

Tillægsbetænkning

over forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven. (Kontrolbestemmelser m. v.).

(Afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 7. marts 1973).

Udvalget, der efter afgivelsen af betænkning over nævnte lovforslag har modtaget henvendelser fra Dansk Caravan Forhandler-Forening og Grosserer-Societetet, har efter lovforslagets 2. behandling holdt 2 møder, hvorunder man bl. a. modtog en deputation fra Dansk Caravan Forhandler-Forening.

De 2 henvendelser er sammen med finansministerens bemærkninger optrykt som bilagshæfte til tillægsbetænkningen.

Udvalget stillede nogle spørgsmål, der sammen med finansministerens besvarelser ligeledes er optrykt i bilagshæftet.

Et *flertal* (socialdemokratiets og socia-

listisk folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse* i den affattelse, hvori det foreligger efter afstemningen ved 2. behandling.

Et *mindretal* (det konservative folkepartis, venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til vedtagelse med de af finansministeren stillede ændringsforslag nr. 1, 4, 5 og 6.

Mindretallet kan derimod fortsat ikke tiltræde finansministerens ændringsforslag nr. 2 og 3.

Mindretallet vil dog stemme for det samlede lovforslag ved 3. behandling.

Hans Lund, formand.	Ove Hansen.	Hjortnæs.	Harris Jensen.	Søren Jensen (Vejen).	Peter Nielsen .
Axel Ivan Pedersen.	Inger Lise Petersen.	Ømann, næstformand.	Juul-Madsen.	Hans Kjær.	
Stetter.	Jens Foged.	Jens Peter Jensen.	Kofoed.		
Bernhard Baunsgaard.	Gunnar Jensen.				

Bilag 1.

Udvalgets spørgsmål og finansministerens svar.

Spørgsmål 1:

Når det drejer sig om *indkomstbeskatning*, er man tilsyneladende i stand til at vurdere, hvor stor en del af en bils kørsel der er erhvervsmæssig.

Kan den samme vurdering ikke med rimelighed lægges til grund, når det drejer sig om *momsgodtgørelse*, således at man får godtgørelse for en andel af driftsudgifterne svarende til den skønnede erhvervsmæssige andel af kørslen?

Svar:

Benyttes et befordringsmiddel såvel erhvervsmæssigt som til privat brug, heri medregnet kørsel mellem hjem og arbejdsplads, kan der ved opgørelse af den skattepligtige indkomst fradrages en efter forholdet mellem den private og den erhvervsmæssige kørsel passende andel af de samlede driftsudgifter (herunder afskrivninger).

De nærmere regler fremgår af Meddelelser fra Statens Ligningsdirektorat og Ligningsrådet, der indeholder følgende:

„Den private andel af kørsel må i almindelighed ansættes skønsmæssigt, men såfremt skatteyderen fører kørebog, som på fyldestgørende måde viser udgifterne ved kørslen og dennes fordeling mellem privat- og erhvervskørsel, bør kørebogens udvisende lægges til grund ved værdiansættelsen af privatkørslen.

For at et kørselsregnskab skal kunne kræves lagt til grund ved skatteansættelsen, må hver enkelt kørsel være anført i kørebogen med angivelse af datoen for kørslen, antal kørte kilometer og kørslens fordeling mellem privat og erhvervsmæssig kørsel. Med hensyn til den erhvervsmæssige kørsel må være angivet bestemmelsessteder og lignende notater, der kan sandsynliggøre og eventuelt dokumentere regnskabets rigtighed. Regnskabet med antallet af kørte kilo-

meter må være anført således, at kørebogens udvisende på ethvert tidspunkt er afstemt med automobiletens kilometertæller.“

Det har i praksis vist sig, at kun få skatteydere fører et kørselsregnskab efter de nævnte retningslinier, således at regnskabet kan lægges til grund for fradraget. I de fleste tilfælde må fordelingen mellem erhvervsmæssig og privat kørsel derfor foretages efter et skøn. Kontrollen med det af skatteyderen foretagne skøn er tidkrævende for ligningsmyndighederne og giver anledning til talrige uoverensstemmelser mellem skatteyderne og myndighederne.

For at undgå, at der med hensyn til merværdiafgiften opstår tilsvarende vanskeligheder ved afgrænsningen af den private kørsel fra den erhvervsmæssige, som man har ved indkomstbeskatningen, har man lige fra merværdiafgiftens ikrafttræden søgt at arbejde med skematiske regler om fradragsretten for person- og varebiler. Der henvises herom til bemærkningerne til det med skrivelse herfra af 15. februar 1973 fremsendte ændringsforslag.

En ændring af merværdiafgiftens fradragsregler for køretøjer, således at man på samme måde som skattevæsenet skulle skønne over fordelingen mellem privat og erhvervsmæssig anvendelse, vil medføre et væsentligt større arbejde for toldvæsenet ved kontrollens udøvelse. Man vil ikke kunne undgå diskussioner om kørslens fordeling. Allerede af den grund må man gå ind for, at reglerne fortsat bliver af skematisk art.

Hertil kommer, at der både for så vidt angår reglernes indhold og den praktiske anvendelse ikke kan blive tale om samme regler for toldvæsenet og skattevæsenet, fordi der er forskelle i merværdiafgiftens og indkomstbeskatningens systemer. Momsen kender f. eks. ikke noget til afskrivninger,

hvad indkomstbeskatningen som bekendt gør.

Spørgsmål 2:

Finansministerens bemærkninger til vedlagte eksempel fra Camping Gaarden ønskes (se underbilag til bilag 2).

Hvilke konsekvenser vil det have for den øvrige brugtvognshandel, såfremt anmodningen fra Dansk Caravan Forhandler-Forening imødekommes?

Svar:

Det fremsendte eksempel fra Camping Gaarden giver ikke anledning til principielle bemærkninger. Den skildrede momsberegning er ikke forskellig fra den, der finder sted ved salg af andre brugte varer.

Det skal dog bemærkes, at det anførte momsbeløb på 300 kr. ved salget af den nye campingvogn til 10.000 kr. må forstås som forhandlerens afgiftstilsvær, dvs. den afgift, som forhandleren skal betale af sin egen bruttoavance. Hvis udsalgsprisen på 10.000 kr. er indbefattet afgift, udgør merværdiafgiften af campingvognen 1.304 kr.

Endvidere bemærkes, at dersom den brugte vogn som anført i eksemplet sælges for 8.000 kr. (indbefattet moms), vil afgiften ikke være 1.200 kr., men $\frac{3}{23}$ af 8.000 kr. eller 1.043 kr.

For så vidt angår spørgsmålet om brugtvognshandelen skal oplyses, at de særlige regler i merværdiafgiftslovens § 10, stk. 1, hvorefter der ved forhandleres salg af brugte biler alene skal beregnes afgift af forskellen mellem indkøbs- og udsalgsprisen, er begrundet i registreringsafgiften. Ved salg af en ny bil medregnes registreringsafgiften ikke i det beløb, hvoraf merværdiafgiften beregnes. Ved salg af den brugte bil skulle merværdiafgiften — uden denne særregel — beregnes af den fulde salgspris. Hvis bilen kun har været brugt i kort tid, ville momsen blive større end den moms, der blev betalt, da bilen var ny.

Forhandlerforeningen ønsker tilsyneladende, at de nævnte regler for brugte biler også skal gælde for brugte caravans. Da

der ikke betales registreringsafgift af caravans, er der ikke samme behov for en særregel vedrørende disse køretøjer.

En udvidelse af særreglen for brugte biler til også at omfatte brugte caravans ville ikke få konsekvenser for den øvrige brugtvognshandel. Derimod måtte der forventes krav om samme regel fra forhandlerne af andre brugte varer, især de mere kostbare som lystfartøjer, ægte tæpper, antikviteter og fjernsyns- og radioapparater.

Spørgsmål 3:

Hvorledes bedømmer finansministeren, at de stillede ændringsforslag nr. 2 og 3 vil påvirke salget af varebiler?

Kan der siges noget om de provenumæssige konsekvenser af den eventuelt forventede forvriddning af salget af biler?

Svar:

Den foreslåede afskaffelse af fradragsretten for personbiler, der anvendes i registrerede virksomheder, vil næppe medføre en væsentlig forøgelse af salget af varebiler. Disse biler er allerede på grund af lavere registreringsafgift og vægtafgift langt billigere end personbiler.

Det kan oplyses, at registreringsafgift for en Opel Kadett varevogn udgør 6.564 kr. og den årlige vægtafgift 165 kr., medens registreringsafgift og årlig vægtafgift for en Opel Kadett personvogn (2 dørs sedan) udgør henholdsvis 15.993 kr. og 435 kr. 60 øre. For en Opel Rekord varevogn udgør registreringsafgift og årlig vægtafgift henholdsvis 8.790 kr. og 165 kr., medens de for en Opel Rekord personvogn (1700) udgør henholdsvis 22.477 kr. og 594 kr.

På grund af de nævnte forskelle må man regne med, at de virksomheder, der kan klare sig med en varebil i stedet for en personbil, allerede nu i de fleste tilfælde bruger en varebil.

Der kan således ikke forventes væsentlig forskydning af salget fra personbiler til varebiler. Den provenumæssige virkning heraf vil derfor være ringe.

Bilag 2

DANSK CARAVAN FORHANDLER-FORENING

Den 22. februar 1973.

Dansk Caravan Forhandler-Forening repræsenterer ca. 90 pct. af alle caravanforhandlere i Danmark.

Grunden til vor henvendelse er, at det desværre har vist sig, at de gældende regler for moms-beregning af brugte caravans har en sikkert utilsigtet virkning, som direkte rammer vor forenings medlemmer meget hårdt.

For øjeblikket moms-beregnes alle caravans, som sælges af caravanforhandlerne, med fuldt moms-beløb på hele salgsprisen. Dette er naturligvis på linie med, hvad der sker, når det gælder moms-beregning af andre brugte, langvarige forbrugsgoder såsom fjernsyn, radioer, køleskabe m. m., medens der med hensyn til bilerne kun beregnes moms af forskellen mellem købs- og salgspris. Sidstnævnte er naturligvis en følge af de specielle, meget høje afgifter, som nye biler belastes med.

Vi er derfor helt på det rene med, at det fra myndighedernes side ikke er meningen at forfordele vor branche, idet vi bør sammenligne de gældende momsregler for handel med brugte caravans med dem, der er gældende for førstnævnte, nemlig brugte fjernsyn, radioer og køleskabe m. m.

Når vi imidlertid alligevel påstår, at vor branche og dermed vor forenings medlemmer, bliver urimeligt forfordelt, er det fordi selve handelen med campingvogne langt mere følger mønstret for handelen med nye og brugte biler end mønstret for handelen med andre langvarige forbrugsgoder.

Vi skal således nævne:

1. En caravan koster nærmere, hvad en bil koster, og således f. eks. 2-3 gange mere end et farve-TV og f. eks. 10 gange mere end et køleskab.

2. Medens et TV og et køleskab f. eks. højst skifter ejer 1-2 gange i sin levetid, handles caravans helt op til 8-10 gange.

Det faktiske moms-beløb, som således kun erlægges på blot en caravan, kan overstige værdien af den nye caravan, hvilket vi ikke kan tro var tilsigtet ved moms-lovens udfærdigelse.

Virkningerne er da også:

1. Caravanen (som er „den lille mands sommerhus“), og dermed hele vor branche, belastes urimeligt hårdt i konkurrence med andre ferieformer, f. eks. charterbranchen, som lever lykkeligt helt uden moms.

2. Handelen med brugte caravans går mere og mere over til at ske på privat basis, hvorved staten slet ingen indtægt får, men hvad værre er, hele standarden på den eksisterende caravanpark (ca. 40.000) synker, fordi disse caravans for det meste ikke kommer gennem vore medlemmers værksteder, inden de leveres ud til den nye køber.

Heldigvis har vi dygtige bilinspektører, som kan opdage fejl og mangler ved brugte caravans, som genfremstilles til syn, men antallet af fejl og mangler er imidlertid større, når disse brugte caravans ikke bliver gennemgået på værksted inden fremstillingen, og *chancen* for, at der *trods alt* slipper caravans ud på vore veje, som ikke burde komme det, er derfor større.

Det samlede resultat for vor forenings medlemmer er derfor, at de utilsigtede virkninger af moms-beregningen af brugte caravans stærkt beskærer vore medlemmers eksistensmuligheder.

Dansk Caravan Forhandler-Forening
P. Neergård Larsen.

Underbilag til bilag 2.

CAMPING GAARDEN

Eksempel på virkningen af den nugældende bestemmelse om momsbetaling for handel med brugte campingvogne:

Kunden køber i 1970 en Campingvogn til udsalgspris 10.000 kr., denne momsberigtiges helt normalt som for andre varer med hensyn til ind- og udgående moms og momsbeløbet andrager ca. 300 kr.

Kunden henvender sig i forretningen i 1972 og vil nu sælge sin Campingvogn, eller bytte.

Salgsværdien er ved alm. vedligeholdelse ca. 8.000 kr., men da momsbeløbet nu behandles af den faktiske salgssum uden noget fradrag, bliver beløbet 1.200 kr. og da firmaet er nødt til at beregne en avance på 10 pct. af salgssummen samt 300 kr. til ny klargøring og salgsomkostninger, bliver regnskabet således:

reel værdi	8.000 kr.
÷ klargøring	300 kr.

alm. avance	800 -	
omsætningsafgift,		
moms	1.200 -	
		<u>2.300 -</u>
tilbud til kunden		<u>5.700 kr.</u>

Dette forhold medfører i nogen udstrækning at kunden selv forsøger at afhænde campingvognen, hvorved momsbeløb helt undgås.

Specielt blandt kunder der er i momsberøede erhverv, møder hele branchen stor vantro med hensyn til ovennævnte forhold, der efter vor opfattelse ikke har været til sigtet i loven om merværdiafgift.

Vedrørende finansministerens kommentar: se besvarelsen af spørgsmål 2.

Bilag 3.

Finansministerens bemærkninger til bilag 2.

Dansk Caravan Forhandler-Forening ønsker reglerne om merværdiafgift af brugte caravans ændret. Foreningen anfører, at brugte caravans koster mange gange mere end de fleste andre brugte varer, og at de handles hyppigere end andre brugte varer, såsom fjernsyn, radioer og køleskabe. Foreningen anfører endvidere, at afgiften på brugte caravans medfører, at disse handles privat i stedet for gennem forhandlerne.

Man skal hertil bemærke, at der foruden caravans også omsættes andre kostbare varer i brugt stand, f. eks. lystfartøjer, ægte tæpper og antikviteter.

I et generelt afgiftssystem er det både af praktiske og regnskabsmæssige grunde nød-

vendigt, at afgiften også hviler på omsætningen af brugte varer. Dels vil det i mange tilfælde være vanskeligt at afgøre, om en vare skal betragtes som ny eller brugt, dels vil det i de mange virksomheder, der sælger både nye og brugte varer, volde besvær at dele salget op i afgiftspligtigt og afgiftsfrit salg.

For brugte biler gælder der særlige regler om afgiftsberegningen. Som foreningen er klar over, er dette imidlertid begrundet i registreringsafgiften.

Opmærksomheden henledes på, at Dansk Caravan Forhandler-Forening ikke i henvendelsen har anført, hvordan foreningen ønsker reglerne ændret.

Bilag 4.

GROSSERER-SOCIETETET

Den 6. marts 1973.

Vedrørende forslag til ændring af merværdiafgiftsloven.

Af den af udvalget den 28. f. m. afgivne betænkning i forbindelse med det den 24. oktober f. å. i Folketinget fremsatte lovforslag om ændring af merværdiafgiftsloven fremgår, at et flertal af udvalgets medlemmer ønsker at ophæve fradragsmuligheden for indgående merværdiafgift i forbindelse med *indkøb* af motorkøretøjer, der ikke udelukkende anvendes i erhvervsvirksomheder.

Begrundelsen for dette ønske skulle være, at de nugældende regler i visse tilfælde gav mulighed for fradrag for erlagt afgift i et omfang, der ikke stod i forhold til de pågældende motorkøretøjers anvendelse til erhvervskørsel.

Grosserer-Societetet må på det skarpeste protestere mod den påtænkte ændring af fradragsreglerne, idet erhvervslivet vil blive ramt meget hårdt af den omkostningsforøgelse i varedistributionen, en gennemførelse af forslaget vil betyde. Især vil forøgelsen i anskaffelsesomkostningerne ramme den mindre erhvervsdrivende særligt hårdt.

En meget stor del af automobilparken anvendes både som varevogne og som automobiler til privatbrug. Denne kombinerede anvendelse må siges at være rationel og ganske naturlig, når man tænker på, hvad der her i landet skal betales i indregistreringsafgift for biler. Hvor det i andre lande er lige så normalt, også for mindre virksomheder, at have en skarp adskillelse mellem biler til varedistribution og biler til privat kørsel, tvinges erhvervslivet i Danmark, for at få så lave investeringer som muligt i bilparken, til at anvende de samme biler både til vare- og til privatkørsel. Udsigterne til

et meget stort betalingsunderskud i de kommende år gør det uforståeligt, at regeringen med dette ændringsforslag fremmer tendensen til en skarp adskillelse mellem vare- og privatbiler, som kan medføre en yderligere væsentlig forøgelse af valutaproblemet.

Gennemføres forslaget, betyder det højere omkostninger i varefordelingen. Omkostninger der kun kan skaffes dækning for gennem højere priser, og den af finansministeren skønnede merindtægt for statskassen på ca. 50 mill. kr. årligt vil bidrage til en yderligere forøgelse af pristallet.

Ved den valgte — tilfældige — vægtgrænse på 3 tons tilladt totalvægt animeres erhvervslivet til ved nyanskaffelser at indkøbe biler af en størrelse, der især ved varedistribution i byområder er uhensigtsmæssig, og som ikke virker fremmende på trafikafviklingen i snævre gader.

Den valgte vægtgrænse virker også forstyrrende ind på omsætningen i en hel branche, idet ikke alle bilproducenter kan tilbyde varevogne lige på den anden side af den fastsatte grænse. Bortfaldet af fradraget vil derfor virke diskriminerende over for de importører og autoforhandlere, der hidtil har solgt de vogne, der har dækket en væsentlig del af behovet, og hvor fabrikernes produktionsprogrammer ikke omfatter varevogne over 3 tons.

Ønsker man at fjerne visse vildskud ved de nuværende regler, skal man henstille, at det gøres under en form, der ikke straffer det legale erhvervslivs varedistribution og medfører en irrational investering i landets varevognspark.

Grosserer-Societetet
Dan Bjørner,
 formand.

/ H. Sejer-Petersen,
 generalsekretær.

Bilag 5.

Finansministerens bemærkninger til bilag 4.

Grosserer-Societetet protesterer mod det fremsatte ændringsforslag vedrørende merværdiafgiften, hvorefter reglerne om registrerede virksomheders fradragsret for motorkøretøjer ændres. Grosserer-Societetet anfører, at erhvervslivet vil blive ramt meget hårdt af den omkostningsforøgelse i varedistributionen, en gennemførelse af forslaget vil betyde.

Man skal hertil bemærke, at Grosserer-Societetet i væsentlig grad synes at have misforstået ændringsforslaget.

Grosserer-Societetet går fejlagtigt ud fra, at der er fradragsret for merværdiafgift vedrørende anskaffelsen af biler til blandet anvendelse, og protesterer imod, at denne fradragsret ophæves. For en ordens skyld skal

nævnes, at der efter de gældende regler ikke er fradragsret for anskaffelsesudgifterne for sådanne køretøjer. Kun afgiften vedrørende driften er fradragsberettiget.

Grosserer-Societetet går endvidere fejlagtigt ud fra, at der vil ske ændring af fradragsreglerne for varebiler. Ændringsforslaget berører imidlertid ikke varevognene. De gældende regler om fradragsret for vare- og lastvogne ændres ikke. Dette gælder både vogne over og under 3 tons totalvægt. Ændringen vil således ikke tilskynde virksomhederne til at anskaffe større biler, således som Grosserer-Societetet har anført.

Man har ikke i øvrigt bemærkninger til henvendelsen.