

Lovforslag nr. L 54. Fremsat den 9. november 2005 af skatteministeren (Kristian Jensen)

Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og skatteforvaltningsloven mv. (Indførelse af motorankenævn mv.)

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 977 af 2. december 2002 med de ændringer, der følger af § 19 i lov nr. 473 af 9. juni 2004 og § 57 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, udgår »tilhører og«.
2. I § 2, stk. 1, nr. 7, *litra b*, indsættes efter »personbefordring«: ». Køretøjerne må dog gerne anvendes til privat transport af idrætsudstyr, der er af en sådan karakter eller mængde, at det må transporteres i et køretøj af denne størrelse, og i forbindelse hermed til privat befordring af personer i førerrummet samt til beboelse«.
3. § 2, stk. 1, nr. 11, affattes således:
 - »1) påhængs- og sættevogne, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport. Disse påhængs- og sættevogne må ikke benyttes til personbefordring, medmindre der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet uddannelse,«.
4. I § 4, stk. 7, 2. pkt., ændres »§ 10, stk. 5« til: »§ 10, stk. 4«.
5. § 4, stk. 12, 4. pkt., affattes således:
 - »Er der ikke anmeldt en pris for køretøjet efter § 9, stk. 1, fastsættes den afgiftspligtige værdi til den værdi, der ville have været gældende ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt, jf. § 10, stk. 2.«.
6. I § 4, stk. 13, 1. pkt., ændres »afgiftsberigtiges efter vurdering af« til: », afgiftsberigtiges efter skøn over«.
 7. I § 7 a, stk. 3, 5. pkt., ændres »§ 10, stk. 5« til: »§ 10, stk. 4«.
 8. I § 7 c, stk. 1, udgår », jf. § 10,«.
 9. I § 7 c, stk. 4, udgår », samt procedurer i forbindelse med vurdering og udførsel af køretøjer«.
 10. I § 8, stk. 1, 2. pkt., ændres »forhandleravance« til: »samlet avance for importør og forhandler«.
 11. § 9, stk. 1, 2. pkt., ophæves.
 12. § 9, stk. 2, 4. pkt., affattes således:
 - »Såfremt den samlede avance for importør og forhandler er under 9 pct., forhøjes den afgiftspligtige værdi med 25 pct. af forskellen mellem en beregnet avance og den faktiske avance.«.
 13. I § 9, stk. 4, ændres »ved vurdering af køretøjet« til: »af køretøjet skønsmæssigt«.
 14. §§ 10-13 affattes således:
 - »§ 10. For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi til køretøjets almindelige pris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Den almindelige pris fastsættes efter salg til bruger her i landet i den stand, hvori køretøjet skal registreres.
 - Stk. 2. Den afgiftspligtige værdi kan ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.
 - Stk. 3. Brugte biler og motorcykler, der skal registreres her i landet første gang, skal inden værdifastsættelsen forevises en synsvirksomhed, der syner køretøjet med henblik på at fastslå køretøjets identitet, kilometerstand, udstyr og stand generelt. Synsvirksomhedens påtegning på

synspapirerne indgår i myndighedens værdifastsættelse af køretøjet. Værdifastsættelsen kan ske uden at køretøjet forevises for myndigheden. Myndigheden kan besigtige et køretøj, hvis den finder det nødvendigt.

Stk. 4. Den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. § 4, stk. 10, og som fremtræder som ved første registrering, er køretøjets brugsværdi. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte regler for opgørelse af den afgiftspligtige værdi efter stk. 1-4.

Motorankenævnet

§ 11. Motorankenævnene afgør klager over told- og skatteforvaltningens afgørelser om:

- 1) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer efter § 9, stk. 4.
- 2) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer efter § 10.
- 3) Fastsættelse af godtgørelse efter § 7 b.
- 4) Afslag på anmodning om genoptagelse af en afgørelse som nævnt i nr. 1-3.

§ 12. Skatteministeren bestemmer landets inddeling i motorankenævnskredse.

Stk. 2. Hvert motorankenævnet består af 3 medlemmer. Medlemmerne tillige med en suppleant for hvert medlem udnævnes af skatteministeren.

Stk. 3. Af de 3 nævnsmedlemmer skal en være teknisk kyndig og en handelskyndig. Disse to medlemmer udnævnes efter indstilling fra hovedorganisationerne af bilejere. Hovedorganisationerne skal indstille mindst to personer til henholdsvis teknisk kyndigt og handelskyndigt medlem af motorankenævnet, og mindst to personer til hver af funktionerne som suppleant for hvert af disse to medlemmer.

Stk. 4. En ansat i told- og skatteforvaltningen kan ikke være medlem af eller stedfortræder i et motorankenævnet. Ingen kan samtidig være medlem af eller stedfortræder i et motorankenævnet og Landsskatteretten.

Stk. 5. Den ordinære funktionsperiode for medlemmer og suppleanter af motorankenævnet er 4 år. Den første funktionsperiode begynder den 1. april 2006.

Stk. 6. Er et medlem fraværende fra motorankenævnets møder i en sammenhængende periode på over 6 måneder, ophører den pågældende med at være medlem af motorankenævnet. Skat-

teministeren udnævner i så fald efter reglerne i stk. 2-4 et nyt medlem af motorankenævnet for den resterende del af funktionsperioden. Det samme gælder, hvis et medlem i øvrigt udtræder af et motorankenævnet.

Stk. 7. Skatteministeren fastsætter en forretningsorden for motorankenævnene.

Stk. 8. Skatteministeren fastsætter regler om vederlæggelse af motorankenævnets medlemmer.

Stk. 9. Told- og skatteforvaltningen stiller sekretariatsbistand til rådighed for motorankenævnene.

§ 13. Klage til et motorankenævnet kan indgives af enhver, der har en væsentlig, direkte og individuel retlig interesse i den afgørelse, der klages over.

Stk. 2. Klagen skal indgives skriftligt og begrundet til told- og skatteforvaltningen. Klagen skal være modtaget i told- og skatteforvaltningen senest 3 måneder efter modtagelsen af den afgørelse, der klages over. Klagen afvises, hvis den indgives efter udløbet af fristen. Motorankenævnet kan dog se bort fra en fristoverskridelse, hvis særlige omstændigheder taler derfor.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan genoptage den afgørelse, der er klaget over, hvis klageren er enig i det. I andre tilfælde sender told- og skatteforvaltningen klagen til motorankenævnet sammen med en udtalelse om klagen.

Stk. 4. Bestemmelserne i skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1-3, om sagsfremstilling og høring finder tilsvarende anvendelse ved motorankenævnets behandling af en klage.

Stk. 5. Ved høringen efter stk. 4 skal der oplyses om, at sagens parter i øvrigt har ret til at udtale sig skriftligt eller mundtligt over for motorankenævnet. Motorankenævnet kan, hvis udtalelsen ikke er afgivet inden for en rimelig tid, fastsætte en frist for afgivelse af udtalelsen.

Stk. 6. Motorankenævnet kan uanset klagens formulering foretage afledte ændringer.

Stk. 7. Ved klage over afslag på en anmodning om genoptagelse kan motorankenævnet vælge at gennemføre ændringen, hvis parterne er enige deri og genoptagelse findes berettiget.

15. I § 22, stk. 3, udgår »efter forhandling med justitsministeren«.

16. I § 25, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Enhver køber, sælger eller leverandør af køretøjer eller dele til fremstilling af køretøjer skal efter anmodning give told- og skatteforvaltning-

gen, et motorankenævn eller Landsskatteretten de fornødne oplysninger til brug ved beregning af afgiften«.

17. I § 27, stk. 1, nr. 2, udgår »§ 13, stk. 2,«.

§ 2

I skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 758 af 2. august 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 3, ændres »eller et vurderingsankenævn« til: », et vurderingsankenævn eller et motorankenævn«, og »skatte- eller vurderingsankenævn« til: »skatte-, vurderings- eller motorankenævn«.

2. I § 11, stk. 1, indsættes som nr. 5:

»5) Motorankenævnenes afgørelser efter lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv.«.

3. I § 12, stk. 1, ændres »2« til: »4«.

4. I § 12, stk. 4, 1. og 2. pkt., affattes således:

»Stk. 4. Ud over de retsmedlemmer, der er nævnt i stk. 3, udnævner skatteministeren 4 særligt motorsagkyndige retsmedlemmer. Af disse medlemmer skal to repræsentere bilbranchen og to Færdselsstyrelsen.«.

5. I § 19, stk. 5, indsættes som nr. 6:

»6) Afgørelser, der kan påklages til motorankenævn, jf. § 11 i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv.«.

6. I § 42, stk. 4, 3. pkt., indsættes efter »retsmedlemmer«: », eller ved klage over afgørelser truffet af motorankenævn«.

7. I § 47, stk. 1, 2. pkt., ændres »og sager vedrørende vurdering af fast ejendom« til: », sager vedrørende vurdering af fast ejendom og sager vedrørende vurdering af køretøjer efter registreringsafgiftsloven«.

§ 3

I lov om opkrævning af skatter og afgifter mv. (Opkrævningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 28. april 2003, som ændret bl.a. ved § 44 i lov nr. 430 af 6. juni 2005 og senest ved § 51 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, foretages følgende ændring:

1. I § 18, stk. 4, indsættes som 2. pkt.

»Inddrivelse kan ske ved lønindeholdelse, jf. § 14, og ved udpantning.«

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Lovens §§ 1 og 2 har virkning fra den 1. april 2006.

Stk. 3. De pr. den 1. april 2006 igangværende sager hos vurderingsmændene om indsigelser mod vurderingsmændenes afgørelser overgår den nævnte dato til behandling ved motorankenævnene i det omfang, afgørelsen ligger inden for motorankenævnenes kompetence efter § 11.

Stk. 4. De pr. den 1. april 2006 igangværende sager i første instans hos vurderingsmændene overgår den nævnte dato til behandling i told- og skatteforvaltningen.

Stk. 5. Afgørelser truffet af vurderingsmænd i første instans før den 1. april 2006 kan påklages til motorankenævnene efter reglerne i § 13.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Det primære formål med lovforslaget er at styrke retssikkerheden ved administration af registreringsafgiftsloven.

Det sker ved at afskaffe den gældende ordning med vurderingsmænd. Disse vurderingsmænd afgør visse spørgsmål af skønmæssig karakter efter registreringsafgiftsloven; de såkaldte vurderingssager. Vurderingsmændenes afgørelser er med enkelte undtagelser endelige forstået på den måde, at der ikke kan klages til anden administrativ myndighed over vurderingsmændenes afgørelser.

I stedet foreslås en ordning, hvor alle afgørelser i første instans om registreringsafgift træffes af told- og skatteforvaltningen.

I ordningen indgår, at der etableres 3-4 motorankenævner til at afgøre klager over told- og skatteforvaltningens afgørelser, men kun klager over afgørelser af den type, der hidtil er blevet afgjort af vurderingsmænd. Motorankenævnenes afgørelser vil kunne påklages til Landsskatteretten.

Andre afgørelser om registreringsafgift, truffet af told- og skatteforvaltningen, kan som i dag påklages direkte til Landsskatteretten.

Forslaget sikrer således, at der bliver en reel klagemulighed i vurderingssager, og at der bliver en adskillelse mellem den myndighed, der klages over, og den myndighed, der klages til.

Samtidig forventes den foreslåede ordning at kunne medføre en effektivisering af administrationen af registreringsafgiftsloven derved, at alle afgørelser i første instans om registreringsafgift fremover træffes af told- og skatteforvaltningen. Det forventes således, at sagsbehandlingstiden vil kunne halveres.

Herudover foreslås nogle mindre justeringer af registreringsafgiftsloven, jf. § 1, nr. 1-3, 10-12, 14 (fsva. § 10, stk. 4, 2. pkt.) og 15 og opkrævningslovens § 18, stk. 4.

2. Gældende ret

2.1. Første instans: Registreringsafgiftsloven administreres som udgangspunkt af told- og skatteforvaltningen, jf. dog nedenfor under punkt 2.3.

Told- og skatteforvaltningen har således kompetencen til at træffe afgørelser i første instans om registreringsafgift, bortset fra følgende typer af afgørelser (de såkaldte vurderingssager):

- 1) Afgørelser om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer, hvor der enten ikke er anmeldt en pris, eller hvor betingelserne for afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke er opfyldt, jf. registreringsafgiftslovens § 9, stk. 4.
- 2) Afgørelser om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte biler, jf. registreringsafgiftslovens § 10.
- 3) Afgørelser om afgiftsberigtigelse eller godtgørelse af afgift i forbindelse med udførsel af et køretøj fra landet, jf. registreringsafgiftslovens § 13, stk. 1.

2.2. Klage: Indtil den 1. november 2005 kunne afgørelser truffet af ToldSkat i første instans om følgende spørgsmål påklages direkte til Landsskatteretten, jf. den daværende § 29 a i registreringsafgiftsloven:

- 1) Spørgsmål om, hvorvidt et motorkøretøj er afgiftspligtigt efter § 1, stk. 2 og 3, og § 7 og § 7 a.
- 2) Spørgsmål om omfanget af en afgiftsfritagelse efter § 2 og § 3, stk. 1-3.
- 3) Spørgsmål om afgiftens beregning efter §§ 4-6.
- 4) Spørgsmål om den afgiftspligtige værdi efter § 8.

I Landsskatteretten blev disse klager afgjort med medvirken af særligt motorsagkyndige retsmedlemmer.

Andre afgørelser om registreringsafgift, truffet af de regionale told- og skattemyndigheder, kunne indtil den 1. november 2005 påklages til Told- og Skattestyrelsen, hvis afgørelse af klagen ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Fra den 1. november 2005 påklages alle afgørelser om registreringsafgift, truffet af told- og skatteforvalt-

ningen, direkte til Landsskatteretten, jf. lov nr. 427 af 6. juni 2005 og lov nr. 428 af samme dato. Klager som nævnt i den tidligere § 29 a i registreringsafgiftsloven afgøres fortsat med medvirken af særligt motorsagkyndige, mens øvrige klager afgøres som kontorsager i Landsskatteretten.

Såvel før som efter den 1. november 2005 betales gebyr for at indgive klage til Landsskatteretten over afgørelser som nævnt i den tidligere § 29 a i registreringsafgiftsloven, og staten yder omkostningsgodtgørelse til klager for udgifter ved at klage.

Der bliver ikke ydet omkostningsgodtgørelse vedrørende udgifter forbundet med andre klager til Landsskatteretten over told- og skatteforvaltningens afgørelser efter registreringsafgiftsloven, og der betales ikke gebyr for disse klager.

2.3. Vurderingsmyndighed: De typer af afgørelser i første instans om registreringsafgift, der ikke træffes af told- og skatteforvaltningen, jf. ovenfor under punkt 2.1., træffes af særlige vurderingsmænd. Det har sammenhæng med, at disse afgørelsestyper normalt er forbundet med et ikke ubetydeligt skøn.

Vurderingsforretningerne udføres for hver vurderingsdistrikt af 3 vurderingsmænd. Der er i dag 6 vurderingsdistrikter. Told- og skatteforvaltningen yder sekretariatsbistand til vurderingsmændene.

Vurderingsmænd udnævnes af skatteministeren. Af de tre vurderingsmænd i et vurderingsdistrikt skal en være teknisk kyndig og en handelskyndig. Disse to vurderingsmænd udnævnes efter indstilling fra hovedorganisationerne af bilejere.

Vurderingsmænd afgør ikke kun spørgsmål af den nævnte karakter i første instans, men i praksis som udgangspunkt også indsigelser mod deres egne afgørelser. Vurderingsmænds afgørelser kan som udgangspunkt ikke påklages til anden administrativ myndighed, og dermed kun ændres af domstolene.

Klager over vurderingsmænds afgørelser kan dog indgives til told- og skatteforvaltningen for så vidt angår spørgsmål, om vurderingsmændene har fulgt de bestemmelser, der er fastsat i Skatteministeriets cirkulære nr. 139 af 19. juni 1991 om vurdering af motor køretøjer m.v., jf. § 4, stk. 3, i cirkulæret. Der ydes ikke omkostningsgodtgørelse vedrørende udgifter forbundet med klage til told- og skatteforvaltningen over vurderingsmænds virke.

3. Lovforslaget

3.1. Første instans: Det foreslås at forenkle den struktur, hvori registreringsafgiftsloven administreres.

Det sker for det første med et forslag om at samle kompetencen til at administrere registreringsafgiftsloven i første instans hos told- og skatteforvaltningen. Dette er i overensstemmelse med princippet i § 1 i skatteforvaltningsloven, hvorefter told- og skatteforvaltningen bl.a. udoøver forvaltning af lovgivningen om skatter.

Dette indebærer, at ordningen med vurderingsmænd, der træffer afgørelser i første instans, afskaffes.

Told- og skatteforvaltningen fastsætter allerede i dag en foreløbig værdi for hvert enkelt køretøj. Efter forslaget skal told- og skatteforvaltningen fremover fastsætte den endelige værdi. Herved undgås dobbeltarbejde, og ekspeditionstiden reduceres.

Det er tanken, at skatteforvaltningens administration af registreringsafgiftsloven samles i Aalborg, Århus, Odense og Høje-Taastrup, således at Aalborg, Århus og Odense geografisk dækker områderne for hver af de kommende 3 regioner på Fyn og i Jylland, mens Høje-Taastrup dækker hele Sjælland, Lolland, Falster og Bornholm.

Ved denne samling af kompetencen i første instans bliver organisationen lettere at forstå for den enkelte borger, og der skabes mulighed for at gøre administrationen mere effektiv. Således forventes sagsbehandlingstiden i disse sager at kunne nedbringe betragteligt.

3.2. Klage: Der foreslås en ny klagestruktur for vurderingssager, jf. punkt 2.1. Forslaget berører ikke de sagstyper, der i dag afgøres af told- og skatteforvaltningen med klageadgang direkte til Landsskatteretten.

Told- og skatteforvaltningens afgørelser i vurderingssager skal efter forslaget kunne påklages til regionale motorankenævne. Motorankenævnens afgørelser skal kunne påklages til Landsskatteretten.

Det foreslås, at Landsskatterettens afgørelser af klager over motorankenævnens afgørelser skal ske med medvirken af særligt motorsagkyndige retsmedlemmer.

Det foreslås, at der ikke skal kunne indhentes syn og skøn ved Landsskatterettens behandling af klager over afgørelser efter registreringsafgiftsloven. Dette svare til den gældende ordning ved klage til Landsskatteretten over vurderingsankenævnens afgørelser.

Det foreslås, at der, som i dag ved klage til vurderingsankenævn, ikke ydes omkostningsgodtgørelse til udgifter ved at klage til et motorankenævn.

Det foreslås, at der ydes omkostningsgodtgørelse til udgifter ved at klage over et motorankenævn afgørelse til Landsskatteretten.

Det foreslås, at der ikke skal betales gebyr ved klage til Landsskatteretten.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 14, og § 2.

3.3. *Motorankenævn*: Det foreslås, at der etableres en ordning med motorankenævn, der afgør klager over told- og skatteforvaltningens afgørelser om:

- 1) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer, hvor der enten ikke er anmeldt en pris, eller hvor betingelserne for afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke er opfyldt, jf. registreringsafgiftslovens § 9, stk. 4.
- 2) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte biler, jf. registreringsafgiftslovens § 10.
- 3) Godtgørelse af afgift i forbindelse med udførsel af køretøjer fra landet, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b.

Efter forslaget bestemmer skatteministeren landets inddeling i motorankenævnskredse. Det er vurderingen, at der næppe er behov for mere end 3-4 motorankenævnskredse, og dermed 3-4 motorankenævn. I den gældende ordning er der omkring 2.000 klager årligt til vurderingsmændene.

Hver af disse motorankenævn sammensættes, ligesom vurderingsmyndigheden i dag inden for et vurderingsdistrikt, af tre personer, hvoraf en skal være teknisk kyndig og en skal være handelskyndig. Disse to medlemmer af et motorankenævn udnævnes efter indstilling fra hovedorganisationerne af bilejere.

Medlemmer af motorankenævn udnævnes, som vurderingsmænd i dag, af skatteministeren. Skatteministeren udnævner således uden indstilling et medlem af hvert motorankenævn.

En ansat i told- og skatteforvaltningen kan ikke være medlem af et motorankenævn. Og ingen kan samtidig være medlem af et motorankenævn og Landsskatteretten. Dette for at sikre en klar adskillelse mellem den myndighed, der klages over, og den myndighed, der klages til.

Efter forslaget fastsætter skatteministeren en fælles forretningsorden for motorankenævnenes virke, og regler for vederlæggelse af medlemmer af motorankenævn.

Efter forslaget stiller told- og skatteforvaltningen sekretariatsbistand til rådighed for motorankenævnene.

Ligesom ved klage til vurderingsankenævn skal en klage til motorankenævn indgives til sekretariatet, der kan afgøre klagen i forståelse med klageren. Kan der ikke opnås en sådan forståelse, skal klagen forelægges motorankenævnet til afgørelse.

I det hele er det tilstræbt, at reglerne om motorankenævns etablering og virke i størst mulig grad følger

reglerne for vurderingsankenævns etablering og virke, jf. kapitlerne 4 og 15 i skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 758 af 2. august 2005.

Det foreslås, at Skatterådet skal kunne ændre en afgørelse truffet af et motorankenævn, hvis afgørelsen er åbenbart ulovlig. Dette svarer til den gældende ordning vedrørende skatteankenævn og vurderingsankenævn.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 14 (fsva. §§ 11-13) og § 2, nr. 1.

3.4. *Leasing til statsinstitutioner*: Efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 2, er personkøretøjer og visse varevogne, som tilhører og udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner, som udgangspunkt fritaget for afgift.

Betingelsen om at køretøjet skal tilhøre en statsinstitution forhindrer, at institutionen kan lease køretøjer afgiftsfrit. Dermed forhindres også, at leasingselskaber kan komme ind på dette marked.

Det foreslås, at statsinstitutionerne også skal kunne lease køretøjer afgiftsfrit.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 1.

3.5. *Beboelse i visse biler over fire tons*: Efter registreringsafgiftslovens § 2 stk.1 nr. 7, litra b, er biler med en tilladt totalvægt over fire tons, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til bibliotek eller til erhvervsmæssigt formål, f.eks. tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lignende, fritaget for afgift. Køretøjerne må ikke benyttes til privat personbefordring.

Indrettes køretøjet med faciliteter som f.eks. sovepladser, køkken, bad eller toilet, således at køretøjet kan anvendes til ophold og beboelse, skal det afgiftsberigtiges som almindelige personbiler, dvs. med fuld afgift.

Det foreslås, at der åbnes for at sådanne specielt indrettede store køretøjer kan anvendes til transport af idrætsudstyr, og at køretøjet i forbindelse hermed kan anvendes til privat personbefordring og beboelse.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 2.

3.6. *Forhandleravance*: Efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, skal der i den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj altid indregnes en forhandleravance på mindst 9 pct.

Landsskatteretten har ved en kendelse af 28. november 2003, som offentliggjort i SKM2003.128.LSR, præciseret, at loven ikke indeholder krav om en bestemt fordeling af denne mindsteavance mellem forhandler og importør.

Dette foreslås præciseret, at mindsteavancen på 9 pct. omfatter den samlede avance hos importør og forhandler.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 10 og 12.

3.7. Anmeldelse af priser: Efter registreringsafgiftslovens § 9, stk. 1, kan et nyt køretøj afgiftsberigtiges på grundlag af en anmeldt almindelig pris for køretøjet.

Landsskatteretten har ved en kendelse af 14. april 2004, som offentliggjort i SKM2004.180.LSR, præciseret, at afgiftsberigtigelsen af en nyt køretøj kan ske til en lavere pris end den anmeldte almindelige pris, hvis det godtgøres, at køretøjet sælges til en lavere pris, og betingelserne efter registreringsafgiftslovens § 8 er opfyldt.

I den sag, der var forelagt Landsskatteretten til afgørelse, var der anmeldt én almindelig pris for køretøjer af den pågældende art, og én anden almindelig pris af en parallelimportør af disse køretøjer.

Det foreslås præciseret, at der således kan ske afgiftsberigtigelse på grundlag af en anden anmeldt almindelig pris end den oprindeligt anmeldte.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 11.

3.8. Biler over 35 år: Efter registreringsafgiftslovens § 10, stk. 5, er den afgiftspligtige værdi af køretøjer, der er mere end 35 år gamle, køretøjets brugsværdi. I praksis sættes den afgiftspligtige værdi typisk til ca. 40 pct. af den oprindelige nypris.

Ved godtgørelsesordningens indførelse i 2002 blev køretøjer over 35 år undtaget fra godtgørelse, idet der ellers ville blive godtgjort mere end der var betalt, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 4. Det er dog muligt at få godtgørelse for køretøjer ved udførsel her fra landet lige før de fylder 35, f.eks. til Sverige, med henblik på senere genindførsel med en afgiftspligtig værdi på 40 pct. af nyprisen.

Det foreslås derfor, at afgiften fastsættes til den udbetalte godtgørelse, hvis der for samme køretøj er udbetalt godtgørelse efter § 7 b,.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 14 (fsva. § 10, stk. 4, 2. pkt.).

4. Økonomiske konsekvenser for staten, amterne og kommunerne

Lovforslaget har ikke nævneværdige provenumæssige konsekvenser for staten, amterne og kommunerne.

5. Administrative konsekvenser for staten

5.1. Told- og skatteforvaltningen

Engangsudgifter til IT, information og uddannelse ca. 0,3 mio. kr.

Løbende besparelser på omkring 3,5 mio. kr. årligt og tilførsel af 6-8 årsværk.

Besparelsen samt antallet af yderligere årsværk fremkommer således:

Nedlæggelse af de nuværende vurderingsmyndigheder betyder, at der sker en besparelse på ca. 5 mio. kr. til aflønning af de ca. 20 eksterne vurderingsmænd.

Besparelsen ved nedlægges af de nuværende vurderingssekretariater skønnes at modsvare den øgede ressourceindsats for endelig værdifastsættelse ved told- og skatteforvaltningen.

Aflønning af medlemmer af 3-4 motorankenævnen forventes at udgøre ca. 1-1,5 mio. kr.

Sekretariatsbistand mv. til motorankenævnen forventes at kræve ca. 6-8 årsværk.

5.2. Landsskatteretten

En gennemførelse af lovforslaget vil medføre en årlig merudgift på omkring 3 mio. kr. Som følge af den betydelige usikkerhed, der er forbundet med skønnet over det årlige antal klager til Landsskatteretten som følge af lovforslaget, er den her opgjorte merudgift også behæftet med betydelig usikkerhed. I merudgiften er indregnet en tilførsel på 5 årsværk og 2 yderligere motorsagkyndige retsmedlemmer.

6. Administrative konsekvenser for amter og kommuner

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for amter og kommuner.

7. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne

Lovforslaget har den administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne, at de hurtigere end i dag vil kunne få fastsat registreringsafgiften for et køretøj.

Herudover styrkes retssikkerheden ved indførelse af et administrativt klagesystem i vurderingssager.

9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Forhold til EU-retten

Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.

11. Høring

Udover relevante ministerier har lovforslaget været sendt i høring hos Advokatrådet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Dansk Automobilfor-

handler Forening, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Finans og Leasing, Dansk Handel og Service, Dansk Idræts-Forbund, Dansk Industri, Dansk Ride Forbund, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Skatteborgerforening, FDM, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af

Statsautoriserede Revisorer, Landsskatteretten, Motorcykel Importør Foreningen, Told- og Skattestyrelsen og de 6 nuværende motorvurderingsmyndigheder.

Som bilag er medtaget en oversigt over modtagne bemærkninger til lovforslaget og kommentarer til bemærkningerne.

Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, amterne og kommunerne	Ingen.	
Administrative konsekvenser for stat	Besparelse for told- og skatteforvaltningen på omkring 3, 5 mio. kr.	Engangsudgift for told- og skatteforvaltningen på ca. 0,3 mio. kr., og tilførsel af 6-8 årsværk. Årlig merudgift for Landsskatteretten på ca. 3 mio. kr., tilførsel af ca. 5 årsværk og tilførsel af 2 yderligere retsmedlemmer.
Administrative konsekvenser for amter og kommuner	Ingen.	
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne	De vil hurtigere end i dag vil kunne få fastsat registreringsafgiften for et køretøj. Herudover styrkes retssikkerheden ved indførelse af et administrativt klagesystem i vurderingssager.	
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	
Forholdet til EU-retten	Ingen EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter bestemmelsen kan danske statsinstitutioner nu lease personbiler og visse varevogne afgiftsfrit.

Der henvises herom til punkt. 3.4. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Efter bestemmelsen kan biler som nævnt i § 2, stk. 1, nr. 7, litra b, anvendes til transport af idrætsud-

styr og i forbindelse hermed til privat personbefordring og beboelse.

Der henvises herom til punkt. 3.5. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Ændringen er af redaktionel karakter.

Til nr. 4-9 og 13

Ændringerne er redaktionelle følger af forslaget om en ændret struktur, jf. § 1, nr. 14.

Til nr. 10 og 12

Med bestemmelserne præciseres, at kravet om en mindsteavance på 9 pct. gælder den samlede avance i alle led fra importør til forhandler, og ikke kun avancen hos det sidste led i forhandlerkæden.

Der henvises herom til punkt. 3.6. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Med bestemmelsen præciseres, at afgiftsberigtigelse af et nyt køretøj kan ske på grundlag af en lavere pris end den, der oprindelig er anmeldt for køretøjet, hvis det godtgøres, at køretøjet sælges til den lavere pris, og betingelserne efter registreringsafgiftslovens § 8 er opfyldte.

Der henvises herom til punkt. 3.7. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Bestemmelsen i § 10 er med redaktionelle ændringer en videreførelse af den gældende § 10 i registreringsafgiftsloven. Bestemmelsen vedrører fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte biler.

Der er dog foretaget den indholdsmæssige ændring, at det i stk. 4, sidste pkt., er anført, at myndigheden (told- og skatteforvaltningen, et motorankenævn eller Landsskatteretten) afgør, om der er grund til at besigtige det køretøj, der skal træffes afgørelse om. Efter den gældende § 10, stk. 3, sidste pkt., i registreringsafgiftsloven kan den, der ønsker bilen værdiansat, kræve, at vurderingsmændene besigtiger køretøjet, før de træffer afgørelsen.

Bestemmelsen følger de almindelige principper for myndighedernes procesledelse. Myndigheden har ansvaret for, at den afgørelse, myndigheden træffer, er tilstrækkelig oplyst. Ved administration af bestemmelsen vil det således blive tillagt betydning, hvis den, som afgørelsen vedrører, ønsker en besigtigelse af køretøjet, før der træffes afgørelse.

Der er endvidere foretaget den ændring vedrørende køretøjer, der er mere end 35 år gamle, jf. § 10, stk. 4, at afgiften fastsættes til den udbetalte godtgørelse, hvis der er udbetalt godtgørelse efter § 7 b for køretøjet.

Bestemmelsen i § 11 angiver de typer af afgørelser, der kan påklages til et motorankenævn. Det er visse afgørelser truffet af told- og skatteforvaltningen.

Nærmere bestemt er det for det første afgørelser om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer, hvor der enten ikke er anmeldt en pris, eller hvor betingelserne for afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke er opfyldt.

For det andet afgørelser om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte biler.

For det tredje afgørelser om godtgørelse af afgift i forbindelse med udførsel af køretøjet fra landet.

For det fjerde afgørelser, hvor told- og skatteforvaltningen har afslået at genoptage en tidligere truffen afgørelse af den karakter, der kan påklages til et motorankenævn.

Bestemmelsen i § 12 angiver de nærmere regler for etablering af motorankenævne.

Efter bestemmelsen tilkommer kompetencen skatteministeren. Skatteministeren bestemmer således:

Landets inddeling i motorankenævnskredse.

Udnævnelse af det enkelte medlem af et motorankenævn.

Forretningsordene for motorankenævnene.

Regler for vederlæggelse af nævnsmedlemmerne.

Disse kompetencer og deres udmøntning er omtalt nærmere ovenfor under punkt 3.3.

Efter bestemmelsen stiller told- og skatteforvaltningen sekretariatsbistand til rådighed for motorankenævnene. Ligesom for sekretariatsbistanden til skatteankenævne og vurderingsankenævne vil det blive sikret, at sekretariatsfunktionen er organisatorisk adskilt fra den øvrige told- og skatteforvaltning.

Bestemmelsen i § 13 angiver regler for klage til et motorankenævn og nævnets behandling af en klage. Disse regler følger i størst muligt omfang de regler, der gælder for vurderingsankenævns behandling af en klage over vurdering af fast ejendom.

Efter stk. 1 kan enhver, der har en væsentlig, direkte og individuel retlig interesse i en afgørelse som nævnt i § 11, klage herover til motorankenævnet. Tilsvarende gælder retten til at klage over motorankenævnets afgørelse til Landsskatteretten, eller retten til at klage over told- og skatteforvaltningens afgørelser til Landsskatteretten.

Det beror på en konkret vurdering, om en klager er klageberettiget. I praksis vil det være den, der hæfter over for staten for afgiftens betaling, eller som over for staten er berettiget til at få godtgjort afgift, der har ret til at klage.

Efter stk. 2 afvises en klage, hvis den modtages efter udløbet af klagefristen på 3 måneder. Motorankenævnet kan dog se bort fra en fristoverskridelse, hvis særlige omstændigheder taler der for. Sådanne særlige omstændigheder kan eksempelvis være sygdom eller en langvarig rejse.

Efter stk. 3 kan told- og skatteforvaltningen vælge at genoptage den afgørelse, der er klaget over, frem for at forelægge klagen for motorankenævnet til afgø-

F. t. l. vedr. registreringsafgiftsloven m.v.

relse. Genoptagelse kan dog kun ske, hvis klageren er enig deri.

Efter stk. 6 kan motorankenævnet uanset klagens formulering foretage afledte ændringer. Det kan eksempelvis være tilfældet, hvis klagen er formuleret som en klage over omfanget af det tilbehør, der er til bilen. Her kan motorankenævnet i sin prøvelse ikke bundet til kun at tage stilling til spørgsmålet om tilbehør, men kan efterprøve den samlede værdifastsættelse af bilen. Motorankenævnet kan endvidere forhøje en påklaget værdifastsættelse, hvis der i øvrigt er grundlag herfor.

Nærmere regler for et motorankenævns behandling af en klage vil blive fastsat i en forretningsorden for motorankenævnene.

Til nr. 15

Bestemmelsen er en redaktionel følge af, at ansvaret for registrering af motorkøretøjer er overført fra justitsministeren til skatteministeren i forbindelse med beslutningen om at indføre digital motorregistrering, jf. bekendtgørelse nr. 209 af 21. marts 2005 om ændring i forretningsernes fordeling mellem ministrene.

Til nr. 16

Bestemmelsen er en sammenskrivning af den gældende § 13, stk. 2, og § 25, stk. 1, 2. pkt., i registreringsafgiftsloven.

Efter § 13, stk. 2, skal køber, sælger samt leverandører af køretøjer eller dele til fremstilling af køretøjer efter anmodning fra vurderingsmændene give oplysninger til brug ved vurderingsmændenes fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi.

Efter § 25, stk. 1, 2. pkt., skal enhver køber og sælger af køretøjer efter anmodning give de statslige told- og skattemyndigheder de nødvendige oplysninger til brug ved beregningen af afgiften.

Efter bestemmelsen udvides oplysningspligten for leverandører af køretøjer eller dele til fremstilling af køretøjer fra kun at gælde oplysninger til brug for de afgørelser, vurderingsmændene hidtil har truffet i første instans eller som klageinstans, jf. ovenfor under de almindelige bemærkninger, punkt 2.1., til at omfatte oplysninger til brug for alle afgørelser i første instans om beregning af registreringsafgift.

Til nr. 17

Bestemmelsen er en redaktionel følge af forslaget under nr. 14.

193 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag)

Til § 2

Til nr. 1

Efter bestemmelsen kan Skatterådet ændre en afgørelse, truffet af et motorankenævn, hvis afgørelsen er åbenbart ulovlig.

Til nr. 2

Efter bestemmelsen kan afgørelser, truffet af motorankenævn, påklages til Landsskatteretten.

Til nr. 3 og 4

Efter bestemmelserne udnævnes der 4 særligt motorsagkyndige retsmedlemmer, og en suppleant for hver af disse, til afgørelse af klager over afgørelser efter lov om registrering af motorkøretøjer mv.

Til nr. 5

Efter bestemmelsen skal der ikke udarbejdes en sagsfremstilling og foretages høring efter § 19, stk. 1-3, før der træffes en afgørelse i sager, der kan påklages til motorankenævn.

Til nr. 6

Efter bestemmelsen skal der ikke betales for at klage til Landsskatteretten over en afgørelse truffet af et motorankenævn.

Til nr. 7

Efter bestemmelsen kan der ikke udmeldes syn og skøn i landsskatteretssager om værdifastsættelse af køretøjer efter lov om registrering af motorkøretøjer mv.

Til § 3

Ifølge opkrævningslovens § 18, stk. 1, kan sager om overtrædelse af opkrævningsloven, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i visse tilfælde afgøres administrativt, det vil sige uden retslig forfølgning. Opkrævningslovens § 18, stk. 4, der omhandler inddrivelse af disse administrative bøder, blev ved lov nr. 430 af 6. juni 2005 nyaffattet i forbindelse med samlingen af den offentlige restanceinndrivelse i Skatteministeriet. Ved en fejl faldt 2. punktum, hvorefter inddrivelse af administrativt afgjorte bøder kan ske ved lønindeholdelse og udpantning, ud af bestemmelsen.

Konsekvensen er, at der fra og med den 1. november 2005 ikke kan iværksættes lønindeholdelse med henblik på inddrivelse af disse bøder, og at eventuelle verserende lønindeholdelser ikke kan opretholdes. Tilsvarende kan der ikke fra dette tidspunkt foretages udpantning af restanceinddrivelsesmyndighedens

pantefogder. Udlæg for administrativt fastsatte bøder vil derfor forudsætte et sædvanligt grundlag for tvangsfuldbyrdelse, jf. retsplejelovens § 478, stk. 1.

Lønindeholdelse og udpantning i relation til administrativt afgjorte bøder efter opkrævningsloven, der alene gælder for registreringspligtige virksomheder mv., anvendes kun i begrænset omfang. Det var imidlertid ikke hensigten, at inddrivelse af disse krav ikke skulle kunne ske ved anvendelse af de samme inddrivelsesmidler som hidtil. Det foreslås derfor, at hjemlen til at inddrive administrativt afgjorte bøder efter opkrævningsloven ved lønindeholdelse og udpantning genindsættes.

Det følger af forslaget til § 4, at § 3 skal træde i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således at der fra dette tidspunkt på ny kan ske inddrivelse af administrativt afgjorte bøder ved lønindeholdelse og udpantning.

Til § 4

Lovens ikrafttræden er dagen efter lovens bekendtgørelse i Lovtidende.

Lovens §§ 1 og 2 har virkning fra den 1. april 2006.

Fra den 1. april 2006 overgår uafsluttede sager hos vurderingsmændene til afgørelse af henholdsvis told- og skatteforvaltningen og motorankenævnene i overensstemmelse med lovens bestemmelser om disse myndigheders almindelige kompetence.

Klage, der indgives fra den 1. april 2006, over afgørelser truffet i første instans af vurderingsmænd, afgøres af motorankenævnene efter de for disse nævn gældende regler.

Lovens § 3, nr. 1, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Det betyder, at inddrivelse af administrativt afgjorte bøder fra og med ikrafttrædelsen af loven igen kan ske ved lønindeholdelse og udpantning.

Oversigt over modtagne udtalelser over lovforslaget og kommentarer til udtalelserne

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
Advokatrådet	Ingen bemærkninger.	
Allan Hansen Automobile A/S	Selskabet kritiserer, at virksomhedens krav på at fremvise køretøjet for myndigheden, før der træffes en afgørelse, fjernes.	Der er alene tale om at harmonisere registreringsafgiftsloven med det almindelige forvaltningsretlige princip, at procesledelsen i en sag i det offentlige som udgangspunkt tilkommer forvaltningsmyndigheden. En forvaltningsmyndighed har et ansvar for, at de afgørelser, myndigheden træffer, er lovlige. Dette indebærer også et ansvar for, at sagen er tilstrækkelig oplyst, før der træffes en afgørelse. Som nævnt i bemærkningerne til loven vil det blive tillagt betydning, hvis den, som afgørelsen vedrører, ønsker en besigtigelse af køretøjet, før der træffes en afgørelse.

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
	<p>Selskabet anfører, at mange ansatte i Told Skat ikke har den fornødne erfaring og viden om fastsættelse af et køretøjs handelsværdi, herunder teknisk og handelsmæssig kompetence. Selskabet forventer som følge heraf, at ekspeditionstiden bliver meget lang.</p> <p>Selskabet anfører, at synsvirksomheden ikke har viden eller uddannelse til at fastslå et køretøjs udstyr og stand.</p> <p>Selskabet anfører, at depositumsfasen er fjernet. Det vil gøre det umuligt at få et køretøj ud at køre fra dag til dag.</p> <p>Selskabet anfører, at samarbejdet med vurderingsmyndigheden er særdeles godt, hvilket er meget vigtigt på grund af størrelsen af priserne på importerede biler.</p>	<p>Told- og skatteforvaltningen vil sikre, at det personale, der skal afgøre disse sager, har den fornødne kompetence. ToldSkat fastsætter allerede i dag en foreløbig værdi for hvert enkelt køretøj. Efter lovforslaget skal told- og skatteforvaltningen fremover fastsætte den endelige værdi. Herved undgås dobbeltarbejde, og ekspeditionstiden reduceres.</p> <p>Efter § 10, stk. 3, i den gældende registreringsafgiftslov skal brugte biler og motorcykler, der skal registreres her i landet første gang, inden værdiansættelsen forevises en synsvirksomhed, der skal syne køretøjet med henblik på at fastslå køretøjets identitet, kilometerstand, udstyr og stand generelt. Der lægges med lovforslaget ikke op til ændringer heraf.</p> <p>Der er i ikke planer om at afskaffe ordningen med depositum, jf. cirkulære nr. 128 af 18. november 2002 om fastsættelse af depositum for registreringsafgift af brugte motorkøretøjer. Men behovet for denne ordning vil aftage i takt med at ekspeditionstiden reduceres.</p> <p>Der er ikke grundlag for at antage, at der ikke kan etableres et frugtbart samarbejde med told- og skatteforvaltningen.</p>

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
	Selskabet forventer, at en vedtagelse af lovforslaget vil udløse totalt kaos.	Denne antagelse deles ikke, men det kan naturligvis ikke udelukkes, at der - som ved iværksættelse af enhver ny ordning - kan opstå indkørringsproblemer, men denne risiko vil blive søgt minimeret.
Centralforeningen af Autoreparatører	<p>Centralforeningen ser gerne en hurtig og endelig afklaring af værdifastsættelsen, så man ikke efterfølgende risikerer store efterregninger.</p> <p>Centralforeningen udtrykker skepsis mht. muligheden for en kvalificeret værdifastsættelse af køretøjet. Der er ofte tale om køretøjer, hvor der kun findes få om nogen eksemplarer her i landet. Told- og skatteforvaltningen vil ofte støtte sig på oplysninger fra bilimportørerne, som typisk vil have en negativ holdning til denne form for import. Foreningen finder det derfor nødvendigt, at der fortsat er fagligt kvalificerede vurderingsmænd med i værdiansættelsen i første instans. Ellers vil man opleve et stigende antal sager, der skal behandles i ankenævnene, som hurtigt vil blive en flaskehals i systemet, hvilket vil kunne virke som en importhindring.</p>	<p>Told- og skatteforvaltningens administration af registreringsafgiftsloven vil blive samlet fire steder i landet. Det giver mulighed for skabe solide faglige miljøer om disse sager.</p> <p>Told- og skatteforvaltningen vil, lige som på andre forvaltningsområder, føre kontrol med de oplysninger, forvaltningen modtager om køretøjer.</p> <p>Told- og skatteforvaltningen har ingen interesse i, at antallet af klagesager stiger, fordi behandlingen af en klagesag alt andet lige er mere ressourcerekrævende for forvaltningen end behandlingen af en sag i første instans.</p>
DAF	<p>Foreningen hilser det velkomment, at lovforslaget har til formål at styrke retssikkerheden.</p> <p>Foreningen er af den opfattelse, at det er retssikkerhedsmæssigt meget betænkeligt at lægge afgørelserne i første instans hos told- og skatteforvaltningen, som måske ikke besidder den fornødne ekspertise til at træffe disse afgørelser. Konsekvensen kan blive et stort antal klager.</p>	Der henvises til kommentarerne ovenfor til bemærkningerne fra Allan Hansen A/S og Centralforeningen af Autoreparatører.

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
	<p>Foreningen peger i den forbindelse på, at der må forventes en betragtelig stigning i handelen med biler over grænserne i EU de kommende år, hvorfor den foreslåede struktur kan blive en reel hindring for varernes (bilers) frie bevægelighed ind og ud af Danmark.</p> <p>Foreningen er af den opfattelse, at private brugeres retssikkerhed bliver ringere, idet de som oftest ikke vil være i stand til at vurdere rigtigheden af told- og skatteforvaltningens afgørelser.</p> <p>Foreningen forventer, at de vurderinger, der i dag foretages af kompetente vurderingsmænd, fremover bliver »skrivebordsvurderinger«.</p> <p>Foreningen efterspørger retningslinier for, hvilke kriterier vurderingerne skal baseres på, og retningslinier for sagsbehandlingstiden.</p> <p>Foreningen efterlyser en præcisering af begrebet »generel stand«, set i lyset af at synsmyndigheden i forbindelse med et toldeftersyn fremover skal udtale sig om et importeret køretøjs generelle stand.</p>	<p>Det er vel alt andet lige sådan, at hvis en borger ikke er i stand til at vurdere rigtigheden af en afgørelse, så gælder dette uanset hvem, der har truffet afgørelsen.</p> <p>Som nævnt har forvaltningen ingen interesse i, at der bliver truffet urigtige afgørelser.</p> <p>Den nuværende bestemmelse om individuel vurdering af hvert køretøj fastholdes, idet bestemmelsen hviler på EU-retten.</p> <p>Der vil blive udstukket retningslinier for værdiansættelsen af køretøjer. Det er der også i dag, jf. t. eks. cirkulære nr. 139 af 19. juni 1991 om vurdering af køretøjer mv.</p> <p>Begrebet »generel stand« er et indarbejdet begreb i administrationen af registreringsafgiftsloven.</p> <p>Begrebet har ikke hidtil givet anledning til problemer, men en nærmere fastlæggelse af begrebet vil nu ske i told- og skatteforvaltningens vejledning om registreringsafgiftsloven.</p>

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
	<p>Foreningen foreslår, at et af de tre medlemmer af et motorankenævn udpeges blandt repræsentanter for de største brugtbilportaler.</p> <p>Foreningen foreslår, at lovforslaget underkastes en fornyet analyse i samarbejde med eksperter fra branchen, før det fremsættes.</p>	<p>Det er fundet mest rigtigt, at det er bilejerne, der indstiller medlemmerne til ankenævne. Det er trods alt bilejerne, der i sidste ende skal betale afgiften.</p> <p>Men det står naturligvis bilejerne frit for at indstille repræsentanter for DAF til medlemmer af ankenævne. Skatteministerens repræsentant kan skabe en modvægt til eventuelle særinteresser hos bilejerne.</p> <p>I og med der som udgangspunkt alene stilles forslag om at ændre organiseringen af forvaltningen, synes der ikke at være grundlag for en sådan udskydelse af lovforslaget.</p>
Danske Biludlejere	Ingen bemærkninger.	
Dansk Handel & Service	Ingen bemærkninger.	
Dansk Idræts-Forbund	Forbundet opfordrer til, at lovforslagets § 1, nr. 2, præciseres således, at alle transportvogne over 4 tons, der benyttes i forbindelse med udøvelse af såvel professionel som amatøridræt, fritages for afgift. Som bestemmelsen er formuleret, er det en betingelse, at bilen er indrettet til erhvervsmæssigt formål, og det skaber uklarhed.	Bestemmelsen er nu omformuleret, så der udtrykkelig åbnes for transport af idrætsudstyr i disse biler, uanset om transporten er privat eller erhvervsmæssig, men det er fastholdt, at bilen skal være specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål.
Dansk Ride Forbund	Forbundet tilslutter sig udtalelsen fra Dansk Idræts-Forbund.	
De Danske Bilimportører	Ingen bemærkninger.	
Den Danske Bilbranche	<p>Foreningen ser positivt på de foreslåede ændringer.</p> <p>Foreningen konstaterer, at det er af største vigtighed, at der sikres ensartede værdiansættelser på landsplan og den nødvendige faglige kompetence hos det personale, der skal administrere værdiansættelserne i første instans.</p> <p>Foreningen foreslår, at det ene medlem af et motorankenævn udpeges efter indstilling fra bilbranchens organisationer.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne ovenfor til bemærkningerne fra Allan Hansen A/S og Centralforeningen af Auto-reparatører.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor til et tilsvarende ønske fra DAF.</p>

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
FDM	<p>Foreningen er positiv over for ønsket om at fjerne den eksisterende flaskehals, hvor bil-ejere risikere at blive indkaldt til endelig vurdering mere end et år efter indregistrering af bilen.</p> <p>Foreningen kan ikke støtte, at borgerne fratages retskravet på besigtigelse.</p> <p>Foreningen foreslår, i relation til § 1, nr. 2, at reglerne ændres således, at det ikke er en forudsætning, at køretøjet er indrettet til erhvervsmæssigt formål.</p>	<p>Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Allan Hansen A/S.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Dansk Idræts-Forbund.</p>
Foreningen Danske Revisorer	Ingen bemærkninger.	
Foreningen Registrerede Revisorer	Ingen bemærkninger.	
Landsskatteretten	<p>Landsskatteretten efterlyser en omtale af, om retten skal afgøre klager over motorankenævnets afgørelser med medvirken af ordinære retsmedlemmer eller med medvirken af særligt motorsagkyndige retsmedlemmer.</p> <p>Landsskatteretten står uforstående over for, at der ikke skal betales afgift for klage til Landsskatteretten over et motorankenævnets afgørelse. Det er en uheldig forskelsbehandling af klagere.</p> <p>Landsskatteretten finder det problematisk, at klager over motorankenævnsafgørelser ikke er undtaget fra adgangen til syn og skøn efter skatteforvaltningslovens § 47, ligesom ved klage over vurderingsankenævnets afgørelser.</p> <p>Landsskatteretten giver i øvrigt et skøn over de administrative omkostninger for Landsskatteretten ved lovforslagets gennemførelse.</p>	<p>Klager over motorankenævnets afgørelser skal afgøres med medvirken af de særligt motorsagkyndige retsmedlemmer.</p> <p>Dette er nu nævnt indsat i lovforslaget, herunder at antallet af motorsagkyndige retsmedlemmer skal øges.</p> <p>Det er under hensyn til skattestoppet fundet rigtigst ikke at kræve gebyr for klage over motorankenævnets afgørelser til Landsskatteretten.</p> <p>Det er nu indføjet i lovforslaget, at der ikke kan indhentes syn og skøn i disse Landsskatteretssager.</p> <p>Der henvises herom til lovforslagets almindelige bemærkninger.</p>

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
PAVA Bilsyn A/S	Selskabet anfører, at en brugt bil eller motorcykel, der skal registreres her i landet første gang, forinden skal synes. Synsvirksomheden skal fastslå køretøjets stand generelt, og denne bedømmelse indgår i værdifastsættelsen. Dette begreb forekommer meget løst og vil give anledning til forskellige vurderinger fra den ene synsvirksomhed til den anden. Selskabet anbefaler, at begrebet »generel stand« præciseres, og at denne vurdering koncentrerer på et mindre antal synssteder, der har medarbejdere med den fornødne viden og erfaring.	Som nævnt ovenfor i kommentaren til bemærkningerne fra Allan Hansen Automobiler A/S lægges der ikke op til ændringer af reglerne for syn af biler. Om begrebet »generel stand« henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Centralforeningen af Autoreparatører. Organiseringen af synsvirksomheden henhører under transport- og energiministerien.
Sand Jensen Automobiler A/S	Selskabet anfører, at man med lovforslaget lægger op til at ændre de eksisterende principper i forbindelse med registrering af importerede køretøjer. Selskabet opfordrer til, at man giver behandlingen af lovforslaget lidt mere tid, så selskabet får mulighed for at fremkomme med sit syn på sagen, og branchen mulighed for at komme med en redegørelse herom. Selskabet ser fordele i lovforslaget for private, men ulemper for de professionelle.	Der lægges ikke op til at ændre principperne for værdiansættelse af importerede køretøjer. Der lægges som udgangspunkt alene op til at ændre forvaltningens organisation. Med lovforslaget tilsigtes fordele for såvel private som for de professionelle.
Told- og Skattestyrelsen	Styrelsen har afgivet skøn over lovforslagets administrative konsekvenser for staten.	Der henvises til omtalen af lovforslagets administrative konsekvenser i de almindelige bemærkninger.
Vurderingsmyndigheden vedr. motorkøretøjer, Odense og Sydjylland	Vurderingsmyndigheden er af den opfattelse, at lovforslaget ikke vil medføre en forbedring af retssikkerheden. Personalet i told- og skatteforvaltningen har ikke den nødvendige tekniske og handelsmæssige kompetence til at vurdere handelsprisen for et køretøj. Lovforslaget vil føre til en større spredning i afgørelserne. Vurderingsmyndigheden forventer på kort sigt en hurtigere sagsafvikling, men på længere sigt en stigning i antallet af klager.	Der henvises til kommentaren ovenfor til bemærkningerne fra Allan Hansen A/S og Centralforeningen af Autoreparatører.

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
	<p>Vurderingsmyndigheden er af den opfattelse, at det kun vil være et begrænset antal køretøjer (ældre køretøjer), der vil være egnet til »her og nu afgørelser«. For et betydeligt antal nyere køretøjer vil det fortsat være nødvendigt at indhente oplysninger om ekstraudstyr mv.</p> <p>Vurderingsmyndigheden forventer samlet set ikke en effektivisering af området, hvis lovforslaget gennemføres. Den hidtidige lange ekspeditionstid skyldes, at ToldSkat ikke har forøget ressourcerne på området i takt med den store stigning i ekspeditionsmængden.</p> <p>Vurderingsmyndigheden anfører, vedrørende forslaget til § 10, stk. 3, at oplysningerne i toldsynsblanketten generelt ikke kan lægges til grund for vurderingen.</p> <p>Vurderingsmyndigheden forventer, at lovforslaget vil resultere i flere anmodninger om besigtigelse af køretøjer, idet told og skatteforvaltningens afgørelser træffes af ikke-fagfolk.</p> <p>Vurderingsmyndigheden finder det ulogisk, at ankenævnsssekretariatet skal kunne afgøre en klage i forståelse med klageren, uden forelæggelse for ankenævnet. Alle klager bør forelægges ankenævnet.</p>	<p>Det er ambitionen, at et større antal køretøjer fremover skal værdiansættes »her og nu«.</p> <p>En gennemførelse af lovforslaget vil kunne effektivisere administrationen.</p> <p>Det må lægges til grund, at synsvirksomheden opfylder lovens krav. Efter registreringsafgiftsloven indgår synsvirksomhedens oplysninger i toldsynsblanketten i grundlaget for vurderingen.</p> <p>Værdiansættelsen af et køretøj er et skøn baseret på en lang række tekniske oplysninger. Det må forventes, at der jævnlige vil være grundlag for at ændre sådanne tekniske oplysninger i enighed mellem forvaltningen og borgeren. I sådanne tilfælde er det ikke nødvendigt at inddrage ankenævnet. Denne ordning er identisk med ordningen ved klage over en ejendomsvurdering til et vurderingsankenævnet.</p>

Organisationer mv.	Bemærkninger	Kommentarer til bemærkningerne
<p>Vurderingsmyndigheden vedr. motorkøretøjer, Århus</p>	<p>Vurderingsmyndigheden anfører, at en kortere ekspeditionstid kun kan opnås ved i højere grad</p> <ul style="list-style-type: none"> - at undgå forespørgsler om depositum, - at undlade at opkræve depositum, - at undlade besigtigelse af køretøjer, og - at området tilføres flere personaleresourcer. <p>En kortere ekspeditionstid opnås ikke blot ved at ændre på, hvilke personer der fastsætter værdien af et køretøj.</p> <p>Vurderingsmyndigheden anfører, at hvis ekspeditionerne skal afsluttes på stedet, uden depositum, vil forvaltningen skulle baseres på et system af lister, der svarer til de nuværende værdilister. Vurderingsmyndigheden vil gerne vide, hvem der i givet fald skal udarbejde disse lister.</p> <p>Hovedårsagen til de lange ekspeditionstider er, at den afgiftspligtige værdi skal svare til den almindelige handelspris, jf. lovens § 10, stk. 1, og det ændres der ikke på med lovforslaget. Der skal sondres mellem almindelig handelspris, nypris og veteranstatus.</p> <p>Vurderingsmyndigheden skønner, at halvdelen af værdifastsættelserne vil være ikke-gængse ekspeditioner, der ikke umiddelbart vil kunne afsluttes ved skranken.</p> <p>Vurderingsmyndigheden er af den opfattelse, at told- og skatteforvaltningen ikke har den nødvendige tekniske og handelsmæssige kompetence. En gennemførelse af lovforslaget vil derfor virke forringende og medvirke til at der træffes flere urigtige afgørelser.</p> <p>Vurderingsmyndigheden læser lovforslaget således, at der lægges op til væsentlig færre besigtigelser – eller besigtigelser af andre end de, der skal træffe afgørelser om værdien. Dette vil gøre det vanskeligere for forvaltningen og for ankenævnene at træffe rigtige afgørelser. Det er vurderingsmyndighedens erfaring, at oplysningerne fra synsvirksohmhederne i forbindelse med toldsyn er helt utilstrækkelige.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne ovenfor til bemærkningerne fra Allan Hansen A/S og Centralforeningen af Auto-reparatører.</p> <p>Systemet med værdilister videreføres og udbygges, således at værdien af almindelige biler fremgår af listerne.</p> <p>Der lægges ikke op til færre besigtigelser, men blot til at myndigheden kan foretage en vurdering af, om en besigtigelse er nødvendig. Dette skal ses i sammenhæng med, at fotomateriale i vidt omfang vil indgå i sagsbehandling.</p>

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 977 af 2. december 2002 med de ændringer, der følger af § 19 i lov nr. 473 af 9. juni 2004 og § 57 i lov nr. 428 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

§ 2. Fritaget for afgift er:

- 1) ---
- 2) personkøretøjer og varevogne som nævnt i § 5, stk. 1, 3 og 5, der tilhører og udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner, bortset fra køretøjer, der anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende,
- 3-6) ---
- 7) biler med tilladt totalvægt over 4 tons,
 - a) ---
 - b) der er specielt indrettet som bibliotek eller til erhvervsmæssigt formål, f.eks. tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lignende. Der må ikke med køretøjet befordres personer uden for førerummet. Køretøjerne må ikke benyttes til privat personbefordring,
 - c) ---
- 8-10) ---
- 11) påhængs- og sættevogne, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport må ikke benyttes til personbefordring, medmindre der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet uddannelse,
- 12-19) ---

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, udgår »tilhører og«.

2. I § 2, stk. 1, nr. 7, litra b, indsættes efter »personbefordring«: ». Køretøjerne må dog gerne anvendes til privat transport af idrætsudstyr, der er af en sådan karakter eller mængde, at det må transporteres i et køretøj af denne størrelse, og i forbindelse hermed til privat befordring af personer i førerummet samt til beboelse«.

3. § 2, stk. 1, nr. 11, affattes således:

»11) påhængs- og sættevogne, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport. Disse påhængs- og sættevogne må ikke benyttes til personbefordring, medmindre der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet uddannelse,«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 4. ---

Stk. 2-6. ---

Stk. 7. For biler omfattet af stk. 6, nr. 2, som er nævnt i bekendtgørelse af 10. juli 1990 om ændring af detailforskrifter for køretøjer punkt 7.x6.021(1) og punkt 7.x6.024 (1), men ikke opfylder bestemmelserne i disse punkter eller tilsvarende nyere bestemmelser, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 610 kr. 1. pkt. gælder ikke for biler, der er omfattet af § 10, stk. 5. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om gennemførelse af bestemmelser om luftforurening og udformer retningslinjer for, hvorledes kontrollen af bestemmelsen nævnt i 1. pkt. skal ske.

Stk. 8-11. ---

Stk. 12. For brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år, jf. stk. 10, fastsættes afgiften til den afgift, der ville have været gældende ved bilens eller motorcyklens afgiftsberigtigelse som ny, jf. § 9, stk. 2, med fradrag af 1 pct. pr. 1.000 km, som køretøjet har tilbagelagt efter registreringen eller ibrugtagningstidspunktet. Fradraget kan dog højst udgøre 2 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet i de første 3 måneder og højst 1 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet for de efterfølgende måneder. For biler og motorcykler, der her eller i udlandet har været anvendt til formål omfattet af § 2, stk. 1, eller anvendt under omstændigheder, der hverken her eller i udlandet medfører registreringspligt, fradrages yderligere 5.000 kr., såfremt bilen eller motorcyklen har været registreret eller taget i anvendelse i mindst 2 måneder og kørt mindst 5.000 km. Er der ikke anmeldt en pris for køretøjet efter § 9, stk. 2, fastsættes den afgift, der ville have været gældende ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt skønsmæssigt af vurderingsmyndigheden, jf. § 10, stk. 2.

4. I § 4, stk. 7, 2. pkt., ændres »§ 10, stk. 5« til: »§ 10, stk. 4«.

5. § 4, stk. 12, 4. pkt., affattes således:

»Er der ikke anmeldt en pris for køretøjet efter § 9, stk. 1, fastsættes den afgiftspligtige værdi til den værdi, der ville have været gældende ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt, jf. § 10, stk. 2.«.

Gældende formulering

Stk. 13. Brugte personbiler og motorcykler med en alder indtil 1 år, der er i åbenbart væsentligt dårligere stand end sædvanligt for alderen eller af andre grunde må antages at have en væsentligt hurtigere værdiforringelse end sædvanligt for alderen afgiftsberigtiges efter vurdering af bilens eller motorcyklens almindelige pris ved salg til bruger her i landet. Afgiftsberigtigelse efter 1. pkt. sker på følgende måde:

- 1) Motorcykler:
105 pct. af 6.200-11.200 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Andre køretøjer, jf. dog §§ 5, 5 a og 6:
105 pct. af 48.800 kr. og 180 pct. af resten.

Stk. 14-16. ---

§ 7 a. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Større samlede reparationer og genopbygninger, der sker med henblik på salg, er fritaget for afgift, hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt og omkostningerne ved reparation og genopbygning ikke overstiger den almindelige pris for et tilsvarende køretøj i normalt vedligeholdet og registreringsklar stand inklusive afgifter ved kontant salg til bruger. Udgifterne til genopbygningen må dog højst andrage 75.000 kr. For køretøjer, hvis alder overstiger 5 år, kan omkostningerne ved genopbygning overstige den almindelige pris for et tilsvarende køretøj ved kontant salg til bruger med 10 pct. for hvert hele år, køretøjets alder overstiger 5 år regnet fra køretøjets første registreringsdato. Tillægget kan dog højst udgøre 50 pct. 1.- 4. pkt. gælder dog ikke motorkøretøjer, der er omfattet af § 10, stk. 5.

Stk. 4-6. ---

§ 7 c. Afgiften godtgøres af told- og skatteforvaltningen, når køretøjets afgiftspligtige værdi, jf. § 10, er fastslået, og told- og skatteforvaltningen har modtaget dokumentation for køretøjets afmeldelse fra motorregisteret og udførsel her fra landet.

Stk. 2 og 3. ---

Lovforslaget

6. I § 4, stk. 13, 1. pkt., ændres »afgiftsberigtiges efter vurdering af« til: », afgiftsberigtiges efter skøn over«.

7. I § 7 a, stk. 3, 5. pkt., ændres »§ 10, stk. 5« til: »§ 10, stk. 4«.

8. I § 7 c, stk. 1, udgår », jf. § 10,«.

Gældende formulering

Stk. 4. Skatteministeren fastsætter regler for dokumentation af køretøjers værdi, jf. stk. 1, samt procedurer i forbindelse med vurdering og udførsel af køretøjer.

Stk. 5 og 6. - - -

§ 8. Den afgiftspligtige værdi for et nyt køretøj er dets almindelige pris, indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov, ved salg til bruger her i landet på registreringstidspunktet eller, hvis told- og skatteforvaltningen inden køretøjets registrering udsteder bevis for afgiftsberigtigelsen, på tidspunktet for bevisets udstedelse. I den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer indregnes altid mindst 9 pct. i forhandleravance. Den afgiftspligtige værdi må ikke indeholde negativ importøravance, jf. dog § 9, stk. 3 og 4. Såfremt told- og skatteforvaltningen konstaterer, at elementer, herunder avance, som indgår i beregningen af den afgiftspligtige værdi, overflyttes eller faktureres, så de ikke længere omfattes af den afgiftspligtige værdi, kan de transaktioner, hvor den pågældende overflytning eller omfakturering er konstateret, tilside sættes i relation til afgiften.

Stk. 2-8. - - -

§ 9. Den almindelige pris for et nyt køretøj ved salg til bruger kan anmeldes for told- og skatteforvaltningen af den, som har fastsat prisen. Der kan kun være anmeldt én pris for det samme køretøj. Anmeldelsen skal indeholde oplysninger om, hvilket udstyr den anmeldte pris omfatter.

Lovforslaget

9. I § 7 c, stk. 4, udgår », samt procedurer i forbindelse med vurdering og udførsel af køretøjer«.

10. I § 8, stk. 1, 2. pkt., ændres »forhandleravance« til: »samlet avance for importør og forhandler«.

11. § 9, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

Gældende formulering

Stk. 2. Er der anmeldt en pris for et køretøj efter stk. 1, anvendes denne pris som køretøjets afgiftspligtige værdi. Såfremt køretøjet sælges til en højere pris end den, der er anmeldt efter stk. 1, anvendes dog denne salgspris som køretøjets afgiftspligtige værdi. Køretøjet kan ikke afgiftsberigtiges på grundlag af en lavere pris end den anmeldte, medmindre det kan godtgøres, at den lavere pris indeholder de elementer, som efter § 8, stk. 1 og 3, indgår i den afgiftspligtige værdi. Såfremt forhandleravancen ned sættes til under 9 pct. forhøjes den afgiftspligtige værdi med 25 pct. af forskellen mellem en beregnet forhandleravance på 9 pct. og den faktiske forhandleravance. Forhandlere underretter told- og skatteforvaltningen om afvigelser fra den anmeldte pris.

Stk. 3. ---

Stk. 4. Er der ikke over for told- og skatteforvaltningen anmeldt pris for et nyt køretøj, eller er betingelserne efter stk. 2 om afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke opfyldt, fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering af køretøjet, jf. dog stk. 5, og afgiften forhøjes med 500 kr. for motorcykler og 1.000 kr. for biler.

Stk. 5. ---

§ 10. For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering. Ved vurderingen ansættes køretøjets almindelige pris, indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov, ved salg til bruger her i landet i den stand, hvori det skal registreres. Den afgiftspligtige værdi kan dog ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt.

Stk. 2. Kan told- og skatteforvaltningen ikke konstatere køretøjets pris som nyt, fastsættes denne pris skønsmæssigt af de i § 13 nævnte vurderingsmænd.

Lovforslaget

12. § 9, stk. 2, 4. pkt., affattes således:

»Såfremt den samlede avance for importør og forhandler er under 9 pct., forhøjes den afgiftspligtige værdi med 25 pct. af forskellen mellem en beregnet avance og den faktiske avance.«.

13. I § 9, stk. 4, ændres »ved vurdering af køretøjet« til: »af køretøjet skønsmæssigt«.

14. §§ 10-13 affattes således:

»§ 10. For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi til køretøjets almindelige pris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Den almindelige pris fastsættes efter salg til bruger her i landet i den stand, hvori køretøjet skal registreres.

Stk. 2. Den afgiftspligtige værdi kan ikke overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.

Gældende formulering

Stk. 3. Brugte biler og motorcykler, der skal registreres her i landet første gang, skal inden værdifastsættelsen forevises en synsvirksomhed, der syner køretøjet med henblik på at fastslå køretøjets identitet, kilometerstand, udstyr og stand generelt. Synsvirksomhedens påtegninger på synspapirerne indgår i værdifastsættelsen, som kan ske, uden at køretøjet forevises for de i § 13 nævnte vurderingsmænd. De i § 13 nævnte vurderingsmænd kan efter anmodning besigtige et køretøj, hvis de finder det nødvendigt, eller hvis den, der frembyder køretøjet, ønsker det.

Stk. 4. Skatteministeren kan fastsætte regler, hvorefter told- og skatteforvaltningen kan fastsætte den afgiftspligtige værdi af et brugt køretøj på grundlag af oplysninger fra de i § 13 nævnte vurderingsmænd om foretagne vurderinger af tilsvarende køretøjer. Klage over de af told- og skatteforvaltningen truffne afgørelser kan indbringes for vurderingsmændene.

Stk. 5. Den afgiftspligtige værdi for køretøjer, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 6, og fremtræder som ved første registrering, er køretøjets brugsværdi.

§ 11 og § 12 (Ophævet).

Lovforslaget

Stk. 3. Brugte biler og motorcykler, der skal registreres her i landet første gang, skal inden værdifastsættelsen forevises en synsvirksomhed, der syner køretøjet med henblik på at fastslå køretøjets identitet, kilometerstand, udstyr og stand generelt. Synsvirksomhedens påtegning på synspapirerne indgår i myndighedens værdifastsættelse af køretøjet. Værdifastsættelsen kan ske uden at køretøjet forevises for myndigheden. Myndigheden kan besigtige et køretøj, hvis den finder det nødvendigt.

Stk. 4. Den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. § 4, stk. 10, og som fremtræder som ved første registrering, er køretøjets brugsværdi. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte regler for opgørelse af den afgiftspligtige værdi efter stk. 1-4.

Motorankenævn

§ 11. Motorankenævnene afgør klager over told- og skatteforvaltningens afgørelser om:

- 1) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer efter § 9, stk. 4.
- 2) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer efter § 10.
- 3) Fastsættelse af godtgørelse efter § 7 b.
- 4) Afslag på anmodning om genoptagelse af en afgørelse som nævnt i nr. 1-3.

§ 12. Skatteministeren bestemmer landets inddeling i motorankenævnskredse.

Stk. 2. Hvert motorankenævn består af 3 medlemmer. Medlemmerne tillige med en suppleant for hvert medlem udnævnes af skatteministeren.

Gældende formulering

§ 13. Vurdering af et køretøj til afgiftsberigtigelse eller godtgørelse i forbindelse med udførelse, jf. §§ 7 b og c, foretages af vurderingsmænd, der beskikkes af skatteministeren for et tidsrum af 3 år. Vurderingsforretningerne udføres inden for hvert vurderingsdistrikt af 3 vurderingsmænd, hvoraf 1, der skal være teknisk kyndig, og 1, der skal være handelskyndig, udpeges efter indstilling fra hovedorganisationerne af bilejere. Skatteministeren fastsætter antallet af vurderingsdistrikter og reglerne for vurderingsmændenes virksomhed.

Lovforslaget

Stk. 3. Af de 3 nævnsmedlemmer skal en være teknisk kyndig og en handelskyndig. Disse to medlemmer udnævnes efter indstilling fra hovedorganisationerne af bilejere. Hovedorganisationerne skal indstille mindst to personer til henholdsvis teknisk kyndigt og handelskyndigt medlem af motorankenævnet, og mindst to personer til hver af funktionerne som suppleant for hvert af disse to medlemmer.

Stk. 4. En ansat i told- og skatteforvaltningen kan ikke være medlem af eller stedfortræder i et motorankenævn. Ingen kan samtidig være medlem af eller stedfortræder i et motorankenævn og Landsskatteretten.

Stk. 5. Den ordinære funktionsperiode for medlemmer og suppleanter af motorankenævn er 4 år. Den første funktionsperiode begynder den 1. april 2006.

Stk. 6. Er et medlem fraværende fra motorankenævnets møder i en sammenhængende periode på over 6 måneder, ophører den pågældende med at være medlem af motorankenævnet. Skatteministeren udnævner i så fald efter reglerne i stk. 2-4 et nyt medlem af motorankenævnet for den resterende del af funktionsperioden. Det samme gælder, hvis et medlem i øvrigt udtræder af et motorankenævn.

Stk. 7. Skatteministeren fastsætter en forretningsorden for motorankenævnene.

Stk. 8. Skatteministeren fastsætter regler om vederlæggelse af motorankenævns medlemmer.

Stk. 9. Told- og skatteforvaltningen stiller sekretariatsbistand til rådighed for motorankenævnene.

§ 13. Klage til et motorankenævn kan indgives af enhver, der har en væsentlig, direkte og individuel retlig interesse i den afgørelse, der klages over.

Stk. 2. Klagen skal indgives skriftligt og begrundet til told- og skatteforvaltningen. Klagen skal være modtaget i told- og skatteforvaltningen senest 3 måneder efter modtagelsen af den afgørelse, der klages over. Klagen afvises, hvis den indgives efter udløbet af fristen. Motorankenævnet kan dog se bort fra en fristoverskridelse, hvis særlige omstændigheder taler derfor.

Gældende formulering

Stk. 2. Køber og sælger samt leverandører af køretøjer eller dele til fremstilling heraf skal efter anmodning fra vurderingsmændene give oplysninger til brug ved vurderingsmændenes fastsættelse af et køretøjs afgiftspligtige værdi.

§ 22. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Skatteministeren kan efter forhandling med justitsministeren tillade, at registrering af bestemte grupper af køretøjer, der fritages for afgift efter denne lovs § 2, kan ske uden fremlæggelse af det i stk. 1 omhandlede bevis.

Stk. 4. ---

§ 25. Told- og skatteforvaltningen kan forlange ethvert køretøj fremstillet til eftersyn, for så vidt det skønnes nødvendigt af afgiftsmæssige grunde. Enhver køber og sælger af køretøjer skal efter anmodning give told- og skatteforvaltningen de nødvendige oplysninger til brug ved beregningen af afgiften. Enhver bruger af motorkøretøjer omfattet af § 3 a, stk. 1, 6 eller 7, og § 3 b, stk. 1, skal efter anmodning give told- og skatteforvaltningen de nødvendige oplysninger til brug ved beregningen af afgiften.

Stk. 2-5. ---

§ 27. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt

1) ---

Lovforslaget

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan genoptage den afgørelse, der er klaget over, hvis klageren er enig deri. I andre tilfælde sender told- og skatteforvaltningen klagen til motorankenævnet sammen med en udtalelse om klagen.

Stk. 4. Bestemmelserne i skatteforvaltningslovens § 19, stk. 1-3, om sagsfremstilling og høring finder tilsvarende anvendelse ved motorankenævnets behandling af en klage.

Stk. 5. Ved høringen efter stk. 4 skal der oplyses om, at sagens parter i øvrigt har ret til at udtale sig skriftligt eller mundtligt over for motorankenævnet. Motorankenævnet kan, hvis udtalelsen ikke er afgivet inden for en rimelig tid, fastsætte en frist for afgivelse af udtalelsen.

Stk. 6. Motorankenævnet kan uanset klagens formulering foretage afledte ændringer.

Stk. 7. Ved klage over afslag på en anmodning om genoptagelse kan motorankenævnet vælge at gennemføre ændringen, hvis parterne er enige deri og genoptagelse findes berettiget.

15. I § 22, *stk. 3*, udgår »efter forhandling med justitsministeren«.

16. I § 25, *stk. 1, 2. pkt.*, affattes således:

»Enhver køber, sælger eller leverandør af køretøjer eller dele til fremstilling af køretøjer skal efter anmodning give told- og skatteforvaltningen, et motorankenævn eller Landsskatteretten de fornødne oplysninger til brug ved beregning af afgiften«.

Gældende formulering

2) overtræder § 9, stk. 1 og 2, § 13, stk. 2, § 16, stk. 1 og 2, § 19, stk. 1, § 20, § 21, stk. 1 og 2, § 23, stk. 1, § 24, § 25, stk. 1, 3 og 5,

3-7) ---

Stk. 2-5. ---

§ 2. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Skatterådet kan efter indstilling fra told- og skatteforvaltningen ændre en åbenbart ulovlig afgørelse, der er truffet af et skatteankenævn eller et vurderingsankenævn. Skatterådet har i den forbindelse ret til at indkalde materialet i en sag fra et skatte- eller vurderingsankenævn.

§ 11. Landsskatteretten afgør, medmindre andet er bestemt af skatteministeren efter § 14, stk. 2, klager over:

1-4) ---

Stk. 2 og 3. ---

§ 12. Landsskatteretten består af en retspræsident, et antal retsformænd, 30 andre medlemmer og 2 særligt motorsagkyndige medlemmer.

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Ud over de retsmedlemmer, der er nævnt i stk. 3, udnævner skatteministeren 2 særligt motorsagkyndige retsmedlemmer. Af disse medlemmer skal det ene repræsentere bilbranchen og det andet Færdselsstyrelsen. Skatteministeren udnævner på samme måde suppleanter for disse medlemmer.

Stk. 5-6. ---

§ 19. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Kravet efter stk. 1-3 om udarbejdelse af en sagsfremstilling og høring, før der træffes en afgørelse, gælder dog ikke følgende typer af afgørelser:

1-5) ---

Lovforslaget

17. I § 27, *stk. 1, nr. 2*, udgår »§ 13, stk. 2,«.

§ 2

I skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 758 af 2. august 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 3*, ændres »eller et vurderingsankenævn« til: », et vurderingsankenævn eller et motorankenævn«, og »skatte- eller vurderingsankenævn« til: »skatte-, vurderings- eller motorankenævn«.

2. I § 11, *stk. 1*, indsættes som *nr. 5*:

»5) Motorankenævnenes afgørelser efter lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv.«.

3. I § 12, *stk. 1*, ændres »2« til: »4«.

4. I § 12, *stk. 4, 1. og 2. pkt.*, affattes således:

»*Stk. 4.* Ud over de retsmedlemmer, der er nævnt i stk. 3, udnævner skatteministeren 4 særligt motorsagkyndige retsmedlemmer. Af disse medlemmer skal to repræsentere bilbranchen og to Færdselsstyrelsen.«.

5. I § 19, *stk. 5*, indsættes som *nr. 6*:

»6) Afgørelser, der kan påklages til motorankenævn, jf. § 11 i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv.«.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 42. ---

Stk. 2 og 3. ---

Stk. 4. Ved fremsendelsen af klagen betales et beløb på 400 kr. (i 1987-niveau). Beløbet reguleres efter personskattelovens § 20. Der skal dog ikke betales for klage over afgørelser, der efter landsskatteretspræsidentens bestemmelse efter § 13, stk. 3, 1. pkt., skal træffes uden medvirken af læge retsmedlemmer. Hvis beløbet ikke følger med klagen og heller ikke indbetales inden en frist, som Landsskatteretten fastsætter, betragtes klagen som bortfaldet. Det indbetalte beløb tilbagebetales til klageren, hvis denne får helt eller delvis medhold i klagen af Landsskatteretten eller ved en efterfølgende domstolsprøvelse af Landsskatterettens afgørelse. Beløbet tilbagebetales ikke, hvis klagen afvises, hvis klagen indbringes for domstolene efter § 48, stk. 2, eller hvis klagen tilbagekaldes, medmindre tilbagekaldelsen sker i forbindelse med, at den myndighed, der har truffet den påklagede afgørelse, genoptager sagen.

Stk. 5. ---

§ 47. Reglen i retsplejelovens § 343 om adgang til at kræve syn og skøn udmeldt ved de almindelige domstoles foranstaltning finder tilsvarende anvendelse, når sagen er indbragt for Landsskatteretten. Det gælder dog ikke i sager vedrørende efterprøvelse af passivposter efter boafgiftslovens § 13 a og i sager vedrørende vurdering af fast ejendom.

Stk. 2-4. ---

6. I § 42, stk. 4, 3. pkt., indsættes efter »retsmedlemmer:«, eller ved klage over afgørelser truffet af motorankenævnet.

7. I § 47, stk. 1, 2. pkt., ændres »og sager vedrørende vurdering af fast ejendom« til: », sager vedrørende vurdering af fast ejendom og sager vedrørende vurdering af køretøjer efter registreringsafgiftsloven«.

§ 3

I lov om opkrævning af skatter og afgifter mv. (Optrækningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 28. april 2003, som ændret bl.a. ved § 44 i lov nr. 430 af 6. juni 2005 og senest ved § 51 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, foretages følgende ændring:

1. I § 18, stk. 4, indsættes som 2. pkt.

»Inddrivelse kan ske ved lønindeholdelse, jf. § 14, og ved udpantning.«

Til lovforslag nr. L 54. Skriftlig fremsættelse (9. november 2005)

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og skatteforvaltningsloven m.v. (Indførelse af motorankenævn m.v.)

(Lovforslag nr. L 54).

Det primære formål med lovforslaget er at styrke retssikkerheden ved administration af registreringsafgiftsloven.

Det sker ved at afskaffe den gældende ordning med vurderingsmænd. Disse vurderingsmænd afgør visse spørgsmål af skønsmæssig karakter efter registreringsafgiftsloven; de såkaldte vurderingssager. Vurderingsmændenes afgørelser er med enkelte undtagelser endelige forstået på den måde, at der ikke kan klages til anden administrativ myndighed over vurderingsmændenes afgørelser.

I stedet foreslås en ordning, hvor alle afgørelser i første instans om registreringsafgift træffes af told- og skatteforvaltningen. Dette er i overensstemmelse med intentionerne fra foråret med at samle al forvaltning af skattelove i told- og skatteforvaltningen.

Told- og skatteforvaltningen fastsætter allerede i dag en foreløbig værdi for hvert enkelt køretøj. Efter forslaget skal told- og skatteforvaltningen fremover fastsætte den endelige værdi. Herved undgås dobbeltarbejde, og ekspeditionstiden reduceres.

I ordningen indgår, at der etableres 3-4 motorankenævne til at afgøre klager over told- og skatteforvaltningens afgørelser i vurderingssager.

Motorankenævnenes afgørelser vil kunne påklages til Landsskatteretten.

Andre afgørelser om registreringsafgift, truffet af told- og skatteforvaltningen, kan som i dag påklages direkte til Landsskatteretten.

Forslaget sikrer således, at der bliver en reel klagemulighed i vurderingssager, og at der bliver en adskillelse mellem den myndighed, der klages over, og den myndighed, der klages til.

Samtidig forventes den foreslåede ordning at kunne medføre en effektivisering af administrationen af registreringsafgiftsloven derved, at alle afgørelser i første instans om registreringsafgift fremover træffes af told- og skatteforvaltningen. Det forventes således, sagsbehandlingstiden vil kunne halveres.

Herudover foreslås nogle mindre justeringer af registreringsafgiftsloven. Bl.a. stilles der forslag om, at biler over 4 tons, der er specielt indrettet til erhvervmæssige formål, afgiftsfrit kan anvendes til transport af idrætsudstyr, og i forbindelse hermed til privat personbefordring og beboelse. Dette vil være til gavn for såvel professionel som amatøridrætten.

Lovforslaget har ikke nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

Lovforslaget har den administrative konsekvens for erhvervslivet og borgerne, at de hurtigere end i dag vil kunne få fastsat registreringsafgiften for en bil, og retssikkerheden styrkes ved indførelse af et administrativt klagesystem i vurderingssager.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling i Folketinget.