges ud, og for en Porsche Taycan elbil vil det være hele 604.200 kr., der skal lægges ud.

Samme billede tegner sig ved pluginhybridbilerne, hvor der for en Mitsubishi Outlander skal lægges 107.500 kr. ud, mens der for en Mercedes E-Klasse pluginhybrid skal lægges 220.200 kr. ud.

Af principielle årsager finder AutoBranchen Danmark denne type af implementering dybt kritisabel og urimelig. Men for de grønne biler får den valgte implementering yderligere og drastiske konsekvenser. Implementeringen modarbejder direkte ambitionen om en grøn dansk bilpark. AutoBranchen Danmark har siden december 2020 gjort Skatteministeriet og Motorstyrelsen opmærksom på de u hensigtsmæssige konsekvenser, som implementeringen vil have for salget af grønne biler i Danmark.

AutoBranchen Danmark er i primo januar 2021 blevet gjort bekendt med at en række af vores medlemmer ikke længere indregistrer grønne biler, som direkte konsekvens af den valgte implementering. Ifølge bilforhandlerne er det en bevidst beslutning, der skyldes, at de finder implementeringen dybt urimelig og sekundært, at de ikke har den nødvendige likviditet til at lægge millioner af kroner ud til Motorstyrelsen. Her bemærkes i øvrigt, at forhandlerne indtil lovforslagets vedtagelse ikke har nogen garanti for, at afgiftssystemet kommer til at se ud, som L 129 beskriver. Denne risiko tør bilforhandlerne kort sagt ikke løbe, når beløbene er så høje.

Situationens alvor understreges af, at FDM i primo januar har udsendt et nyhedsbrev til deres medlemmer, hvor de anbefaler, at kunder ikke køber biler uden forbehold for prisændringer som konsekvens af L 129. Den 14. januar valgte FDM endda helt at fraråde forbrugerne at købe bil før L 129 var vedtaget.

I forlængelse heraf kan tilføjes, at vi overraskede over, at overgangsbestemmelsen for allerede indgåede købsaftaler ikke administreres således, at virksomhederne kun indbetaler efter den gamle afgiftssats, når de ansøger om at benytte overgangsordningen. Vi kan forstå på vores medlemmer, at de bliver påkrævet at indbetale efter 2021-afgiftssatserne samt WLTP ifm. Indregistreringen efter denne ordning. Det har igen den konsekvens, at virksomhederne skal lægge ud for mange tusinde kroner og vente på en efterregulering, som de ikke kender tidshorizonten for. Vi så gerne, at indbetalingen skete til 2019-afgiftssatserne med det samme.

### **Betaling af registreringsafgift skal udskydes**

På baggrund af førnævnte kritik af implementeringen har AutoBranchen Danmark over den sidste måned opfordret Skatteministeriet til at udskyde betaling af registreringsafgiften til de nye bilafgifter kan systemunderstøttes som minimum for de grønne biler.

Det er den eneste måde hvorpå, det grønne bilsalg kan fastholdes på det flotte niveau fra 2020, uden hverken forbrugere, bilforhandlere og leasingselskaber lægges økonomisk og administrativt til last for den politiske beslutning om at omlægge registreringsafgiften.

AutoBranchen Danmark kvitterer for, at Skatteministeriet den 14. januar meddelte, at man vil udskyde betaling af registreringsafgift for marts, der skal indbetales i april, til november. Det er afgørende, at dette tiltag gennemføres, da branchen ellers vil stå over for et akut likviditetsproblem. Vi mener dog ikke, at hele problematikken er løst med aftalen af 14. januar. Vores principielle protester, mod at branchen skal agere bank, er kun løst for en måned i overgangsperioden. Tilsvarende har udskydelsen af betaling af registreringsafgift også kun effekt, hvis der sælges biler.

I den nuværende situation er branchens salgslukker lukket, og indregistreringen af biler for årets første 10 dage er ifølge bilstatistik.dk faldet med 59 procent ift. 2020. Disse biler er hovedsageligt købt i sidste halvdel af 2020 pga. bilernes leveringstid.

Såfremt situationen for branchen ikke forbedres markant i den kommende måned, vil udskydelsen af registreringsafgift ikke have den nødvendige effekt på branchens likviditet. Her minder vi om, at der ofte kan være måneders leveringstid på biler. Dermed skal de biler, der indregistreres i marts ofte sælges i januar og februar, hvor salgslukkerne er lukkede.

Derfor vil AutoBranchen Danmark opfordre til, at situationen følges tæt, og at aftalen af 14. januar om nødvendigt justeres.

### **Konsekvenser af L 129 for selvanmeldere af registreringsafgift**

AutoBranchen Danmark er bekymret for, om overgangsordningen frem til 1. juni 2021 vil kunne få konsekvenser for de virksomheder, der er selvanmeldere af registreringsafgift. Disse virksomheder stiller i forvejen en høj sikkerhedsstillelse til Motorstyrelsen mod selv at kunne anmelde køretøjer til indregistrering.

Det er vigtigt, at skatteforvaltningen i L 129 eller efterfølgende præciserer, at selvanmeldere af registreringsafgift vil få opgjort deres sikkerhedsstillelse til Motorstyrelsen på baggrund af den efterregulering, som Motorstyrelsen vil foretage på et ukendt tidspunkt efter 1. juni 2021.

De fleste selvanmeldere af registreringsafgift vil få deres sikkerhedsstillelse reguleret af Motorstyrelsen ved årsskiftet 2021/2022. Det er afgørende, at skatteforvaltningen inden denne regulering opgøres, har opgjort den faktiske afgiftsbetaling og dermed sikret, at reguleringen af sikkerhedsstillelsen ikke sker på baggrund af den registreringsafgift, der er indbetalt i overgangsperioden 18. december 2020-31. maj 2021.

### **Hybridbiler straffes for hårdt i nye bilafgifter**

AutoBranchen Danmark er generelt tilfreds med, at pluginhybridbiler får gode vilkår med L 129. Vi mener dog, at hybridbiler uden ladestik (HEV) ikke bliver tilgodeset nok. Selv om HEV'er ikke er lavemissionsbiler er de blandt de mest brændstofs effektive fossile biler. Effektiviteten kommer dog ved en højere pris end tilsvarende benzin- og dieselmotorer, da bilen er dyrere at producere.

AutoBranchen Danmark ser gerne, at de kraftige afgiftsstigninger på HEV-biler reduceres, og at de får et fradrag i registreringsafgiften, så de fortsat er konkurrencedygtige. Det vil blive utroligt svært at sælge disse biler med de voldsomme afgiftsstigninger, der er lagt op til, samtidig med at nogle af de tilsvarende benzin- og dieselmotorer falder i afgift.

### **Pitstop i 2025 risikerer at sætte salg af grønne biler i stå igen**

AutoBranchen Danmark har i de senere år kritiseret den såkaldte stop-and-go-politik om bilafgifterne ved alle lejligheder, da den har haft store konsekvenser for salget både grønne og fossile biler. Selvom AutoBranchen Danmark er glade for, at L 129 forhindrer en fortsættelse af stop-and-go-politikken nu og her, så vil det planlagte "pitstop" i 2025 kunne udløse en lignende situation. Derfor har AutoBranchen Danmark under forhandlingerne om fremtidens bilafgifter efterlyst en aftale, der fastlægger bilafgifterne fast frem til 2030 uden genforhandling.

Hvis "pitstoppet" i L 129 ikke fjernes, hvilket AutoBranchen Danmark opfordrer til, så vil vi foreslå, at en eventuel regulering af de grønne bilers indfasning i registreringsafgiften tidligst kan få virkning, når ændringerne kan systemunderstøttes. Dermed vil man ikke komme i den yderst kritisable situation, som overgangsordningen til L 129 har medført.

### **Beskatning af fri bil og ladestandere**

AutoBranchen Danmark kvitterer for, at der med L 129 også sikres forudsigelighed om beskatning af fri bil og ladestandere i en længere årrække frem. Der har i de senere år hersket usikkerhed fra år til år om, hvordan en eventuel grøn beskatning af fri bil ville blive gennemført. Derfor er det glædeligt, at der med vedtagelse af L 129 sikres klare linjer mange år frem.

AutoBranchen Danmark er tilfreds med, at miljøtillægget i beskatningen af fri bil fremover vil give danskerne et incitament til at vælge en grøn bil. Vi havde dog gerne set, at 2020-fradraget i beskatningsgrundlaget på 40.000 kr. for grønne biler blev videreført, da det ville have givet et endnu større incitament til at vælge en grøn bil som firmabil. Flere grønne firmabiler kan på sigt bidrage til at skabe et fornuftigt brugtvoغنsmarked for grønne biler.

Vi vil også gerne kvittere for at ladestandere opsat på ansattes bopæl ikke længere vil blive beskattet under de nævnte forudsætninger i lovforslaget.

### **Overgangsperioden giver udfordringer i forhold til værdiansættelse af brugte biler og fastsættelse af registreringsafgiften**

Brugte biler værdiansættes ifm. afgiftsberigtigelse efter REGAL § 10, hvor man sammenligner med sammenlignelige modeller annonceret til salg på markedet for at finde bilens værdi og det beløb, der

skal indbetales i registreringsafgift. Man sammenligner med bilannoncer sat til salg op til tre måneder bagud i tid.

AutoBranchen Danmark ser her en udfordring i overgangsperioden, da mange af de annoncerede køretøjer vil være annoncerede med udgangspunkt i den gamle afgiftssats, mens nogen brugte biler vil være annonceret til salg efter den nye afgiftssats. I overgangsperioden vil det derfor være svært at fastsætte handelsprisen for en brugt bil, hvis man ikke forholder sig til, hvilken afgiftssats bilen er annonceret efter.

AutoBranchen Danmark vil derfor opfordre til at man i L 129 får præciseret, hvordan overgangsperioden skal administreres ift. værdifastsættelsen af brugte biler, jf. REGAL § 10, og foreslår at man laver retningslinjer om, at der så vidt muligt skal tages udgangspunkt i biler, der er sat til salg efter samme afgiftssats, som det køretøj, der skal værdifastsættes eller at annoncerne "renses" for registreringsafgift.

Et udgangspunkt for at lave denne sondring kunne være at lave en skæringsdato, der flugter med fremsættelsestidspunktet for L 129. Således at køretøjer sat til salg før skæringsdatoen forudsætter man er til salg efter de gamle afgiftsregler, men køretøjer annonceret til salg efter denne dato forudsætter man er sat til salg efter afgiftssatserne i L 129.

Det skal fortsat være muligt at benytte annoncer annonceret op til tre måneder tilbage i tid, men annoncerne skal blot "renses" for den afgiftssats, man formoder, at de er sat til salg efter, således at kun metalprisen står tilbage til sammenligning. Man må forudsætte at metalprisen er fast, så man vil få denne vis på et mere retvisende billede af den pågældende køretøjs handelsværdi.

#### **WLTP/NEDC når CO2-udledningen ikke kendes**

AutoBranchen Danmark har følgende bemærkninger til de tilfælde, hvor en bils CO2-udledning ikke kendes af den ene eller anden årsag, når bilen skal indregistreres og/eller todsynes. Vi har tidligere haft erfaringer med, at når et køretøjs brændstofforbrug (nu CO2-udledning) ikke kendes, så laver Motorstyrelsen ved indregistreringen af bilen et brændstofforbrug/CO2-udledning ud fra en given formel.

Vi har tidligere erfaret, at denne formel benyttet hos Motorstyrelsen til fastsættelsen øjensynligt er blevet ændret og underkendt af styrelsen selv en årrække senere med store konsekvenser for ejeren og bilforhandleren. Sagen verserer pt. ved domstolene. AutoBranchen Danmark vil derfor gerne henstille til, at man ved myndighederne har en fast formel, som bliver gjort offentlig tilgængelig for virksomhederne, så lignende sager kan undgås.

Ydermere vil AutoBranchen Danmark spørge, om man ved tilblivelsen af lovforslaget har forholdt sig til, i hvilken grad en ombygning af et køretøj efter indregistreringen af køretøjet skal have betydningen for CO2-tillægget.

#### **Brændstoffnorm i overgangsbestemmelsen**

AutoBranchen Danmark har af Motorstyrelsen fået oplyst, at brændstoffnormen er en del af

overgangsbestemmelsen, således at biler der er indgået en bindende købsaftale på senest d. 17/12, men først bliver indregistreret efter årsskiftet, stadig kan afgiftsberigtiges efter NEDC2 og ikke WLTP, som ellers træder fuldt i kraft efter d. 31/12 2020.

Denne tilgang bifalder vi, men så dog gerne, at man positivt indskrev i lovforslagets bemærkninger eller selve bestemmelsen, at hvis der ønskes at gøres brug af overgangsordningen og kriterierne herfor opfyldes, vil registreringsafgiften skulle beregnes ud fra de regler, der var gældende den 17. december 2020, *herunder også ift. målenormer*, så der ikke kan opstå senere tvivl herom.

### **Offentlig tilgængelige oplysninger om CO2-udledning**

Ydermere vil AutoBranchen Danmark gerne henstille til, at man fra myndighedernes side gør CO2-udledningen opgjort efter WLTP frit tilgængelig for virksomheder, der indregistrerer biler, således at de ved import af biler hurtigt og nemt kan finde valide oplysninger på et køretøjs CO2-udledning. Dette gælder både de køretøjer, hvor disse oplysninger ikke foreligger, men også i de tilfælde, hvor man har disse oplysninger, men er i tvivl om, hvorvidt beregningen af CO2-udledningen er udregnet efter NEDC eller WLTP. Hvilken brændstofnorm udregningen er sket efter, fremgår ikke af et køretøjs COC-dokument, og hvilket det derfor svært for virksomheden med sikkerhed at vide hvilken brændstofnorm tallet er opgivet efter, medmindre man eksempelvis kan sammenligne med tal efter WLTP oplyst af Skatteministeriet.

### **Nyprisen og fastsættelse af handelsprisen efter REGAL § 10:**

AutoBranchen Danmark bemærker, at man har valgt at fastholde brugen af et køretøjs nypris i forbindelse med fastsættelsen af handelsprisen for et brugt køretøj efter REGAL § 10. Vi havde gerne set, at man havde fundet en mere retvisende model for fastsættelsen af et brugt køretøjs handelspris. Denne model er især problematisk og ikke retvisende ved fastsættelse af handelsprisen for brugte, importerede køretøjer. For en del af disse køretøjer findes der ikke en dansk nypris, enten fordi køretøjet er ombygget, eller fordi der ikke findes sammenlignende modeller i Danmark for køretøjet. Når en nypris for et køretøj ikke kan findes, fastsætter man nyprisen ud fra værdien af bilens komponenter, hvilket vi har erfaret, giver en fiktiv høj nypris og dermed vurdering af den afgiftspligtige værdi, der skal afregnes registreringsafgift efter.

I stedet for ovenstående model, der ikke giver et retvisende billede af nyprisen for et brugt, importeret køretøj, vil AutoBranchen Danmark foreslå, at man i stedet fastsatte et brugt køretøjs handelsværdi efter en skematisk opgørelse af et køretøjs værdi, der baserer sig på en værdiafskrivningsprofil, som vi kender det fra niveaulisterne og REGAL §§ 3 a og b. På denne måde ville man have en sikker metode, der ikke gav anledning til diskussioner og ankesager over fastsættelse af handelsprisen, som vi desværre ser mange sager om med den nugældende model, hvor der tages udgangspunkt i en i mange tilfælde ikke kendt eller retvisende nypris. Det ville både være mere retvisende og nemmere for virksomhederne samt Motorstyrelsen at administrere efter.

### **Leasingkontrakter og købskontrakter skal behandles på samme måde i forhold til en overgangsordning som efter § 8, stk. 9.**

AutoBranchen Danmark fortolker lovforslaget således, at der lægges op til en overgangsordning for købsaftaler for køretøjer indgået senest d. 17. december 2020 mellem en forhandler og en



slutbruger. En overgangsordning er også lavet for køretøjer, der skal genberegnes efter d. 18. december, men indregistreret første gang før denne dato, således at virksomheden frit kan vælge, hvilken afgiftssats køretøjet skal genberegnes efter. Denne løsning vil AutoBranchen gerne kvittere for. Dog vil AutoBranchen Danmark kraftigt henstille til, at der laves en lignende bestemmelse for leasingaftaler indgået senest d. 17/12, da vi mener, at køb og leasing af køretøjer skal sidestilles.

Mange leasingaftaler indgås for nye biler, der skal bestilles hjem, og der vil derfor være en lige så lang leveringstid på disse biler, som der er for biler, der bliver købt og bestilt hjem. Leasingkontrakten bliver dog i de fleste tilfælde indgået, når bilen bestilles hjem, og levering og indregistrering kan derfor være flere måneder efter. Det gør sig både gældende for leasingbiler til detailkunder, erhvervskunder samt leasingbiler, virksomhederne benytter som demo- eller værkstedsbiler.

Vi mener ligeledes, at leasingkøretøjer, der kom ind under en sådan ordning, skal kunne genberegnes valgfrit efter de gamle afgiftssatser eller efter L 129, ligesom det allerede er gjort muligt i L129 i § 8, stk. 10-11 for køretøjer indregistreret efter REGAL §§ 9 a og 3 a- 3 c.

AutoBranchen Danmark vil gerne her opfordre til, at en bestillingsseddel eller lignende dokumentation vil være tilstrækkeligt til brug for en eventuel overgangsordning for disse biler, da bestillinger af demo- og værkstedsbiler oftest foregår ved udfyldelse af en bestillingsliste og denne må således anses som det kontraktuelle grundlag for leasingaftalen.

#### **Efterfølgende ændringer i leasingkontrakter og købsaftaler**

En del medlemmer er nervøse for, om små efterfølgende ændringer i deres kontrakter kan have konsekvenser for deres mulighed for brug af overgangsordninger. AutoBranchen Danmark kan læse ud fra L 129, at REGAL § 3 b, stk. 11 fortsat er gældende for leasingaftaler, og vi håber derfor, at det samme princip vil gøre sig gældende for købsaftaler og brug af overgangsordningen efter L 129 § 8, stk. 9. En del af vores medlemmer arbejder i IT-systemer, hvor dateringen af købskontrakterne ændrer sig, hvis der foretages ændringer i dokumentet. For at undgå dokumentationsudfordringer over for Motorstyrelsen, har vi derfor henstillet til at de tager en kopi af den originale slutseddel med korrekt datering, som indsendes sammen med slutsedlen med efterfølgende mindre ændringer. Vi håber selvfølgelig på, at dette ikke vil blive en udfordring efterfølgende i forhold til brug af overgangsordningerne.

#### **Generelle bemærkninger ifm. vejledning om L 129**

AutoBranchen Danmark vil afslutningsvis nævne, at bilafgiftsændringer og især en som L 129, der radikalt ændrer på det hidtidige afgiftssystem baseret på brændstofforbrug, men nu overgår til at beskatte efter et køretøjs CO<sub>2</sub>-udledning, er en kæmpe forandring, der skaber mange gener og udfordringer for vores medlemmer. En del af disse udfordringer vil være utilsigtede, og som der dermed ikke ved lovforslagets udformning er taget højde for. Vi håber derfor på en forståelse og lydhørhed fra myndighedernes side i denne tid, hvor loven skal vedtages, for de kommentarer vi måtte have, som i mange tilfælde kommer efter input fra vores medlemmer, der sidder med de daglige udfordringer.



Vi håber dog også på en efterfølgende fleksibilitet og lydhørhed over for vores medlemmer fra Motorstyrelsen i den kommende tid, hvor reglerne endnu ikke er vedtaget, men også i tiden efter vedtagelsen. Vi håber på en mindre restriktiv tilgang fra myndighedernes side, så man i samspil kan finde mindelige løsninger på de løbende udfordringer ved implementeringsprocessen, der måtte komme.

Ydermere vil AutoBranchen Danmark kraftigt opfordre til, at man hurtigst muligt fra myndighedernes side får implementeret de systemteknisk nødvendige løsninger, der er nødvendige for at administrere efter L 129, og dette meget gerne før lovens ikrafttrædelse, så den vanskelige situation for vores medlemmer hurtigst muligt kan mindskes. Vi håber også på, at Motorstyrelsen hurtigst muligt, vil lave diverse vejledninger, webinarer og lignende om de nye regler og overgangen hertil. Vi får som brancheorganisation en massiv mængde af medlemshenvendelser om fortolkningen af reglerne, og hvordan de praktisk skal benytte overgangsordninger mv., og her mangler vores medlemmer og vi vejledning til, hvordan Motorstyrelsen administrerer/påtænker at administrere samt fortolke reglerne - også selvom reglerne endnu ikke er vedtaget.

Man har trods alt fra lovgivernes side valgt at reglerne skal gælde fra lovens fremsættelsestidspunkt og opfordret til at virksomhederne tager forbehold herfor over for deres kunder. Så mener vi bestemt også, at man som virksomhed og brancheorganisation bør kunne regne med at myndighederne bistår med at vejlede om reglerne.

AutoBranchen Danmark håber, at Motorstyrelsen snart vil påbegynde vejledning om L 129 jf. reglerne i forvaltningsloven.

### **Bekymring om den forestående efterregulering**

Vi har i AutoBranchen Danmark et konkret eksempel på et medlem, der har indregistreret en række hybridkøretøjer (8 stk.) for op mod 20 måneder siden. I forbindelse med afgiftsberigtigelsen skete der en systemteknisk fejl hos Motorstyrelsen, der afstedkom fejl i beregningen af bilernes brændstofforbrug, og dermed hvad, der skulle betales i afgift og efterfølgende ejerudgifter. Fejlen i Motorstyrelsens systemer har betydet, at vores medlemmer sammen med en række andre forhandlere venter på en korrekt efterregulering fra Motorstyrelsen. Vores medlem har i løbet af de sidste 20 måneder rykket mange gange for at få udbetalt de 276.000 kr., som han er blevet opkrævet for meget i registreringsafgift.

Køberne af bilerne er også stærkt påvirket af fejlen hos Motorstyrelsen. De blev i begyndelsen opkrævet 10.000 kr. i vægtafgift, kontra de 400 kr., som der retmæssigt skulle betales. Motorstyrelsen har heldigvis standset opkrævningen, hvilket har betydet at ejerne nu ikke betaler ejerafgifter på bilerne overhovedet. Det er vel heller ikke hensigtsmæssigt.

Undervejs er vores medlem og vi af Motorstyrelsen skriftligt blevet lovet, at denne fejl ville være blevet rettet ultimo 2020. Dette er ikke sket. Fristen er blevet rykket op til flere gange, og vores medlem har oplevet at få efterreguleret til forkerte beløb. Vores medlem har i skrivende stund fået 20.000 kr. af det oprindeligt for meget indbetalte afgiftsbeløb tilbagebetalt.

Med ovenstående sag, vil vi gøre opmærksom på, at vi er stærkt bekymrede for denne kæmpe efterregulering Motorstyrelsen står over for i forhold til for meget indbetalt i registreringsafgift, og vi er stærkt bekymrede for, om vi kommer til at se lignende sager efter denne afgiftsoplægning. Ovenstående medlem venter stadig på efterreguleringen, og er selvsagt stærkt bekymret for at indbetale en masse ekstra afgift i overgangsperioden, som han først om lang tid måske får tilbage igen.

På vegne af AutoBranchen Danmark

Eylem Ünüvar  
Juridisk chef  
AutoBranchen Danmark