

Sendt pr. e-mail til [peter@yupex.dk](mailto:peter@yupex.dk)  
Yupex Trading A/S  
Bøgekildevej 33  
8361 Hasselager

**tvc.**

ADVOKATFIRMA

## Afskaffelse af selvanmelderordningen for eksport af køretøjer

### Den bagvedliggende politiske aftale og EU-rettens betydning herfor

Som aftalt, har jeg vurderet den indgåede politiske aftale om afskaffelse af selvanmelderordningen på eksportområdet for eksport af køretøjer, herunder de aftalte rammer overfor den EU-retslige regulering.

#### ADVOKAT

Peter Lunau Larsen  
E-mail [pll@tvc.dk](mailto:pll@tvc.dk)  
Direkte +45 8734 7435

### 1 Politisk aftale

Den 18. december 2018 udsendte Skatteministeriet en nyhed om, at alle Folketingets partier er blevet enige om at afskaffe selvanmelderordningen for køretøjer, der eksporteres.

#### SEKRETÆR

Linda Grentzmann  
E-mail [lge@tvc.dk](mailto:lge@tvc.dk)  
Direkte +45 8734 7532

Den 2. april 2019 blev der indgået en endelig aftale mellem Folketingets partier om styrkelse af kontrollen på motorområdet og afskaffelse af selvanmelderordningen.

#### AARHUS

Søren Frichs Vej 42A  
DK-8230 Åbyhøj

Baggrunden for den politiske enighed skyldes analyser fra Motorstyrelsen og Rigsrevisionen, der indikerer, at der er en række udfordringer forbundet med ordningen.

#### TVC.DK

J.nr. 109984  
Dato 25.4.2019

Selvanmelderordningen forventes at blive afskaffet fra den 1. juli 2020, hvorefter Motorstyrelsen herefter skal værdifastsætte alle køretøjer til eksport.

Der indføres et krav om, at alle køretøjer, der eksporteres, skal gennemgå et toldsyn. Da dette skal danne grundlag for Motorstyrelsens værdiansættelse af køretøjet.

Dertil tilføres 50 mio. kr. årligt til styrkelse af den samlede kontrolindsats på eksport af brugte køretøjer, import af brugte køretøjer og import af nye køretøjer.

Fristen for udbetaling af eksportgodtgørelsen ændres fra de nuværende 3 uger til 9 uger, hvorved Motorstyrelsen vil have mulighed for at foretage grundigere kontrol med anmodningerne. Dette forventes at blive implementeret fra 1. juli 2019.

Kompensationen på 400 kr. ved toldsyn forud for eksport forventes ophævet fra 1. juli 2019.

Slutteligt er det aftalt at hæve bødeniveauet til det dobbelte for manglende regelefterlevelse ved import og eksport af køretøjer, samt skærpe praksis ved svig eller andre regelbrud. Det forventes, at bødeniveauet og praksis skærpes i løbet af 2020.

### **1.1 Finansiering af den politiske aftale**

Det fremgår af den politiske aftale, at finansieringen af aftalen skal dækkes af de berørte parter, altså eksportører og importører af køretøjer.

Det er aftalt, at der indføres et gebyr på ca. 1.900 kr., der skal dækkes omkostninger til værdiansættelser af køretøjer, der eksporteres. Gebyret indføres fra 1. januar 2020 og betales af ejeren af køretøjet.

Der indføres ligeledes et gebyr på ca. 20 kr. pr. toldsyn, og der fjernes en kompensation på 400 kr. for køretøjer, der toldsynes før eksport.

## **2 EU-retten**

Nedenstående vil koncentrere sig om EU-rettens betydning for den foreslåede opkrævning af brugerbetaling for værdiansættelse af køretøjer, der eksporteres.

Den EU-retlige regulering har således også indflydelse på muligheden for at gennemføre de øvrige foreslåede ændringer af ordningen, der vil medføre en forøgelse af omkostninger i form af bortfald af kompensation for toldsyn på 400 kr. samt den øgede likviditetsbinding og rentebyrde ved den foreslåede forøgelse af udbetalingsfristen fra 3 uger til 9 uger. Endeligt bemærkes, det at en sådan frist grundlæggende kan være en reel hindring for en effektivt grænseoverskridende handel med køretøjer.

### **2.1 Grundlæggende EU-retlige principper for grænseoverskridende transaktioner**

Et af hovedformålene for EU-samarbejdet er at sikre, at der kan ske fri varepassage mellem medlemslandene – Det indre marked. Det indre marked indebærer, at varer, personer, tjenesteydelser og kapital kan bevæge sig frit inden for medlemslandene uden at møde indre grænser.

For at sikre opretholdelse af det indre marked, er det i Lissabontraktaten (TEUF) artikel 30 et forbud mod told og andre afgifter ved ind og udførelse af varer fra andre medlemslande.

Nedenstående vil tage udgangspunkt i den politiske aftales påvirkning af varernes fri bevægelighed, da den politiske aftale omhandler import og eksport af køretøjer.

## 2.2 Brugerbetaling ved værdiansættelse

Som nævnt ovenfor, fremgår det af den politiske aftale, at det foreslås, at der skal foretages en opkrævning af ca. 1.900 kr. i brugerbetaling for værdiansættelse af køretøjer, der eksporteres.

EU-domstolen har i C-552/15 taget stilling til, hvorvidt et medlemsland kan opkræve et lignende gebyr ved eksport af køretøjer.

Sagen omhandlede blandt andet det forhold, at Irland opkrævede et administrationsgebyr på 500 EUR for tilbagebetaling af registreringsafgift på køretøjer, der eksporteres.

De 500 EUR blev modregnet ved tilbagebetaling af registreringsafgift ved eksport, hvormed forholdet er helt sammenligneligt med den brugerbetaling på 1.900 kr., der skal finansiere afskaffelse af selvanmelderordningen.

EU-domstolen fremførte følgende argumenter og konklusioner i C-552/15:

*”118 Hvad for det andet angår omkostningerne ved den obligatoriske tekniske kontrol, som køretøjet skal undergives ved udførsel, og betalingen af et beløb på 500 EUR i administrationsgebyr i forbindelse med tilbagebetalingsproceduren, skal det bemærkes, at Kommissionen ikke specifikt har begrundet sit anbringende om den uforholdsmæssige karakter af omkostningerne ved teknisk kontrol.*

*119 Prøvelsen må derfor begrænse sig til anbringendet om den uforholdsmæssige karakter af administrationsgebyret, der er fastsat til 500 EUR.*

*120 Det bemærkes i denne henseende, at forpligtelsen til at betale et beløb på 500 EUR i administrationsgebyr kan afskrække en afgiftspligtig person fra at indlede en tilbagebetalingsprocedure og derfor er i strid med det formål, der søges opnået med en sådan procedure.*

*121 Selv om det ikke kan udelukkes, således som Irland har gjort gældende, at et vederlag for den individuelt præsterede tjenesteydelse kan afkræves den afgiftspligtige person, har denne medlemsstat ikke gjort gældende, at beløbet på 500 EUR svarer til de omkostninger, der er forbundet med en*

**sådan tjenesteydelse, og har begrænset sig til at begrunde dette beløb med henvisning til de samlede omkostninger i forbindelse med indførelsen af en tilbagebetalingsordning.**

**122 Når en medlemsstat udformer sin ordning for opkrævning af registreringsafgift således, at tilbagebetaling af en del af afgiften i visse situationer er uundgåelig, kan – således som generaladvokaten har anført i punkt 66 i forslaget til afgørelse – de omkostninger, der er forbundet med udformningen af denne ordning, imidlertid ikke finansieres ved at foretage fradrag i de beløb, der tilkommer de personer, som har krav på tilbagebetaling.**

**123 Det forhold, at der fratrækkes 500 EUR for administrationsgebyret i det registreringsafgiftsbeløb, der skal tilbagebetales, er derfor heller ikke i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.” [Mine fremhævninger]**

EU-domstolen konkluderer dermed, at medlemslande, der har indført en ordning for opkrævning af registreringsafgift på køretøjer i medlemslandet, ikke kan opkræve dækning af omkostninger til samme ordning, når omkostninger bæres af personer, som har krav på tilbagebetaling af registreringsafgift.

Det fremgår af den politiske aftale, at alle køretøjer, der eksporteres, skal værdisættes af motorstyrelsen, samt at der forventeligt vil blive opkrævet 1.900 kr. som brugerbetaling herfor.

Denne situation er efter min opfattelse direkte sammenlignelig med de faktiske forhold i C-552/15, hvorved en sådan ordning må anses for at være i strid med EU-rettens forbud mod begrænsning af varernes frie bevægelighed inden for det indre marked.

### **2.3 Gebyr ved toldsyn**

De i punkt 2.2 anførte konklusioner kan umiddelbart også udstrækkes til forslaget omkring opkrævning af et gebyr på 20. kr. ved toldsyn pr. køretøj, der eksporteres, da det, af den politiske aftale fremgår, at der vil blive krævet toldsyn for alle køretøjer, der eksporteres.

Det skal dog bemærkes, at EU-domstolen i præmis 121 i C-552/15 ikke udelukker, at et sådant gebyr kan opkræves, hvis der er tale om en individuel tjenesteydelse.

Det er min opfattelse, at såfremt gebyret opkræves for toldsyn af alle køretøjer, der eksporteres, vil der ikke være tale om en individuel tjenesteydelse men opkrævning af et gebyr til generel finansiering af de danske regelsæt for tilbagebetaling af registreringsafgift ved eksport af køretøjer, hvorfor gebyret må stride mod EU-retten, uanset gebyrets størrelse.

Hvis man indfører en særordning der er knyttet til eksportgodtgørelsen, finder jeg det grundlæggende sagligt at anse ordningen og omkostningerne knyttet hertil som et samlet hele/en samlet ordning. Derfor er der nok reelt set ganske stærke argumenter for, at også dette gebyr vil være i strid med EU-rettens forbud mod begrænsninger i varernes frie bevægelighed.

Det skal hertil nævnes, at eksportører af køretøjer i dag opnår en kompensation på 400 kr. pr. køretøj, der toldsynes. Da denne kompensation ophæves, og der indføres et gebyr på 20 kr. pr. køretøj, der toldsynes, i kombination med at kravet om at alle køretøjer, der eksporteres skal toldsynes, vil dette have den konsekvens, at der reelt indføres et gebyr på 420 kr. pr. køretøj (fra -400 kr. til + 20 kr.), som der i dag toldsynes før eksport.

Slutteligt kan det næves, at dette gebyr kan sammenlignes med brugerbetalingen på 1.900 kr. for værdiansættelse, da gebyret opkræves på alle køretøjer, der eksporteres.

Det reelle gebyr vil derfor kunne anføres at udgøre 2.320 kr. pr. køretøj.

#### **2.4 Forlængelse af fristen for udbetaling af eksportgodtgørelse**

Dette forhold er ikke beskrevet særlig uddybende i den politiske aftale, hvorfor det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at vurdere, om også udformningen af dette forhold vil være i strid med EU-rettens principper omkring varernes frie bevægelighed.

Det må dog antages, at en forlængelse vil have en forretningsmæssig betydning, da eksportører af køretøjer vil få en betragtelig likviditetspåvirkning heraf, men også med stor sandsynlighed vil det i høj grad begrænse omsætteligheden af køretøjerne, da en køber/eksportør kommer til at afvente en værdiansættelse.

### **Opsamling**

Det er baseret på ovenstående politiske aftale og EU-domstolens afgørelse i C-552/15 min opfattelse, at der ikke kan indføres af en brugerbetaling på for værdiansættelse af køretøjer, der eksporteres, da dette vil være i strid med EU-rettens principper for varernes frie bevægelighed og proportionalitetsprincippet.

Det er sluttelig min opfattelse, at såfremt de foreslåede ændringer omkring tilbagebetaling af registreringsafgift ved eksport af køretøjer gennemføres, bør disse påklages til EU-kommissionen, da ændringerne helt åbenbart er i strid med EU-retten og principperne for varernes frie bevægelighed.

Med venlig hilsen  
**TVC Advokatfirma**

.....  
**Peter Lunau Larsen**  
Partner, Advokat