

Fra: Thomas Benjamin Johansen [<mailto:tbj@finansogleasing.dk>]

Sendt: 17. april 2023 09:20

Til: Thea Halse <thea.halse@ft.dk>

Cc: Christian Brandt <chb@finansogleasing.dk>

Emne: Til Skatteudvalget vedr. L74

Til

Skatteudvalget

Vedr. L 74 Forslag til lov om vejafgift.

Finans og Leasing har tidligere afgivet høringssvar til L 74, men har nu følgende yderligere nedenstående bemærkninger og spørgsmål.

I vores høringssvar har vi peget på, at leasingselskaber, som ejer, ikke bør hæfte solidarisk. Dette fastholder vi ud fra nedenstående grunde og skal på den baggrund bede Skatteudvalget genoverveje hensigtsm essigheden i at ejer og bruger skal hæfte solidarisk for den nye vejafgift:

Vejafgiften er en afgift som ikke har med *ejerskabet* af lastbilen, at gøre, men netop kun brugen af lastbilen. Det er brugen af lastbilen, der udleder co2 og som slider på vejene – ikke ejerskabet. Derfor bør afgiften også betales af brugeren og der er ingen grund til at pålægge solidarisk hæftelse sammen med ejeren (leasinggiver). Ved leasing er brugeren registreret i Motorregisteret (DMR) og derfor er det lige så let at sende regningen til brugeren som til ejeren (leasinggiver). Risikoen for manglende betaling fra brugeren må så håndteres på anden vis fx ved at Sund & Bælt Holding stiller krav om et passende depositum/garantistillelse hos brugeren. Hertil kommer at den solidariske hæftelse for leasinggiver skaber en uensartet konkurrencesituation i forhold til andre finansielle produkter (typisk l ngivning), hvor långiver ikke er omfattet af solidarisk hæftelse for vejafgift.

Skatteministeren afviser Finans og Leasings anmodning med den begrundelse, at mekanismen (ved solidarisk hæftelse ved denne vejafgift) følger samme mekanisme som ved andre periodiske afgifter og afviser derfor Finans og Leasings anmodning.

Hertil må indvendes, at Finans og Leasings medlemmer tidligere har oplevet store problemer ift. myndighedernes opkrævning af periodiske afgifter, der er en samlet betegnelse for grøn ejerafgift, vægtafgift og br ndstofforbrugsafgift, på køretøjer i forbindelse med skatteforvaltningens anvendelse af hjemlen til at håndhæve solidarisk hæftelse i brændstofforbrugsafgiftslovens § 5, stk. 1., 2. pkt. og v gtafgiftslovens § 10, stk. 1, 2. pkt. og brændstofforbrugsafgiftslovens § 10, stk. 1, 2. pkt.

Dette skyldes, at Skatteforvaltningens it-systemer ikke var ordentlig gearet til at behandle situationer, hvor der både var en ejer og bruger, der hæftede solidarisk for den. Der var flere af Skatteforvaltningens myndigheder involveret, herunder Skattestyrelsen, Motorstyrelsen og Gældsstyrelsen, der ikke havde koordineret indsatsen imellem sig på tilstrækkelig vis.

Dette medførte dobbeltopkr vninger (hos både ejer og bruger), manglende refusion til rette modtager, modregningsproblematikker, forvirring om klagesagsbehandling mv. Dette har været enormt ressourcekrævende, ligesom det har taget 3-4  r at rydde op i, og dette med it-udvikling i forvaltningen til følge.

Vi er derfor bekymrede for, at de samme udfordringer vil opstå, når der nu indføres en ny afgift, og der tilmed indføres en yderligere ekstern part (Sund & Bælt) i processerne (underforstået; et it-system, der ikke snakker sammen med Skatteforvaltningens). Lovforslaget ligger i sin nuværende form op til en situation, hvor Skattestyrelsen er kreditor, Sund & Bælt er administrator, Trafikministeriet er klageinstans, Færdselsstyrelsen er bødeudsteder og Gældsstyrelsen inddriver.

Det skaber stor bekymring hos landets leasingselskaber, endda særligt henset til tidligere dårlige erfaringer med myndighedernes behandling af periodiske afgift, disses interne koordinering, samt den meget hurtige ikrafttræden og implementering af ny afgift. Skattestyrelsens afdeling for Person- og Motoropkrævning vil, ifølge vores opfattelse, kunne bekræfte de omfattende udfordringer, som en pludselig eksekvering af solidarisk hæftelse på periodiske afgifter har haft, ligesom Gældsstyrelsen som inddrivelsesmyndighed vil kunne bekræfte omfattende datafejl i oversendte fordringer til inddrivelse.

I øvrigt har vi følgende bemærkninger:

Definition af afgift

I lovforslagets nuværende form, så fremstår vejafgift ikke som en periodiske afgift. Til gengæld fremstår det ikke klart, om denne nye vejafgift *erstatter* den allerede eksisterende periodiske afgift? Det må derfor umiddelbart forstås sådan, at begge dele skal betales, men vi bemærker, at det minder lidt om en dobbeltafgift og vi hører gerne ministerens overvejelser herom.

Partshøring

Det lader til at det grundlæggende forvaltningsretlige princip om partshøring (forvaltningslovens § 19) tilsidesættes forud for, at afgørelse træffes. Der kan således tilsyneladende træffes afgørelse uden forudgående partshøring, dvs. hos hverken ejer eller bruger. Hvis afgørelsen påklages, og Sund & Bælt fastholder afgørelsen, så iagttages reglerne om partshøring dog. Henset til, at klagefristen er forkortet, jf. nedenfor, og at partshøring ikke iagttages, er det vores opfattelse, at det er egnet til at svække retssikkerheden betydeligt for vores medlemmer.

Ministeren begrundet i sit lovforslag fravigelse af partshøring med en effektiv og hurtig opkrævning, men vi må hertil bemærke, at partshøring er et effektivt greb til at sikre de korrekte afgørelser og dermed også færre klager. Det er derfor vores vurdering, at der ikke er megen tid og ressourcer sparet ved at tilsidesætte partshøring, og vi opfordrer derfor indtrængende ministeren til at genoverveje dette.

Klagefrist

Ifølge lovforslaget er klagefristen kun fire uger. Klagefrister er normalvis tre måneder, jf. skatteforvaltningslovens § 35a, stk. 3., hvilket også gælder for klager over periodiske afgifter. Hvorfor indeholder lovforslaget en kortere klagefrist end den sædvanlige? Henset til manglende partshøring, og at afgiften først opkræves hos bruger, og dernæst hos ejer, hvis bruger ikke betaler, så efterlader det ejer i en situation, hvor denne reelt fratages muligheden for at klage. Ministeren opfordres kraftigt til at genoverveje denne korte klagefrist.

Oplysninger i Køretøjsregisteret

Finans & Leasing bemærker, at en hjemmel svarende til brændstofforbrugsafgiftslovens § 5, stk. 2, 4 og 5 helt synes at mangle. Dvs. i situationer, hvor Køretøjsregisteret ikke (længere) er retvisende for det reelle

ejer- brugerforhold, fx situationer, hvor køretøjet er solgt, men hvor køber ikke har iagttaget sin pligt til at sikre omregistrering til sig inden for fire hverdage, jf. § 62 i bkg. om registrering af køretøjer.

Hvordan forholder ministeren sig til hæftelsen i disse situationer, herunder fritagelse for hæftelse?

Objekt ansvar

Det er uklart hvordan det objektive ansvar, jf. lovforslagets § 16 skal forstås, når der er tale om bødestraf.

Ifølge § 16 straffes den, der overtræder § 7, stk. 1 og § 8, stk. 1 og 5.

§ 7 finder anvendelse ved brug af elektronisk udstyr, mens § 8 finder anvendelse ved brug af rutebillet. Men der ses at være en uhensigtsmæssig forskel i hæftelsen for sådan bøde, fordi i § 7 hæfter ejer ikke for bøden, hvis der også er en registreret bruger. I så fald hæfter kun bruger. Men i § 8 (rutebillet) fremgår en lignende ordlyd ikke, dvs. taget på ordlyden kan det forstås således, at ejer hæfter solidarisk for bøden sammen med bruger.

Det er dog formentligt ikke hensigten med lovforslaget i det der i bemærkningerne til § 16 s. 741, 2. spalte, 3 afsnit står: "*Et eksempel på en situation, hvor der både kan være registreret en ejer og bruger, er leasingvirksomheder. Leasingvirksomheden vil være registreret som ejer, hvorimod en leasingtager i almindelighed vil opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af det leasede køretøj, således at ansvaret for overtrædelser efter den foreslåede ordning vil pålægges leasingtager.*"

Men hvis det er lovgivers hensigt, så forekommer ordlyden af § 8, stk. 1 og 5, jf. § 3 (solidarisk hæftelse) at mangle tilsvarende formulering som fremgår af § 7, stk. 1, 3. pkt.

Derfor opfordrer vi ministeren til at være eksplisjt ift. hæftelsen for bødeansvaret ved overtrædelse af § 8, som det er tilfældet i § 7.

Ejer/bruger ift. den der har "rådighed" over køretøjet

I lyset af den solidariske hæftelse mellem ejer og bruger er det uklart hvordan følgende bemærkning i lovforslaget skal forstås, jf. lovforslagets § 3, stk. 1., 3. pkt., hvor der står "*Desuden [dvs. udover ejer og bruger] påhviler afgiftspligten den, der har rådighed over køretøjet i egen interesse eller tager beslutning om brugen af køretøjet.*"

Begrebet "rådighed" bør uddybes ift. ejer/bruger forhold, idet ejer er leasinggiver og bruger er leasingtager. Når lovforslaget samtidig indeholder et objektivt ansvar, og en sådan person med rådighed, intet steds er registreret, hvordan skal det citerede da forstås?

Hjemmel til behandling af oplysninger

Vi finder det uklart, om der er tilstrækkelig hjemmel til, at Sund & Bælt lovligt kan behandle de oplysninger, som de kommer i besiddelse af, idet vi henviser til kommenteret bestemmelser s. 730, 2. spalte, hvor der står: "*I tillæg til lovforslaget om vejafgift, og for at understøtte Sund & Bælt Holding A/S' behandlingshjemmel, er det påtænkt at udvide § 17 a i lov om Sund og Bælt Holding A/S, således at det skrives ind i loven, at Sund og Bælt Holding A/S også kan varetage opgaver relateret til vejafgiftsordningen, herunder automatisk registrering af nummerplader og indsamling og behandling af persondataoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udøvelsen af Sund & Bælt Holding A/S' opgaver. Udvidelsen er ikke en del af dette lovforslag.*"

Vi opfordrer Skatteudvalget til at sikre tilstrækkelig hjemmel inden oplysningers tilgang til, og behandling hos, Sund & Bælt.


Vi opfordrer Skatteudvalget til at tage ovenstående i betragtningen inden lovforslagets 2. behandling.

Med venlig hilsen

Thomas Johansen
Chefkonsulent, Finans og Leasing
Høffdingsvej 34
2500 Valby

tbi@finansogleasing.dk

www.finansogleasing.dk

 Følg Finans og Leasing på LinkedIn