

Referat fra møde i Motorkontaktudvalget

Resumé

Referat fra mødet i Motorkontaktudvalget, hvor der blev talt om forskelligt herunder eksportgodtgørelse.

Eksterne deltagere

- Diana Mønniche deltog i stedet for Christian Bachmann fra Danske Advokater.
- Artur Bugsgang, Advokatrådet
- Jacob Nisgaard Larsen, Forsikring og Pension
- Lisa Bindner, Autobranchen Danmark
- Karoline H. Thomsen, Dansk Industri
- Kristian Brændstrup Bech, Håndværksrådet
- Christian Brandt, Finans og Leasing
- Per Borroe Nielsen, Dansk Bilbrancheråd
- Casper Schad, FDM (Forenede Danske Motorejere)
- Karl-Ove Pedersen, Dansk Bil-forhandler Union
- John Tange, Motorcykel Forhandler Foreningen
- Folke Rosewelt Pedersen, ERFA-gruppen-bilsyn
- Thomas Krebs, SKAD
- Henning Vadstrup, Færdselsstyrelsen (NYT MEDLEM)
- Johnny B. Rasmussen, Motorhistorisk Samråd

Deltagere fra SKAT:

- Konstitueret underdirektør for Jura, Jesper Wang-Holm, **Formand**
- Underdirektør for Motor, Kim Saastamoinen-Jakobsen
- Kontorchef Thea Sand
- Funktionsleder Michael Christiansen
- Kontorchef Rikke Kure Wendel
- Chefkonsulent Jørn Nysum Schoop
- Specialkonsulent Lena Skouv Møller
- Referent: Aynur Aya Sütcü

Afbud

Følgende var ikke tilstede:

- Bo Sandberg fra Dansk Byggeri
- Søren Dalbro fra Danmarks Statistik
- Gunni Mikkelsen fra De Danske Bilimportører
- Ove Holm fra Dansk Erhverv
- Kasper B. Truelsen fra FSR (NYT MEDLEM)
- Esben Tranholm Nielsen fra Landbrug og Fødevarer
- Jørn-Henrik Carstens, ITD
- Per Jacobsen fra SKAT

1. Velkomst

Jesper Wang-Holm bød velkommen til medlemmerne.

Der var nye eksterne medlemmer fra:

- FSR: Kasper B. Truelsen i stedet for Sten Kristensen
- Færdselsstyrelsen: Henning Vadstrup i stedet for Leif Lorenzen.

2. Godkendelse af dagsorden

Der var ingen bemærkninger til dagsordenen.

3. Styresignaler og afgørelser m.v. af særlig interesse

Rikke Kure Wendel oplyste, at der ikke var offentliggjort styresignaler siden sidste møde d. 13. februar 2017. Der var heller ingen afsluttede eller igangværende høringer.

SKAT Jura var i gang med et styresignal om leasing, som snart ville blive sendt i høring.

Rikke Kure Wendel orienterede endvidere, at hun ved sidste møde havde fortalt, at der var et styresignal om indretning med ekstra sæder i afgiftsfritagne lastbiler på vej i høring. Dette blev dog efterfølgende efter en intern revurdering i SKAT besluttet ikke at sende ud da SKAT Jura konkluderede, at udgangspunktet i loven var, at der ikke tillades indretning med ekstra sæder.

SKAT Jura havde dog vurderet, at nødvendig indretning med sovebriks, i forhold til opfyldelse af EU's køre- og hviletidsbestemmelser, kunne tillades, samt at denne præcisering ikke krævede udstedelse af et styresignal. Derfor blev afsnittet herom indføjjet i SKATs juridiske vejledning.

Endelig orienterede Rikke Kure Wendel også sidste gang om, at der var et udkast til styresignal om avanceflytning på vej. Dette udkast ville blive sendt i høring snarest muligt. Se mere herom i pkt. 5.m.

Ved sidste møde overvejede SKAT Jura også styresignaler på camper-området og om prøvemærker. Disse styresignaler er dog blevet overhalet af lovgivning på området.

4. Emner fra SKAT

Der var ingen emner fra SKAT.

5. Emner fra organisationerne

a. Eksportvirksomheder: Dokumentationskrav, toldsyn og 14 dages reglen (Auto-Branchen Danmark)

Det var ifølge Autobranchen blevet meget svært at være forhandler og eksportere biler efter, at SKAT havde skærpet deres praksis mht. eksportgodtgørelser. De krav, som forhandlerne skulle opfylde i forhold til dokumentationskrav, 14-dages-reglen og det nylige krav om toldsyn af alle biler, der eksporteres umuliggjorde, at der kunne drives virksomhed.

Kim Saastamoinen-Jakobsen indledte med at forklare SKATs opstramning af praksis vedrørende eksportgodtgørelse. Det medfører blandt andet, at SKAT i større grad udnytter muligheden for selv at besigtige køretøjer – også selvom de havde været til toldsyn. Ved besigtigelse vurderede SKAT bl.a. om køretøjerne havde mistet deres afgiftsmæssige identitet, hvilket ikke nødvendigvis blev konstateret ved toldsyn. Herudover kunne SKAT konstatere, om toldsynets oplysninger om bl.a. køretøjets stand var korrekt.

Rikke Kure Wendel oplyste, at SKAT (Motor, Indsats og Jura) var i dialog med Autobranchen Danmark vedrørende dokumentationskrav og 14 dages-reglen.

Rikke Kure Wendel understregede, at det var et område, som SKAT tog alvorligt og prioriterede højt.

Vedr. dokumentation sagde Rikke Kure Wendel, at ligesom med 14-dagskravet var reglerne om dokumentation for køretøjets udførsel også en vigtig del af den øgede kontrol, som SKAT foretog på området for eksportgodtgørelse. Det var et klart krav i lovgivningen, at køretøjet skulle være udført af landet, før der kunne udbetales eksportgodtgørelse.

SKAT Jura, Indsats og Motor havde på mødet med Autobranchen Danmark drøftet, hvordan det bedst muligt kunne sikres, at SKATs krav stemte overens med den virkelighed, virksomhederne stod i, og hvordan SKAT dels fik vejledt tilstrækkeligt, og dels sikrede, at SKATs medarbejdere sagsbehandlede sagerne ens og på det rigtige grundlag. Der ville i sidste ende altid være tale om en konkret vurdering i den enkelte sag i forhold til, om dokumentationen kunne anses for tilstrækkeligt men SKAT arbejdede for at få skabt klare retningslinjer.

Konkret havde SKAT bedt Autobranchen Danmark om at komme med deres beskrivelse af de mest hyppige situationer, som de stod i, når de skulle eksportere en bil, og hvilken dokumentation, som var tilgængelig og mulig at fremskaffe i hver enkelt situation. Det var så disse situationer, som SKAT vil arbejde videre med, og forsøge at blive mere konkrete på, hvad SKAT i de enkelte sager vil kunne godtage som tilstrækkelig dokumentation. Det arbejde, som SKAT satte i gang, vil i videst muligt omfang blive trykprøvet i branchen, inden det blev sat i værk.

Lisa Bindner nævnte derudover, at flere af Autobranchens medlemmer var kommet i klemme pga. en meddelelse, som SKAT havde sendt ud i juni om toldsyn. De burde have fået besked i god tid, mente hun.

Michael Christiansen opfordrede dem, der uforvarende var kommet i klemme, til at henvende sig til SKAT Indsats. Diana anbefalede en e-boks løsning for at undgå lignende situationer i fremtiden.

Casper Schad fra FDM var uforstående overfor, at SKAT ikke gav oplysninger om et køretøj. Han mente, at der ikke var et tavshedshensyn til den, der ikke havde betalt afgift af et køretøj, og dermed slet ikke var en part i sagen.

Michael Christiansen gjorde opmærksom på, at der kun gives godtgørelse for det ”betalte”.

Herudover sagde han, at SKAT ikke kunne svare på, hvem der havde informationspligten, da køretøjet kunne gå igennem flere ejerled før den blev eksporteret. Det var et problem, som Michael var opmærksom på og kendte til, bl.a. fra auktionssalg.

Rikke Kure Wendel orienterede, at SKAT Jura var i gang med at afsøge grænserne for, hvad man kan oplyse og at forslag var velkomne.

Casper Schad foreslog, at det kunne føjes ind i registreringsattesten, at der ikke var betalt afgift.

Rikke Kure Wendel svarede, at det ikke ville løse problemet, da afgiften kunne være betalt i mellemtiden.

Thomas Krebs foreslog, at der i DMR (fanebladet Dispositioner) kunne tilføjes en tekst lydende på fx ”Afgiftsforhold på køretøjet. Kontakt SKAT”. Dette ville formentligt kunne ske uden lovgivning, mente han.

Jørn Nysum Schoop kendte forslaget og havde allerede forslaget på prioriteringslisten med forslag til ændringer i DMR. Når det blev aktuelt skulle SKAT Jura herudover undersøge om det var juridisk muligt.

Henning Vadstrup var helt uforstående overfor, at man ikke kunne se oplysninger om sit eget køretøj.

Diana Mønniche mindede om den landskatteretskendelse, der gav SKAT medhold i ikke at videregive sådanne oplysninger, men hun fandt det modsætningsfyldt i forhold til et afgiftssystem, der baseredes på tidligere betalte afgifter.

Johnny B. Rasmussen, der også havde udfordringer med tavshedspligten på veterankøretøjsområdet mente, at tavshedspligten burde blødes op og dæmme for den manglende gennemskuelighed.

Thomas Krebs gjorde også opmærksom på problemstillingen med ombygninger på veterankøretøjområdet, hvor man heller ikke kan få oplyst, hvor meget afgift, der er betalt.

Jørn Nysum Schoop var bekendt med udfordringerne med veterankøretøjerne, bl.a. fra tidligere drøftelser i Motorkontaktudvalget og havde også dette på prioriteringslisten med ønskede ændringer i DMR.

Forsikring og Pension bemærkede, at DMR var en succes, som fortjente fuld fokus og investering. Der var klart behov for at prioritere opdateringer, fremførte han.

Thea Sand var enig i, at DMR-systemet skulle have de nødvendige midler. Hun understregede herudover, at de seneste driftsproblemer med DMR blev taget alvorligt og at SKAT var i tæt og løbende kontakt med leverandørerne.

Kim Saastamoinen-Jakobsen supplerede også, at ledelsen havde fuld fokus på driftsstabiliteten og tog problemerne meget alvorligt.

b. Udførsel af køretøjer med ret til eksportgodtgørelse (Danske Advokater)

Danske Advokaters medlemsvirksomheder havde erfaret, at SKAT i forbindelse med behandling af eksportgodtgørelse stillede uproportionale krav til den dokumentation, som virksomhederne skulle fremlægge for SKAT for at få eksportgodtgørelse.

Som eksempler på nogle af de krav, som SKAT stillede nævnte Danske Advokater følgende:

1. *Til CMR-breve stillede flere medarbejdere i SKAT krav om, at der skulle være en underskrift fra modtageren på CMR-brevet, for at CMR-brevet kan anses for dokumentation for udførslen.*
2. *Der blev nægtet eksportgodtgørelse, hvis køber havde en dansk adresse.*
3. *Prøvemærker*

Ad 1. Til CMR-breve stillede flere medarbejdere i SKAT krav om, at der skulle være en underskrift fra modtageren på CMR-brevet, for at CMR-brevet kan anses for dokumentation for udførslen.

Danske Advokater sagde, at det eksemplar, som sælger var i besiddelse af, var der ingen underskrift på fra køber, da købers underskrift alene var på det eksemplar, som køber og vognmanden havde. Et CMR-brev var et fragtdokument, som blev udfyldt af fragtfirmaet. Dokumentet er i 3 eksemplarer. Et til sælger (afsender), et til køber (modtager) og et til fragtfirmaet. Første eksemplar, som sælger havde, indeholdt oplysning om, at køretøjet var overleveret til fragtmanden, og hvortil køretøjet leveres. Dette eksemplar er sælgers dokumentation for, at køretøjet var overleveret til fragtmanden. Eksemplar 1 var

således sælgers bevis for, at varen er afsendt. Andet eksemplar, som modtageren af køretøjet havde, indeholder oplysning om, at køretøjet var leveret til modtageren. Tredje eksemplar, som fragtfirmaet havde, er fragtfirmaets dokumentation for, at køretøjet er leveret, da leveringen er kvitteret af modtageren. CMR-brevet var således et dokument, som sikrede sælger og fragtvirksomheden bevis for varens udlevering i forhold til varens levering i erstatningsretlig henseende.

Efter Danske Advokaters opfattelse burde der ikke stilles yderligere krav til et CMR-brev end de oplysninger, som sælgers eksemplar indeholder. Hvis SKAT stillede krav om, at der skulle indhentes et andet eksemplar af CMR-brevet, skulle der være forhold ved det konkrete køretøj, der begrundede mistanke om, at køretøjet ikke var udført.

Ved betaling stillede flere af SKATs medarbejdere krav om, at bankoverførsler skulle ske fra den virksomhed, som fakturaen var stilet til.

Der var efter Danske Advokaters vurdering ikke hjemmel til at stille krav om, at der skulle være sammenfaldende identitet mellem køber og betaler. Det var ikke unormalt, at en anden juridisk enhed gennemførte betalingen, hvorefter det blev styret via mellemregninger.

Diana Mønniche havde fuld forståelse for de skærpede krav i eksportgodtgørelses området men mente, at SKAT krævede det umulige, og at der blev lagt alt for store byrder på virksomhederne samtidig med, at det var spild af SKATs ressourcer. Det ville være mere hensigtsmæssigt, hvis SKAT målrettede kontrollen og indsatsen på dem, som ikke dokumenterede.

Rikke Kure Wendel svarede, at det var begrænset, hvor målrettet kontrollen kunne blive, men at SKAT arbejdede på at finde en god løsning, heriblandt at tjekke kravene igen og vejlede virksomhederne klarere, så de mere præcist vidste, hvad SKAT krævede af dokumentation.

Som nævnt ville SKAT gå videre med det i en arbejdsgruppe.

Karl-Ove Pedersen, der var enig med Diana Mønniche, spurgte ind til de fejltyper, som SKATs undersøgelser havde nået frem til, og spurgte om der var tale om almindelige fodfejl eller om det var decideret svindel.

Michael Christiansen svarede, at hele skalaen fra de små fejl til decideret svindel var repræsenteret. Han understregede, at SKAT Indsats også på dette område ville gøre det sværere for dem, der snød og nemmere for dem, der fulgte reglerne men blot lavede en lille fejl.

Han fortalte videre, at ved en konkret sag om eksportgodtgørelse så SKAT Indsats på, om der var en revisionsmæssig begrundet overbevisning om køretøjet var udført og om

ejerskabet til køretøjet. Det var et omfattende revisionsarbejde. Han henviste til styresignal (SKM2016.369.SKAT) om dokumentationskravene, som gav mulighed for kombinationer og fleksibilitet i dokumentation.

Diana Mønniche pointerede, at det var tilstrækkeligt, at der var sandsynlighed for, at et køretøj var udført. Hun mente, at SKATs indsatsfolk fejlfortolkede Højesteretsdommen SKM2016.14.HR, når de mente, at køretøjet skulle være ”dokumenteret” og ”bevist” udført.

Rikke Kure Wendel var enig med hende i, at man fx ikke kunne kræve en registreringsattest fra udlandet, og at SKAT skulle være mere tydelige om, hvad de krævede af dokumentation.

Michael Christiansen supplerede, at CMR ikke var et ultimativt krav, men at det var en hurtigere dokumentationsvej for sælger i Danmark. Han ville gerne indgå i en dialog om det.

Karl-Ove Pedersen huskede SKAT på, at de gode intentioner også skulle bredes nedad til SKATs indsatsfolk.

Kim Saastamoinen-Jakobsen mindede om, at dokumentationen var blevet meget bedre nu efter strammingerne.

Jesper Wang-Holm rundede af med at takke for alle betragtninger og bemærke, at alle var enige om det meste og at SKAT ville arbejde videre med det.

Ad 2. Der blev nægtet eksportgodtgørelse, hvis køber havde en dansk adresse.

Diana Mønniche fandt det uhensigtsmæssigt, at SKAT nægtede eksportgodtgørelse, når køber havde en dansk bopæl. Mange østeuropæere, der arbejdede i Danmark havde en bibeskæftigelse med opkøb af biler, som de udførte til deres hjemlande. Danske Advokaters medlemsvirksomheder havde i den sammenhæng erfaret, at flere bilforhandlere var blevet nægtet eksportgodtgørelse, hvis de solgte de pågældende køretøjer som afhentningskøb til østeuropæere, som var registreret på en dansk adresse. Nægtelse af eksportgodtgørelse skete selvom bilforhandleren var i besiddelse af ID på køber og havde oplysninger om, hvilken trailer det pågældende køretøj var udført på. Bilforhandlerne opfyldte alle betingelser vedr. afhentningskøb, men SKAT afviste eksportgodtgørelsen alene fordi, at køber var registreret med en bopæl i Danmark.

Det forhold, at SKAT nægtede eksportgodtgørelse alene med den begrundelse, at køber var registreret på en adresse i Danmark, kunne ikke efter Danske Advokaters opfattelse anses for at være tilstrækkeligt grundlag for at nægte eksportgodtgørelse.

Lena Skouv Møller henviste til lovens formål og at der skulle være en udenlandsk køber. Hun bemærkede, at køretøjer skulle sælges til en udenlandsk køber. Hvis der var

tale om en ”dansk” køber, dvs. en køber med en dansk adresse, cpr-nr. mv. var det denne, som reelt eksporterede køretøjet, og ikke den første virksomhed.

Diana Mønniche ville endelig også vide, hvad dokumentationskravene til det var. Rikke Kure Wendel svarede til det, at SKAT ville tage det med i en vejledning, som nævnt i pkt. 5.a. om hvad SKAT ville se.

Ad 3. Prøvemærker

Danske Advokaters medlemsvirksomheder havde erfaret, at SKAT nægtede eksportgodtgørelse hos selvanmeldere, hvis der på et senere tidspunkt var udstedt prøvemærker til en efterfølgende køber af et køretøj. Flere udenlandske virksomheder fik, efter de havde købt køretøjet og udført køretøjerne af Danmark, udstedt prøvemærker til udførsel. Prøvemærkerne blev dog reelt brugt til intern kørsel i deres hjemland da prøvemærkerne er billigere i Danmark end fx Polen.

Det ville muligvis være mere hensigtsmæssigt, at SKAT inden udstedelse af prøvemærker fulgte op på, om et køretøj allerede var udført. Hvis SKAT reelt ikke er bekendt med, om et køretøj er i Danmark på det tidspunkt, hvor prøvemærkerne udstedes, kan SKAT ikke efterfølgende gå til den virksomhed, som havde fået eksportgodtgørelse med krav om tilbagebetaling af eksportgodtgørelsen med den begrundelse, at køretøjet ikke var udført på det tidspunkt, hvor der blev søgt om eksportgodtgørelse.

Danske Advokater ville vide, hvad årsagen til SKATs skærpede krav var, når der i de konkrete tilfælde ikke var dokumenteret nogen begrundet mistanke om, at køretøjerne ikke var udført af landet.

Lena Skouv Møller svarede, at der skulle foretages en konkret vurdering i den enkelte sag og bemærkede, at senere køb af prøvemærker ikke var ensbetydende med, at køretøjet ikke i første omgang var udført fra Danmark, særligt efter en længere periode. På den anden side, hvis der blev købt prøvemærker tæt på eksporten, som ikke var til brug for udførslen, kunne dokumentationskravet til at udførsel reelt var sket skærpes.

Diana Mønniche sagde, at SKAT kræver eksportgodtgørelsen retur, hvis de havde fået prøvemærker.

Lena Skouv Møller understregede, at det for SKAT afgørende var, at kørslen med prøvemærkerne startede i Danmark. SKAT kunne dog ikke sikre, at det skete sådan og erkendte at der var udfordringer, og var derfor åben for input og en dialog om det.

SKAT Motor ville overveje en løsning med flere afkrydsningsfelter i blanketten, således at rubrikken ”Eksport/Import” blev adskilt i to separate felter.

c. Vurdering af køretøjer (Danske Advokater)

Danske Advokater opfordrede til, at retningslinjerne for vurdering af køretøjer (både for standardmodeller og sjældne køretøjer) blev præciseret og gjort klarere, da fastsættelsen af handelspriser virkede tilfældigt.

Diana Mønniche oplyste, at Danske Advokaters medlemsvirksomheder i vid udstrækning oplevede, at virksomheders egen vurdering blev tilsidesat, når de gjorde brug af vurderingerne på SKATs hjemmeside. I forbindelse med tilsidesættelse af de vurderinger, som virksomheden havde lagt til grund sås det, at SKAT anførte, at de pågældende vurderinger ikke var SKATs vurdering og at SKAT ikke havde foretaget pristjek heraf.

Da virksomhederne ikke havde mulighed for at skelne mellem SKATs vurderinger og de vurderinger, som kunne henføres til selvanmeldere, burde der efter Danske Advokaters opfattelse være klare retningslinjer for, hvordan de omhandlende køretøjer skulle vurderes.

Lena Skouv Møller gav ret i, at det ikke fremgik af de offentliggjorte vurderinger på SKATs hjemmeside, hvem der havde foretaget vurderingerne da SKAT ingen lov hjemmel havde til at markere om det var SKATs egen vurdering og hvilke, der var foretaget af selvanmelderne.

Lena Skouv Møller henviste til lovforslaget L 94 (til registreringsafgiftslovens § 10 a) fremsat i 2012, hvor det fremgik, at oplysninger om ” Anmelderens identitet, hvis anmeldelsen er foretaget af en virksomhed, der er registreret efter registreringsafgiftsloven. ” kunne videregives. Dette blev dog fjernet under lovforslagets behandling.

Diana Mønniche mente, at når det ikke kan vises bør det heller ikke kunne tilsidesættes, særligt når det forekom, at to ens køretøjer kunne medføre store prisforskelle.

Lena Skouv Møller medgav, at der var sager, hvor der fremkom prisforskelle.

Lena Skouv Møller svarede, at reglerne for værdifastsættelse af henholdsvis nye og brugte køretøjer i registreringsafgiftsloven gav et godt udgangspunkt for at fastsætte køretøjets almindelige pris.

Hvis der var tale om et nyt køretøj blev den almindelig pris på disse køretøjer anmeldt til SKAT, men ved brugte køretøjer var situationen noget anderledes, da det altid ville bero på et konkret skøn i forhold til sammenlignelige køretøjer. Dog kunne der med fordel anvendes SKATs Niveaulister med bl.a. regulering for udstyrsvarianter.

SKAT arbejdede løbende på at udvikle hjælpeværktøjer og vejledninger, men så længe det var et værdibaseret afgift, kunne der ikke laves en endelig facitliste på brugte køretøjer, hvor der var en individuel og skønsmæssig vurdering ud fra regelgrundlaget.

Lena Skouv Møller svarede, at Motor havde investeret kræfter i vejledning og dialog men at der stadig var udfordringer med specialkøretøjer. Derfor var inputs og forslag meget velkomne.

Diana Mønniche foreslog et arbejdsudvalg, da klarere regler også ville spare SKATs ressourcer. Karl-Ove Pedersen var enig.

Kim Saastamoinen-Jakobsen, der også var enig lovede at overveje en arbejdsgruppe.

d. Opbevaringsomkostninger i forbindelse med beslaglæggelse (Danske Advokater)

I forlængelse af de sager, som havde verseret i flere år vedrørende leasingelskaber, hvor SKAT i samarbejde med politiet havde beslaglagt en række køretøjer hos leasingtagerne, var Danske Advokater blevet gjort bekendt med, at opbevaringsomkostningerne i flere tilfælde var løbet op i mere end selve registreringsafgiften for det beslaglagte køretøj.

Det forhold, at opbevaringsomkostningerne udgjorde mere end selve registreringsafgiften, var efter Danske Advokaters opfattelse ikke proportionalt. Der skulle i den sammenhæng henses til, at der havde været tvist om, hvem køretøjerne skulle udleveres til efter betaling af registreringsafgiften. Dette forhold er blevet endeligt prøvet ved Højesteret. Derudover havde Skatteankestyrelsen sat en række klagesager fra leasingtagerne i bero, da Skatteankestyrelsen havde ønsket at afvente straffesagerne for leasingelskabet. Leasingtagerne havde således ikke haft nogen reel indflydelse på den lange sagsbehandlingstid, hvorfor de påløbne opbevaringsomkostninger af denne grund var urimelige.

Der burde efter Danske Advokaters opfattelse alene pålægges rimelige omkostninger til opbevaring. Herudover burde der henses til afgiftens størrelse, en rimelig sagsbehandlingstid, hvor andres forhold til brug for afgørelsen ikke kunne komme til belastning.

Michael Christiansen gav ret i, at der havde været sager, hvor opbevaringsomkostningerne, der i øvrigt var et civilretslig krav, havde været høje, typisk som følge af en lang sagsbehandlingstid hos anke- eller domstolsinstanser.

Michael Christiansen sagde videre, at når køretøjer blev beslaglagt, skete det typisk efter en kendelse fra byretten i medfør af toldlovens § 83. De pågældende køretøjer skulle opbevares i sikre og godkendte lagre.

Størrelse af sikkerheden blev fastsat ud fra registreringsafgiftens omfang. Ejere og/eller brugere havde også muligheden for at anmode om, at køretøjet så hurtigt som muligt blev solgt på auktion med det formål at minimere lagerlejeomkostningerne.

Der var ikke hjemmel til, at SKAT afholdt hele eller dele af sådanne sagsomkostninger i en sag, hvor sagen blev afgjort til fordel for SKAT. Det var i øvrigt ikke en sædvane, at en myndighed skulle afholde omkostninger, som følge af en overtrædelse af gældende lovgivning.

Michael Christiansen gjorde opmærksom på, at ejere eller brugere af køretøjer, der var taget i forvaring/beslaglagt altid havde mulighed for at stille sikkerhed/depositum for

betaling af evt. bøde, sagsomkostninger (lagerleje) og registreringsafgift for at få udleveret køretøjet og derved minimere lagerlejeomkostningerne.

Jesper Wang-Holm lovede, at SKAT Jura ville orientere Skatteministeriets Departement om problemstillingen med henblik på en eventuel ændring af reglerne.

e. Registreringsattest fremsendes både digitalt og pr. post (Motorcykel Forhandler Foreningen)

Motorcykel Forhandler Foreningen var uforstående overfor, at SKAT ikke ville fremsende RAK-koder, registreringsattest, mv. digitalt (via e-boks) da der var situationer, hvor der ikke kunne ventes på den almindelige post, der er flere dage undervejs. Eksempelvis når der var tale om længere prøvekørsler end 3 timer og efterfølgende køb af køretøjerne.

Jørn Nysum Schoop, sagde at SKAT havde betænkeligheder ved at sende RAK-koderne (registreringsattest koder) digitalt, da det ville øge risikoen for snyd og misbrug af RAK-koder. Han ville dog heller ikke helt afvise en digital løsning.

Herudover bemærkede Jørn Nysum Schoop, at det var af EU fastsat, at registreringsattesten skulle udskrives på særligt sikkerhedspapir, hvilket naturligvis ikke kunne sikres, hvis registreringsattesten blev sendt elektronisk.

Motorcykel Forhandler Foreningen fremførte, at det ikke skulle erstatte den originale registreringsattest men blot supplere.

Jesper Wang-Holm lovede, at SKAT (Jura og Procesejer) ville se på det og vende tilbage.

f. DMR – hotline (Forsikring og Pension)

Forsikring og Pension ærgrede sig over, at SKAT havde nedlagt "DMR-hotlinen", og endda uden dialog med de relevante parter.

Som situationen var nu kunne SKATs kundecenter kontaktes på support@SKAT.dk, der var en generel mailboks, hvor man kunne forvente svar inden for 5 dage.

Derudover var der mulighed for at kontakte det generelle telefonnummer til SKATs kundecenter. Her blev selskaberne typisk bedt om at beskrive problemet og sende det pr. mail. Her var også en svartid på 5 dage.

Der var sjældne tilfælde, hvor man havde brug for SKAT, fx akut situationer, hvor man ikke havde behov for oplysninger men blot en dialog, at det ikke gav mening at vente i op til 5 dage.

Efter Jacob Nisgaard Larsens opfattelse var DMR (Motorregistret) alt for forretningskritisk til ovenstående kommunikationsproces, hvilket understregedes af de seneste nedbrud. Konsekvensen i forbindelse med alvorlige fejl ramte hele værdikæden og dermed både salg af biler og forsikringer.

Jørn Nysum Schoop var enig i vurderingen af DMR som et kritisk system, som mange interessenter er afhængige af. SKAT havde en række af sådanne kritiske IT-systemer og tilpassede løbende supporten af systemerne ud fra vurderinger, hvori der indgår faktorer som driftsstabilitet, ressourcer, systemets kritikalitet, risici, mv.

Da DMR gik i luften i 2012 blev det vurderet, at behovet for ekstra support bl.a. i form af en direkte hotline til FagIT, var nødvendigt for at sikre en så succesfuld implementering af systemet som muligt. Efter noget tids drift af DMR blev det ifølge Jørn Nysum Schoop vurderet, at systemet var blevet kendt hos alle brugerne, samt at driften var så stabil, at supporten kunne tilpasses. Den support, som SKAT pt. tilbød på DMR, lignede nu den support, der blev ydet på andre kritiske SKAT systemer.

SKAT erkendte, at driftsstabiliteten i den seneste tid ikke havde kørt tilfredsstillende, og at der arbejdedes med leverandørerne for at løse det. Thea Sand gjorde opmærksom på, at driftsmeddelelser blev opdateret jævnlige, og at ved system nedbrud var kommunikation via den kanal.

Kim Saastamoinen-Jakobsen ville se på, hvordan de kunne forbedre kommunikationsprocessen.

g. Status på muligheden for at indregistrere 17-årige som brugere i DMR (Forsikring og Pension)

Forsikring & Pension bad ved sidste møde i Motorkontaktudvalget den 13. februar 2017 om en drøftelse af, at 17-årige ikke kan blive registreret som brugere i Motorregistret (DMR), og af eventuelle andre løsninger, eksempelvis en digital fuldmagtsløsning, som kunne gøre det muligt for en 17-årig at blive registreret som bruger via fuldmagt fra forældre/værge.

Jacob Nisgaard Larsen ønskede nu en status på emnet.

Jørn Nysum Schoop sagde, at de siden sidste møde havde overvejet et ekstra felt til sekundær bruger og at det fremgik på prioriteringslisten over ønskede ændringer i DMR.

Jacob Nisgaard Larsen advarede SKAT om, at den nuværende situation, hvor SKAT ikke vil lade 17-årige blive registreret i DMR, som primære brugere, kan resultere i, at 17-årige som de facto er primære brugere, gør sig skyldige i forsikringsvindelse og ville kunne dømmes for bedrageri efter straffeloven. Man stiller både forældre og børn i en situation, hvor de potentielt kan anmeldes for assurance svig.

Jacob Nisgaard Larsen bad SKAT Jura om en løsning på de 17-åriges mulighed for at blive registreret i DMR, bl.a. via en fuldmagtsløsning.

Både Forsikring og Pension og FDM gjorde opmærksom på sagens potentielt alvorlige karakter for de 17-årige og deres forældre og bad om en hurtig afklaring. Rikke Kure Wendel henviste til det svar, som tidligere var givet, men lovede at revurdere det.

h. DMR varslinger skulle overholdes (Forsikring og Pension)

Jacob Nisgaard Larsen bemærkede, at ved seneste release af DMR var SKATs varslingspligt ikke blevet overholdt.

Af tilslutningsaftalen fremgår det, at

”Releases omfatter ændringer til Motorregistret som ikke havde baggrund i fejlretning; dvs. at specifikationen ændres som følge af ændringen. Releases vil normalt forekomme 2-3 gang om året og varsles med minimum 3 måneder til produktionssætning. Varslet regnes fra det tidspunkt hvor designet er færdigt og specifikationerne for ændringerne til Motorregistret gøres tilgængelige på www.skat.dk/motorregistret. Et kortere varsel kan aftales, såfremt alle berørte virksomheder og Skatteministeriet er enige herom”.

I forhold til de ændringer, som skulle i produktion i denne uge, så havde SKAT ikke opdateret de specifikationer, som anvendes af forsikringsselskaberne.

Jørn Nysum Schoop svarede, at varsling var udsendt, jf. nyhedsbrev af 5. maj 2017 Ændringer i Motorregistret (DMR) – Varsling.

Jørn Nysum Schoop måtte dog erkende, at SKAT ikke havde været i stand til at udsende færdigt design og yderligere specifikationer, pga. den ekstremt hurtige proces med lovændringen.

SKAT ville naturligvis være opmærksom på det forhold fremover.

i. Varelad/Opbygning (Dansk Industri-Bilbranchen)

Da reglerne blev fortolket forskelligt i branchen efterspurgte Bilbranchen et Nyhedsbrev eller et Styresignal fra SKAT, som præciserede, hvorledes afgiften blev beregnet af forhandlermonteret opbygning til last- og varebiler.

Bilbranchen spurgte om der skulle beregnes registreringsafgift af den totale opbygning på et varebilchassis, og var i tvivl om, hvorvidt SKAT ville betegne dette som ekstraudstyr eller en ombygning.

Som eksempel kunne være et varebilchassis, der skulle have en opbygning til kr. 149.000. Hvis der kun blev tillagt et standard lad til kr. 12.500 i afgiftsberegningen, blev afgiften ca. 44.000. Blev der derimod tillagt den fulde pris på kr. 149.000 for opbygningen, ville det være max-afgiften på 56.800,-. Hvad var korrekt, ville Bilbranchen gerne vide.

I registreringsbekendtgørelsen nr. 230 fra 2006 stod der følgende:

”§ 6. Ved ansættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi medregnes alt udstyr, som er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden, eller hvortil køretøjet er indrettet. Stk. 2. I den afgiftspligtige værdi medregnes ikke: Udgifter til forhandlermonteret/-leveret ”varekasse” til last- og varebiler. Værdien af et standardlad til køretøjet skulle dog altid medregnes i den afgiftspligtige værdi”.

Det gled ud ved ændring af registreringsbekendtgørelsen i 2013, jf. bkg. nr. 350 af 25.03.2013.

Reglerne fremgik nu ”kun” direkte af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 3, 1. pkt., hvis ordlyd var *”Til den afgiftspligtige værdi medregnes værdien af alt udstyr, som leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet.”*

Dansk Industri var i tvivl om, hvad der gjaldt nu og havde i et års tid været i dialog med SKAT om det.

Lena Skouv Møller svarede, at SKAT endnu ikke havde et endeligt svar på dette. Lena Skouv Møller bemærkede, at der tidligere var administrativt fastsatte regler om, at der altid blev betalt afgift af, hvad der svarer til et standardlad. Men disse regler ses ikke længere.

Siden opstart af Motorregistret, og derigennem selvanmelderes adgang til selv at sætte den afgiftspligtige værdi på de enkelte køretøjer, havde Motor ikke foretaget kontrol af, om de blev afgiftsberigtiget udelukkende med chassis, standardlad eller denne fulde opbygning.

Motor skønnede, at de fleste af disse køretøjer udelukkende blev afgiftsberigtiget ud fra chassisdelen, det vil sige på den måde køretøjet kom fra fabrikken eller importør.

Der er så mange opbygningsmuligheder for disse køretøjer, og derfor giver det ikke mening med afgiftsberigtigelse ud fra et standardlad, mente Lena Skouv Møller.

Tidligere kontrollerede SKAT i forhold til de indsendte certifikater, men dette ligger 10 år eller mere tilbage.

Motors bud på en praksis, der ville være let håndterbar var, at der udelukkende blev set på chassisdelen i forhold til registreringsafgiften. Det var køretøjer, der næsten udelukkende anvendes erhvervsmæssigt, og kun betalte 30 % i registreringsafgift. Derudover ville det også skabe gennemsigtighed i forhold til en evt. eksportgodtgørelse på disse varebiler.

SKAT ville arbejde videre med problemstillingen i dialog med Bilbranchen. Jesper Wang-Holm opfordrede til at melde sig på banen, de som ønskede at medvirke i en dialog om dette.

Motor ville i samarbejde med Jura og procesejere lave et udkast til et svar.

Christian Brandt fra Finans og Leasing opfordrede til, at udkastet blev sendt til samtlige medlemmer som orientering. Det lovede Lena Skouv Møller gøre.

j. Prøveskilte til bilvask (Dansk Industri - Bilbranchen)

Bilbranchen mente, at anvendelsen af faste prøveskilte blev fortolket restriktivt af SKAT.

Bilbranchen havde modtaget en henvendelse om, hvorvidt kørsel af uindregistreret køretøj til vaskehal måtte ske med faste prøveskilte (monterede).

Bilvask var ikke umiddelbart omfattet af formålene i bekendtgørelsen, men det forekom dog at være et sagligt formål i forbindelse med salg af køretøjet, hvis indehaveren af prøveskiltene ikke selv var i besiddelse af en funktionsdygtig vaskehal.

Rikke Kure Wendel svarede, at der var nye regler på vej. I den lovtæst, som SKAT havde fået i høring, fremgik det af bemærkningerne, at "Ved klargøring forstås f.eks. rengøring eller *vask* af køretøjet".

Den hidtidige/nuværende ordlyd var blot "Afhentning eller udbringning af et køretøj i anledning af reparation eller salg".

Ud fra gældende regler havde kørsel til vask/tankning i forbindelse med salg i forvejen efter SKATs opfattelse også være omfattet af lovlig brug af prøvemærker (løse prøveskilte).

Lovændringen var blot en tydeliggørelse af, hvad der i forvejen var gældende.

k. 3-års reglen vedrørende løbende vedligeholdelse/customisering iht. Skatteministerens brev – vil SKAT rette sig efter skrivelsen eller vælge at se bort fra denne skrivelse? (SKAD)

SKAD havde i foråret 2017 været til møde med SKAT Motor, Indsats og Jura, hvor der blandt andet blev talt om et brev, som skatteministerens skrev vedr. løbende vedligeholdelse/customisering af motorcykler over minimum 3 år.

På mødet blev der sået tvivl om, om hvorvidt Motor ønskede at følge skatteministerens brev og den dermed følgende rettesnor, at løbende vedligeholdelse også kunne omfatte customisering. Rettesnoren var en fortolkning af registreringsafgiftslovens 7a, hvilket havde bidraget positivt til at både erhverv og private kunne føle sig sikker på, at man overholdt loven.

Der blev ifølge Thomas Krebs også på mødet sagt, at man anså en vurdering for værende individuel og subjektiv fra SKAT medarbejder til SKAT medarbejder. SKAD følte dette som et stort brist i retssikkerheden, hvilket skatteministerens brev skulle råde båd på. Nu mente SKAD ikke længere, at der var retningslinjer, som deres medlemmer (både erhverv og private) kunne holde sig til. Efter SKADs opfattelse ville det skabe en stor utryghed og fjerne tilliden til myndighederne, da der efter SKADs erfaring var relativ store afvigelser mellem forskellige medarbejdere hos SKAT. Eksempelvis skete det, at den ene skattemedarbejder sagde god for det mens en anden ikke gjorde.

Emnet havde en særlig stor bevågenhed, og derfor ønskede SKAD at få punktet sat på dagsordenen.

SKAD sagde, at ved sidste møde fornemmede han, at SKATs så stort på skatteministerens brev. SKAT Jura havde tidligere tilkendegivet, at 3 års reglen var gældende og ikke den subjektive vurdering. SKAD ville gerne fortsætte med 3 års reglen.

Der fremgik følgende af referatet fra ovennævnte møde afholdt den 29. marts 2017, at Jura, Indsats og Motor så det gamle materiale for løbende vedligeholdelse igennem og gav en samlet tilbagemelding på gældende praksis.

SKAT havde ikke givet en tilbagemelding endnu men Lena Skouv Møller oplyste, at SKAD ville få et svar i efteråret.

I. Manglende historik i DMR (SKAD)

SKAD spurgte, hvornår SKAT sikrede, at DMR var sikker og ikke længere gav mulighed for at miste bestående information under Dispensationer, og hvornår SKAT udvidede skrivefeltet, så der var mulighed for at indtaste fyldestgørende tekst i DMR.

I de nye synsregler havde Færdselsstyrelsen direkte advaret imod dette forhold, når konstruktive ændringer noteres som Dispensationer i DMR.

Der var en meget begrænset mulighed for at skrive fyldestgørende tekst i DMR, og slette bestående tekst ved en fejl. Dette medførte, at køretøjer blev ulovlige og direkte mistede registreringsafgiften ved kontrol, da der så ikke længere var dokumentation for en løbende vedligeholdelse.

Emnet havde tidligere været drøftet. Af referat fra mødet i Motorkontaktudvalget den 18. maj 2015 fremgik:

”a. SKAD: Historik i DMR

SKAD præsenterede problemstillingen, der tager udgangspunkt i at DMR ikke havde en historikfunktion. Det vil sige, at DMR fungerer som en "gammeldags skoletavle". Skulle der skrives noget nyt, så slettes det tidligere indtastede. I forbindelse med flere syn af customisering på afgiftspligtige køretøjer over en længere årrække, kan dette betyde både beslaglæggelse af køretøjer, tab af afgift og bøde.

SKAD foreslår som løsningsmodel, at SKAT etablerer historikfunktion i DMR, så tidligere indtastninger ikke kan slettes og dermed sikre korrekt information om et customiseret køretøj. SKAD ser dette som strengt nødvendigt for at etablere retssikkerheden for lovlydige borgere og erhvervsdrivende.

SKAT oplyste at man er enig i problemstillingen og der er derfor oprettet en ændringsanmodning til Motorregistret. På grund af, at drifts- og vedligeholdelseskontrakten for Motorregistret er i udbud, kan der ikke ske ændringer før evt. (ny) leverandør er på plads. Bliver der tale om leverandørskifte, vil nye ændringer til Motorregistret først kunne ske i 2016.”

Jørn Nysum Schoop oplyste om ændringsanmodningen, at den stadig fremgik på prioriteringslisten over ønskede ændringer i DMR. Procesejer havde ikke haft den fornødne kapacitet til at kunne gennemføre det endnu.

m. Avancesagerne (FSR)

FSR ville vide, hvad status på SKATs genoptagelse af sager om overflytning af avance var.

SKAT havde i ultimo maj 2017 meddelt Landsskatteretten, at SKAT fandt sagen sammenlignelig med de 8 prøvesager, som SKAT tabte i december, hvorfor SKAT agtede at genoptage og annullere de tidligere afgørelser.

Flere forhandlere havde for flere år siden indbetalt ikke ubetydelige beløb i sagerne efter påkrav fra SKAT, hvorfor de naturligt imødeser en snarlig tilbagebetaling (tillagt renter) af disse.

Rikke Kure Wendel oplyste, at SKAT havde et udkast til styresignal om avanceflytning på vej i høring.

Genoptagelserne af sagerne afventer styresignalet offentliggørelse.

n. Niveaulister (Dansk Bilforhandler Union)

Karl-Ove Pedersen spurgte, hvorfor der ikke var overensstemmelse mellem de instrukser, der kommer fra SKAT vedr. brug af niveaulister og nedenstående udtalelse fra Skatteankestyrelsen af d. 4. juli 2017.

Det er sidste år fra SKATs side præciseret, at hvor der forefindes en niveauliste, kan denne bruges ved beregning af registreringsafgift; mens der i vejledningen for selvmeldere står: Hvis der er niveauliste for køretøjet, skulle du anvende denne værdi, dog med regulering for afvigende stand, km-stand, ekstraudstyr og anvendelse.

Skatteankestyrelsens udtalelse med Karl-Ove Pedersens understregning:

”Det bemærkes, at det ud fra annonceteksten ikke kan udelukkes, at køretøjet i eksempel 1 er sagens køretøj. Da eksemplet ligesom de øvrige annonceeksempler er udtryk for den almindelige pris ved salg til bruger, indgår eksemplet i vurderingen.

Eksempel 2 indgår også i den samlede vurdering.

Selskabet henviser til to niveaulister.

Det skulle fremhæves, at niveaulister er et internt arbejdsredskab hos SKAT.

En vurdering skulle foretages under hensyn til den pris, som en bruger må forventes at skulle betale for et køretøj af samme mærke og model ved et køb. Dette fremgår af ovennævnte lovregler.

Klagebehandlingen af SKATs afgørelse lægger derfor afgørende vægt på oplysninger om handelspriser.”

Lena Skouv Møller bemærkede hertil, at det fulgte af de forvaltningsretlige regler, at en klageinstans, som Motorankenævnet skulle være uafhængig i forhold til den instans, der havde truffet den afgørelse, som der klagedes over.

SKAT havde meldt ud, at hvis virksomhederne anvendte niveaulisterne korrekt, ville SKAT ikke foretage nogle korrektioner af deres prisfastsættelse. Hvis de påklagede afgørelsen fra SKAT, så var det naturligt, at SKAT ikke kunne blande sig i, hvorledes den efterfølgende instans behandlede sagen. Dette var Karl-Ove Pedersen målløs over.

Lisa Bindner fra Autobranchen Danmark mindede om, at det var sådan noget, som en arbejdsgruppe kunne kigge på sammen. Lisa Bindner opfordrede herudover de andre organisationer, der stod for at besætte posterne i det uafhængige Motorankenævn, om et samarbejde om at se på mulighederne for ændringer inden for det område.

6. Evt.

Næste møde afholdes mandag den 26. februar 2018 kl. 10.