

Jura og Processer

Nybrogade 6-12, st
9000 Aalborg

Telefon 72 22 15 15
Skat.dk

Vores sagsnr. 18-1111693

3. december 2018

Referat fra møde i Motorkontaktudvalget

Resumé:

Referat fra mødet i Motorkontaktudvalget den 21. juni 2018.

Deltagelse:

Eksterne deltagere:

Artur Bugsgang, Advokatrådet

Birger Bruun Jensen, Forsikring og Pension

Casper Schad, FDM (Forenede Danske Motorejere)

Christian Brandt, Finans og Leasing

Diana Mønniche, Danske Advokater - deltog i stedet for Christian Bachmann

Hugo Rasmussen, MFF (Motorcykel Forhandler Foreningen) - deltog i stedet for John Tange

Jesper Juhlin, Dansk Bilbrancheråd

Johnny B. Rasmussen, Motorhistorisk Samråd

Karl Ove Pedersen, DBFU (Dansk Bilforhandler Union)

Ole Kirklund, DBI (De Danske Bilimportører) - deltog i stedet for Gunni Mikkelsen

Peter Houmann Wagner, Dansk Byggeri - deltog i stedet for Bo Sandberg

Thomas Krebs, SKAD (Køretøjsopbygger- og Autoskadebranchen i Danmark)

Deltagere fra Motorstyrelsen:

Direktør Jens Otto Størup, *Formand*

Underdirektør Jørgen Rasmussen (Drift)

Kontorchef Dorte Bøgild (Jura og Processer)

Funktionsleder Poul Erik Bramsen

Udvalgssekretær og referent Tina L. Mathiasen (Jura og Processer)

Afbud:

Esben Tranholm Nielsen, Landbrug og Fødevarer

Folke Rosewelt Pedersen, ERFA-gruppen Bilsyn

Henning Vadstrup, Færdselsstyrelsen

Jørn Henrik Carstens, ITD (International Transport Danmark)

Karoline H. Thomsen, Dansk Industri

Kasper B. Truelsen, FSR (Foreningen af Statsautoriserede Revisorer)

Kristian Brændstrup Bech, Håndværksrådet

Lisa Bindner, Autobranchen Danmark

Maria Dyrehauge, DFIM (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring)

Ove Holm, DTL (Dansk Erhverv)

Søren Dalbro, Danmarks Statistik

Referat:

1. Velkomst

Jens Otto Størup bød velkommen og orienterede om rammerne for Motorkontaktudvalgets fremadrettede arbejde.

2. Præsentation af Motorstyrelsen

Jens Otto Størup præsenterede den nye koncernstruktur i Skatteforvaltningen, herunder Motorstyrelsens organisation og hovedopgaver.

Jørgen Rasmussen præsenterede driftsenhederne i Motorstyrelsen.

Dorte Bøgild præsenterede kontoret Jura og Processer i Motorstyrelsen.

Alle udtrykte ønske om en god dialog med branchen, og et håb om bred opbakning til den store opgave, som Motorstyrelsen står overfor.

Thomas Krebs satte spørgsmålstejn ved begrebet ”rigtige” afgørelser, og nævnte, at Skatteforvaltningen synes at tage mange forbehold i deres afgørelser.

Thomas Krebs ville gerne sikre sig, at der med de mange nyansættelser i Motorstyrelsen også var fokus på, at medarbejderne har forståelse for fagtekniske udtryk på motorområdet, herunder når der skal træffes afgørelser.

Dorte Bøgild og Tina Mathiasen oplyste i forlængelse heraf, at Jura og Processer er i løbende dialog med driften, for bl.a. at sikre forståelsen af fagtekniske udtryk og deres betydning i forhold til den korrekte anvendelse af lovregler mv.

Thomas Krebs nævnte muligheden for, at Motorstyrelsen kan trække på forskellige brancheforeninger vedrørende eksempelvis specielle køretøjer, og derved opnå en større fagteknisk forståelse på området.

Diana Mønniche ville gerne have oplyst, om det er Jura og Processer, der kan kontaktes vedrørende dialog omkring Motorstyrelsens kontrolaktioner.

3. Præsentation af medlemmer

Medlemmerne præsenterede kort sig selv og deres organisation.

Peter Wagner udtrykte ønske om et kommende dagsordenspunkt omkring brugen af mandskabsvogne i byggebranchen og Motorstyrelsens administration af reglerne i forhold til den praktiske virkelighed i byggebranchen.

4. a Gennemgang af fremtidige dialogfora og kanaler

Jens Otto Størup og Dorte Bøgild orienterede om de fora og kanaler, som Motorstyrelsen lægger op til at etablere i forhold til medlemmerne af Motorkontaktudvalget.

Jens Otto Størup udtrykte et ønske om, at der fremover ikke sker egentlig sagsbehandling på selve møderne i Motorkontaktudvalget, men forsikrede, at branchens henvendelser fortsat vil blive behandlet, blot i andre fora

Jens Otto Størup præciserede vedrørende fremtidige arbejdsgrupper, at arbejdsgrupperne kan give input mv. på et givent område, men arbejdsgrupperne har *ikke* et selvstændigt mandat i forhold til indstillinger, handlinger mv. Beslutningskompetencen ligger alene hos Motorstyrelsen som myndighed.

Dansk Bilbrancheråd vil gerne fungere som ”andre øjne” på Motorstyrelsens vejledninger, således det sikres, at de er forståelige for branchen. Motorstyrelsen er åben for input fra medlemmerne, eventuelt som en del af en arbejdsgruppe på området.

Christian Brandt spurgte om muligheden for at deltage i Skatteforvaltningens andre kontaktudvalg.

Christian Brandt foreslog en fælles temadag, hvor det kan drøftes hvilke forhold branchen og Motorstyrelsen gerne vil påvirke i forhold til EU-lovgivning.

Thomas Krebs gjorde opmærksom på, at den hidtidige sagsbehandling på møderne i flere tilfælde havde medført, at andre medlemmer, end den hvis sag blev drøftet, nu blev opmærksomme på problemstillinger på deres eget område, som de ikke umiddelbart havde tænkt på. Denne mulighed ville fortabes, hvis man ønsker af fjerne egentlig sagsbehandling fra dagsordenen.

Thomas Krebs savnede også tilbagemeldinger fra Motorstyrelsen vedrørende emner, der er blevet behandlet for medlemmerne, herunder at afgørelser, konklusioner mv. bliver skrevet ned og delt med medlemmerne, således at viden ikke mistes.

Jens Otto Størup henviste til Motorkontaktudvalgets nye bilaterale model, hvor vi lægger op til dialog. Jens Otto Størup har yderligere præciseret, at medlemmernes henvendelser til Motorkontaktudvalget og Motorstyrelsens besvarelser herpå, fremover vil blive offentliggjort på Motorstyrelsens kommende hjemmeside, medmindre medlemmerne oplyser, at de ikke ønsker deres henvendelse offentliggjort.

Christian Brandt udtrykte ønske om at deltage i niveaulistegruppen. Jens Otto Størup oplyste, at niveaulistegruppen er åben for alle fra branchen.

Diana Mønniche nævnte, det er et problem, at Motorankenævnet ikke vil acceptere niveaulisterne.

Thomas Krebs nævnte, at der er udfordringer med at indtaste registreringer under ”Dispensationer”, da der ikke er megen plads, og bestående tekst bliver overskrevet, hvilket kan føre til at køretøjer fremgår som værende ulovlige.

Christian Brandt opfordrede til, at der nedsættes en arbejdsgruppe vedrørende de mange emner og udfordringer vedrørende DMR, herunder forslag til forbedringer i systemet.

Jens Otto Størup var enig i, at der kan være behov for sådanne drøftelser i en arbejdsgruppe.

Thomas Krebs ønsker en bindingsperiode på mere end 3 måneder vedrørende ikke-principielle bindende svar (på andre områder end værdifastsættelse).

Christian Brandt ønsker, at bindende svar er tilgængelige for alle, sådan at andre i branchen end spørgeren ville vide, at der var søgt om bindende svar på et givent område, og evt. kunne komme med input.

Dorte Bøgild og Tina Mathiasen oplyste, at bindingsperioden for bindende svar som udgangspunkt er 5 år, medmindre der er tale om bindende svar vedrørende værdiansættelse af køretøjer. Her er bindingsperioden 3 måneder, da prisen løbende ændrer sig med markedet. Alle principielle bindende svar offentliggøres som udgangspunkt.

Dorte Bøgild og Tina Mathiasen oplyste videre, at der kun kan gives bindende svar vedrørende en konkret spørger og en konkret disposition. Der kan således ikke gives bindende svar vedrørende generel regelfortolkning eller rent hypotetiske spørgsmål. Det bindende svar er kun gældende for spørgeren og er baseret på netop spørgerens faktiske forhold i den konkrete sag. Andre end spørgeren kan ikke støtte ret på det bindende svar.

Diana Mønniche henledte opmærksomheden på, at et bindende svar bør afgives ud fra en helhedsbetragtning, således at der også tænkes på andre skattemæssige konsekvenser end på motorområdet af en given disposition.

Diana Mønniche havde også oplevet ”skiftende vinde” på bindende svar området i forhold til Motorstyrelsens regelfortolkning.

4. b Forslag til nyt kommissorium

Artur Bugsgang ønskede en omformulering i afsnittet om kommissoriets formål, således at der ikke står, at medlemmerne er *forpligtede* til at orientere Motorstyrelsen om udviklingen i branchen mv., men i stedet, at medlemmerne *har adgang til* at orientere Motorstyrelsen.

Herudover var der ingen bemærkninger til kommissoriet, hvorefter det godkendtes med den af Artur Bugsgang foreslåede omformulering.

Christian Brandt efterspurgte, at referater mv. blev lagt på nettet.

Tina Mathiasen oplyste, at alle referater, medlemslister mv. vedrørende tidligere møder i Motorkontaktudvalget er tilgængelige på Skat.dk. Kommende referater, nyt kommissorium, medlemsliste og oversigt over eventuelle arbejdsgrupper mv. bliver også tilgængelige på Motorstyrelsens kommende hjemmeside efter 1. juli 2018. Medlemmerne vil få en nærmere orientering herom.

5. Status på bilpakken

Poul Erik Bramsen gav en orientering over status på elementerne i Bilpakken fra efteråret 2017.

a) Nedsættelse af registreringsafgiften.

I løbet de første måneder af 2018 er der foretaget omberegning af de køretøjer, der i ”overgangsperioden” er blevet afgiftsberigtiget med satserne fra før 3.oktober 2017. Der udestår nu kun et mindre antal manuelle reguleringer på køretøjer, som har fejlet ved de automatiske omberegninger. Antallet skønnes at være mindre end 50.

b) Genberegning af leasing- og udlejningskøretøjer

Motorregisteret blev primo 2018 ændret, så genberegningerne for langt de fleste køretøjer kan foretages af virksomhederne selv via Motorregisteret. Der har været mindre fejl undervejs, men de er nu rettet.

Der er stadigvæk enkelte uhensigtsmæssigheder. Der arbejdes løbende på at minimere disse.

Det forventes, at mindst 80.000 køretøjer årligt vil blive omfattet af kravet om genberegning.

c) Forhøjelse af minimumskravet til sikkerhedsstillelse.

Siden medio november 2017 har alle nye virksomheder i forbindelse med registreringen skullet stille en sikkerhed på mindst 500.000 kr.

På nuværende tidspunkt er alle de ”gamle” registrerede virksomheder blevet anmodet om at stille en yderligere sikkerhed, så de også har stillet 500.000 kr. i sikkerhed som minimum.

I lovgivningen er der mulighed for at kræve yderligere sikkerhed med udgangspunkt i virksomhedernes afgiftstilsvær og efter en såkaldt trappemodel. SKAT udarbejder offentligt tilgængelige retningslinjer for sikkerhedsstillelsen.

Jesper Juhlin spurgte ind til størrelsen på sikkerhedsstillelsen og til, om der er mulighed for a-conto betaling.

Poul Erik Bramsen mente ikke, at der var en sådan mulighed.

Karl Ove Pedersen udtrykte bekymring for, om den forhøjede sikkerhedsstillelse vil bevirke, at færre vil blive selvanmeldere, ligesom det vil være en ulempe for Motorstyrelsen, hvis færre bliver omfattet af ordningen, idet det vil betyde mere arbejde for Motorstyrelsen.

d) Offentliggørelse af oplysninger

SKAT offentliggør i dag en række oplysninger på internettet om køretøjer ved deres afgiftsberigtigelse. Fra den 1. juli 2018 vil der på køretøjsniveau endvidere blive

offentliggjort oplysninger om den beregnede registreringsafgift, den betalte registreringsafgift og om hjemmelsgrundlaget (personbil, varevogn mv).

Fra den 1. juli 2018 kan der søges på stelnummer eller registreringsnummer, ligesom det vil være muligt at søge den nævnte information om registreringsafgiften, selvom man ikke ejer det pågældende køretøj.

Christian Brandt spurgte, om det ikke kunne være et problem i forhold til GDPR (persondataforordningen), at man fx kan søge på naboens bil og se, hvad der er betalt i afgift.

Formålet med offentliggørelsen er at bidrage til en større gennemsigtighed i markedet. Større gennemsigtighed omkring afgiften forventes også at medføre større gennemsigtighed omkring prisdannelsen generelt.

Thomas Krebs nævnte, at det kan være problematisk med manglende aktindsigt, når man køber et køretøj i god tro for efterfølgende at konstatere, at køretøjet ikke har været afgiftsberigtiget korrekt bagud i tid.

Thomas Krebs tilkendegav, at det var bemærkelsesværdigt, at man kan køre i en bil på hvide plader, uden at bilen er afgiftsberigtiget – netop de biler, der bliver solgt af SKAT på auktion

Poul Erik Bramsen oplyste, at det i meget sjældne tilfælde kunne være muligt, f.eks. hvis køretøjet er købt på en auktion.

e) Standardformularer

Der er et lovforslag på vej i ekstern høring, og heraf vil det fremgå, at fristen for offentliggørelsen af standardformularerne udsættes til senest 1. januar 2020 og anvendelsen til senest 1. juli 2020.

f) Semi-automatisk værdifastsættelse

I bilpakken er der afsat midler til et semi-automatisk værdifastsættelses-system.

Dette system er tænkt som et ”hjælpeværkstøj”, der efter ”afsøgning” af markedet skal kunne fremkomme med forslag til handelspriser. Udviklingen af systemet påbegyndes efter sommerferien.

g) Evaluering af bilpakken

Af den politiske aftale om bilpakken fremgår, at der i efteråret 2018 skal ske en evaluering af virkningerne.

I evalueringen indgår blandt andet en vurdering af de administrative byrder ved genberegningen for de berørte virksomheder, og i den anledning vil Motor kontakte et antal leasingselskaber og autoforhandlere for at høre om deres opfattelse af de administrative byrder.

Tilsvarende vil et antal leasingelskaber blive kontaktet for at afdække, om genberegningen medfører, at leasingydelsen på grund af genberegningen forhøjes på tidspunktet for genberegningen.

Endvidere vil der blive lavet udsøgninger over udviklingen (månedsvist fra 2016 til 2018), for så vidt angår:

- Udviklingen i antallet af leasingaftaler under 4 måneder
- Udviklingen i antallet af afbrudte leasingaftaler inden for de første 4 måneder af aftalen
- Samlet udvikling i antallet af leasingaftaler
- Antal genbereggede varebiler

Der er på nuværende tidspunkt ved at blive gennemført et antal pristjek af de gennemførte genberegninger.

Diana Mønniche spurgte ind til status på pristjek og nævnte, at der kan være vanskeligheder, når der ikke kan findes sammenlignelige køretøjer.

Poul Erik Bramsen oplyste, at pristjekkene er godt i gang, men der på nuværende tidspunkt ikke er et samlet overblik over efterretteligheden.

6. Eventuelt

Peter Wagner og Diana Mønniche gav udtryk for, at Motorstyrelsen fortolker reglerne vedrørende mandskabsvogne meget strengt, og at dette medfører store problemer for virksomhederne. De opfordrede til, at administrationen af reglerne blev taget op til genovervejelse, hvor man tog udgangspunkt i virkeligheden på arbejdspladsen, hvor køretøjerne bruges.

Diana Mønniche mente, at der var flere begrænsninger for anvendelsen af mandskabsvogne end for varebiler.