

Skatteministeriet  
Att.: David Fristrup-Simonsen  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

20. august 2019

## **Styrket regelefterlevelse på motorområdet og øvrige tilpasninger af reglerne på motorområdet m.v.**

Dansk Erhverv har den 4. juli 2019 modtaget et lovforslag om styrket regelefterlevelse på motorområdet i høring.

Lovforslaget giver anledning til en længere række af bemærkninger fra Dansk Erhvervs side.

### **Generelle bemærkninger**

Dansk Erhverv vurderer generelt, at der er behov for præciseringer og tilpasninger af de foreslåede ændringer i bilafgifterne, hvis disse skal opfylde de i høringsmaterialet beskrevne formål.

De foreslåede ændringer til reglerne for eksport af brugte køretøjer rammer målrettet eksportvirksomheder, der er omfattet af selvanmelderordningen. Indsættelsen af et sagsbehandlingsgebyr på 1.980 kr. samt ophævelse af godtgørelsen for toldsyn på 400 kr. medfører, at omkostningerne forbundet med eksport af brugte køretøjer på kort sigt vil stige markant.

Hertil syntes det uklart, hvorledes sagsbehandlingsgebyret efter den 1. juli 2020 vil blive fastsat, herunder om fastsættelsen af gebyrets størrelse på bekendtgørelsesniveau vil indeholde en beløbsgrænse, eller at virksomhederne kan risikere, at gebyret stiger drastisk ved overvæltning af yderligere omkostningerne forbundet med Motorstyrelsens sagsbehandling. Forslaget indeholder alene en kort passus om, at det forventes, at gebyret fastsættes til ca. 1.980 kr. pr. 1. juli 2020, hvilket næppe kan anses som en garanti for, at det ikke stiger pr. 1. juli 2020 eller på et senere tidspunkt.

Endvidere vil forslagene om at forlænge Motorstyrelsens udbetalingsfrist fra 3 uger til 9 uger, muligheden for suspendering af udbetalingsfristen fra 3 måneder til 6 måneder samt indsættelse af et fast toldsyn for alle biler få betydelige konsekvenser for tidspunktet for udbetalingen af afgiftsgodtgørelsen til eksportvirksomheden, og eksportvirksomhedernes leveringstid, herunder mulighed for at levere bilen til sin udenlandske kunde inden for rimelig tid.

Muligheden for forlængelse af suspendering af udbetalingsfristen fra 3 til 6 måneder er i lovforslaget begrundet med, at Skatteforvaltningen ikke har mulighed for, inden for en 3 måneders periode, at udrede, om den godtgørelsesberettigede har modregningsberettiget gæld til det offentlige. Det synes at være betænkeligt, at der generelt lovgives om forringelser overfor virksomheders/borgers udbetalinger for at tilgodese Motorstyrelsens/Skattestyrelsens problemer med for lange sagsbehandlingstider.

Samlet set vil forslaget have en væsentlig indvirkning på den økonomiske og tidsmæssige faktor for eksport af biler. Eksportbranchen vil i givet fald kunne miste sin profit gennem de øgede omkostninger og forrentning af manglende udbetaling af eksportgodtgørelse i en længere periode. Endvidere vil der være en alt for bred margin for leveringstidspunkt, der kan betyde, at udenlandske kunder søger andre steder hen. De foreslåede ændringer kan dermed reelt være medvirkende til, at eksportbranchen kan blive økonomisk nødlidende, hvorfor det er yderst kritisabelt, at forslaget som minimum ikke indeholder en længere overgangsordning, der medfører, at en branches eksistensgrundlag ikke ophæves i løbet af kort tid.

#### **Bemærkninger til § 1, nr. 4 om straks-ibrugtagning af leasingkøretøjer ved betaling af forholdsmæssig registreringsafgift**

Dansk Erhverv ser meget frem til tilpasning af reglerne i overensstemmelse med C-249/15 ved indførelse af den foreslåede ordning om straks-ibrugtagning for køretøjer, hvor der er ansøgt om tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at en tilbagebetaling af overskydende afgiftsbeløb vil skulle ske ved, at der foretages et fradrag på 15 pct., dog mindst 8.500 kr. i tilbagebetalingen svarende til det fradrag, der gælder ved afgiftsgodtgørelse ved eksport af personbiler. Det synes dog ikke at fremgå af bemærkningerne, hvorvidt den juridiske person vil kunne risikere en restance over for Skatteforvaltningen, i det omfang at tilbagebetalingen er mindre end 8.500 kr.

Skatteministeriet bedes præcisere, hvorvidt der foretages modregning i en tilbagebetaling på under 8.500 kr. i henhold til det foreslåede nr. 4, herunder § 3b, stk. 5, 5. pkt.

Endvidere syntes adoptionen af fradraget på 15 pct. fra § 7 b, stk. 3, vedrørende fradrag for eksportgodtgørelse i forslaget om tilbagebetaling af overskydende afgiftsbeløb ved forholdsmæssig leasingafgift i § 3b, stk. 5, 5. pkt. ikke at være sagligt begrundet. Det fremgår af forarbejderne til § 7b, stk. 3, at formålet med fradraget var at sidestille eksport med salg til en forhandler, idet de 15 pct. svarede til forhandleravancen, samtidig med at fradraget vil sikre, at eksportgodtgørelsen ikke kunne anses for eksportstøtte.

Anvendelsen af præcis samme fradrag på 15 pct. ved tilbagebetaling af overskydende indbetalt afgiftsbeløb ved forholdsmæssig leasingafgift syntes således ikke at tilgodese nogen af de hensyn, der var formålet med det oprindelige fradrag ved eksportgodtgørelse. Endvidere fremgår det af forslaget, at det ikke er noget krav, at bilen samtidig udføres af landet, hvorfor Skatteministeriets sidestilling af fradraget med eksport og salg til udlandet i disse tilfælde ikke syntes korrekt. Henset til ovenstående, er det vores opfattelse, at fradraget snarere har karakter af et

sagsbehandlingsgebyr eller en maskeret bøde ved tilsidesættelse af ordningen for forholdsmæssig registreringsafgift af et leasingkøretøj.

### **Bemærkninger til § 1, nr. 8 om ændring af leasingaftaler ved betaling af forholdsmæssig registreringsafgift**

Dansk Erhverv er positivt indstillet over den foreslåede opsamlingsbestemmelse, der skal hjælpe med at synliggøre hvilke typer af ændringer i en leasingaftale, der er uden betydning for opretholdelse eller opnåelse af tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Det er dog afgørende, at opsamlingsbestemmelsen ikke indføres som en udtømmende liste, men at der fortsat skal foretages en konkret vurdering, idet en udtømmende liste efter vores opfattelse vil være en tilsidesættelse af praksis efter SKM2018.77.HR, da en ubetydelig ændring i værste tilfælde vil kunne tilsidesætte tilladelsen, såfremt ændringen ikke er omfattet af opsamlingsbestemmelsen.

Da Skatteministeriet fremhæver, at Skatteforvaltnings praksis fremadrettet vil være i overensstemmelse med højesterets præmisser, anmodes Skatteministeriet om at præcisere, hvorvidt opsamlingsbestemmelse vil blive indsat som en udtømmende liste af ændringer, der kan blive foretaget uden betydning for opretholdelse eller opnåelse af tilladelsen.

### **Lovtekniske konsekvensrettelser**

Denne del af høringsmaterialet vedrører som nævnt en ændring af bestemmelserne om bødestraf ved forsæt eller grov uagtsomhed i samtlige punktafgiftslove.

Der er umiddelbart tale om en tilretning af den sproglige formulering i bestemmelsen, hvorefter ”den, der” ændres til ”den, som”. Denne ændring af lovens tekst har kun karakter af en lovteknisk konsekvensrettelse, hvilket også angives i det fremsendte materiale. Først når bemærkningerne til lovforslaget læses, fremgår det, at denne blot sproglige ændring af lovteksten har et langt mere indgribende formål end først antaget. Det fremgår, at den sproglige ændring har til formål at skabe grundlag for retningslinjer om en skærpet bødepraksis ved overtrædelse af bestemmelserne. Videre fremgår det, at der med ændringerne tilsigtes en fordobling af bødeniveauet for forsætlige og groft uagtsomme overtrædelser af afgiftslovgivningen.

Hvad der i første omgang fremstår som en mindre sproglig rettelse, er således i realiteten tiltænkt at medføre en yderst indgribende ændring af bødepraksis for samtlige afgiftslove. Vi finder det yderst problematisk, at lovforslaget på så uklar vis har til hensigt at ændre praksis og så at sige maskere den reelle intention bag en sproglig rettelse af bestemmelsens formulering. Der mangler gennemsigtighed og gennemskuelse i høringsmaterialet, samt en klar hjemmel for den ændring, som ministeriet reelt ønsker at foreslå.

Høringsmaterialet synes at være på kant med Grundlovens § 3, som udgør hjemlen for det forfatningsretlige princip om magtens tredeling mellem den lovgivende, den udøvende og den dømmende magt. Det er den dømmende magt, der fastsætter praksis for udmåling af bøder i afgiftssager, med mindre anden hjemmel er klart angivet i lovteksten. Det må derfor kræves, at generelle

retningslinjer om straffastsættelsen skal fremgå klart af det lovforslag, som vedtages af Folketinget, idet der kun på den måde kan sikres et politisk flertal for udstikningen af generelle retningslinjer om straffastsættelsen. Dette må i særdeleshed gøre sig gældende, når der er tale om en strafskærpelse. En ændring af lovtæksten fra ”den, der” til ”den, som” er ikke tilstrækkeligt.

Høringsmaterialet medfører derfor grundlæggende retsikkerhed. Det er vores vurdering, at der er behov for et klart hjemmelsgrundlag i lovforslaget ved fremsættelsen for at imødegå ovenstående problemstillinger.

Høringsforslaget er meget indgribende og medfører en lang række økonomiske konsekvenser, der vil få stor betydning for det danske erhvervsliv. Det er vores indtryk, at en stor del af udfordringerne på området skyldes, at den gældende lovgivning ikke er blevet overholdt.

Hvis den foreslåede lovgivning indføres og fortsat ikke kontrolleres, vil det medføre store omkostninger for dem, der overholder loven, mens dem, der ikke overholder den, fortsat vil kunne agere under radaren. Dansk Erhverv vil på denne baggrund derfor sammen med brancheforeningen Dansk Mobilitet gerne anmode ministeriet om et møde, hvor vi vil drøfte mulighederne for at intensivere kontrollen med gældende lovs overholdelse uden samtidig at øge den administrative byrde for virksomhederne.

Dansk Erhverv stiller sig til rådighed for yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Jacob Ravn**  
Skattepolitisk chef