

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 19. august 2020
SAGSNR.: 2020 - 2044
ID NR.: 680093

lovgivningoekonomi@skm.dk + mej@skm.dk + ada@skm.dk + ltm@skm.dk

Høring - over udkast til forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love

Ved e-mail af 26. juni 2020 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Det er uklart, hvilke hensyn der gør, at den anførte frist i lovforslagets § 4, nr. 2, kun skal være på 7 dage, og hvorfor der således bliver tale om en kortere frist end eksempelvis fristen ved forlængelse af en leasingperiode i lovens § 3 b, stk. 7, hvor fristen jo er 14 dage.

Med venlig hilsen


Andrew Hjuler Crichton
Generalsekretær

København d. 18. august 2020

Høringssvar fra AutoBranchen Danmark vedr.:

Forslag til lov om ændring af lov om indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (J.nr.2020-3051)

Med de af regeringen varslede tiltag om konfiskation af leasingbiler benyttet til vanvidskørsel er det afgørende, at leasingselskaber får større adgang til offentlige registre.

AutoBranchen Danmark er tilfreds med at Skatteministeriets udkast til § 1, 3, 5 og 6 i lovforslaget, der kan forbedre leasingfirmaers mulighed for at afsløre stråmænd og kriminelle ifm. indgåelse af leasingkontrakter. Det vil være et væsentligt virkemiddel til at forhindre vanvidsbilister i at få adgang til leasingbiler.

AutoBranchen Danmark vil gerne understrege, at de ovenstående initiativer ikke kan stå alene og skal følges op af tiltag på andre ressortområder. AutoBranchen Danmark har bl.a. foreslået, at leasingselskaber skal have adgang til Politiets pas- og kørekortregister med henblik på at identificere personer, der benytter falske identiteter til at lease biler. Ligeså mener AutoBranchen Danmark ikke, at indførelsen af disse tiltag kan gøre leasingselskaber medskyldige i vanvidskørsel og dermed retfærdiggøre et udgangspunkt om konfiskation af leasingkøretøjer benyttet til vanvidskørsel.

Bemærkninger til lovforslagets § 4

Bemærkningerne til ændringen i § 3 b, stk. 9, hvorefter der indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum: »Ansøgning herom skal indgives til told- og skatteforvaltningen senest 7 dage efter, at leasingaftalen afbrydes, eller senest 7 dage efter køretøjet udgår af ordningen.«

I forhold til ovenstående skærpelse af reglerne har AutoBranchen Danmark følgende kommentarer og overvejelser, som vi mener lovgiverne bør tage sig ifm. ændringen er medholdelig i forhold til EU-retten.

Østre Landsret afsagde i december 2019 en dom, hvor landsretten underkendte en administrativt fastsat frist på én arbejdsdag for at få foretaget en værditabsberegning af et leasingkøretøj. Dette er baggrunden for lovændringen, som Skatteministeriet selv nævner i deres bemærkninger til lovforslaget.

Landsrettens dom ændres nu via lovgivning, idet der i lovforslaget lægges op til, at der pr. 1. januar 2021 indføres en frist på 7 dage til at ansøge om denne værditabsberegning. Dette initiativ rejser nogle EU-retlige spørgsmål, idet EU-Domstolen i en sag fra starten af 00'erne fastslog, at en frist på 3 dage var i strid med EU-retten. Om en frist på 7 dage er mere medholdelig med EU-retten er tvivlsomt, og AutoBranchen Danmark mener, at dette bør undersøges nærmere.

Bemærkningerne til ændringen i § 10, stk. 3, hvorefter der indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum: »Synsrapporten for et køretøj må ikke være ældre end 4 uger, regnet fra indgivelsen af en anmodning om værdifastsættelse af køretøjet til told- og skatteforvaltningen, eller fra det tidspunkt, hvor en registreret virksomhed, jf. § 16, angiver afgiften for køretøjet.«

AutoBranchen Danmark har forståelse for, at varigheden af toldsyn forkortes, men vi mener, at 4 uger er for kort tid. Den foreslåede ændring vil have den u hensigtsmæssige effekt, at mange importbiler, der er på lager i mere end 4 uger vil skulle toldsynes igen før salg. Det mener AutoBranchen Danmark er u hensigtsmæssigt, da bilens værdi og stand ikke vil ændres nævneværdigt på 4 uger. Derfor foreslår AutoBranchen Danmark, at fristen ændres fra 4 uger til seks måneder.

Bemærkninger til § 10 b, hvorefter Erhvervsdrivende, der sælger brugte motorkøretøjer, er pligtige til at indberette udbuds- og salgspriser samt prisdannende oplysninger til told- og skatteforvaltningen.

Stk. 2. Skatteministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan fastsætte nærmere regler om:

- 1) Hvem der skal indberette udbuds- og salgspriser samt prisdannende oplysninger om et køretøj, jf. stk.1.
- 2) Hvilke kategorier af køretøjer indberetningspligten omfatter.
- 3) Hvilke typer oplysninger der skal indberettes om et køretøj.
- 4) Hvornår og hvordan indberetninger skal indgives til told- og skatteforvaltningen, herunder om indberetningen skal ske elektronisk.«

Generelt støtter AutoBranchen Danmark op om den nye bestemmelse, da vi ligeledes mener, at det kan være med til at danne det bedste og mest præcise overblik over køretøjers markedspris. Vi synes yderligere, at det er positivt, hvis Motorstyrelsen kan blive uafhængig af private aktører på markedet til indhentelse af prisinformation, da vi har oplevet en del udfordringer med delingen af disse oplysninger med vores medlemmer, på trods af forvaltningslovens regler om at man som part er berettiget til at få indsigt i de oplysninger, der ligger til grund for en forvaltningsretlig afgørelse, i dette tilfælde en regulering i selvanmelderens værdifastsættelse.

Vi vil derfor se frem til at selvanmeldere ikke længere nægtes adgang til disse oplysninger.

Dog har vi vores betænkeligheder ved den betydelige ekstra administrative byrde, virksomhederne vil få ved at de vil få denne indberetningspligt. Skatteministeriet har i bemærkninger til lovforslaget estimeret at mindre virksomheder, der manuelt skal indtaste prisoplysningerne via en hjemmeside(portalløsning), at det (med stor usikkerhed) vil tage ca. tre minutter at indberette en pris vedr. et køretøj for en virksomhed. En mindre forhandler, der løbende annoncerer og omsætter f.eks. ti køretøjer pr. måned, og gennemsnitligt laver to prisjusteringer pr. køretøj, vil dermed have et anslået tidsforbrug på 90 minutter pr. måned anvendt til indberetning af priser og prisdannende oplysninger. En større forhandler, der f.eks. omsætter 100 køretøjer, vil uden en API-adgang



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

(Application Programming Interface) have et tidsforbrug på 15 timer pr. måned. Større virksomheder forventes at anvende en opkobling til egne systemer (en såkaldt API-løsning).

Henset til de sidste 24 måneders øgede kontrol, dokumentation samt regelændringer på Motorstyrelsens område, har vores medlemmer oplevet en stor stigning i deres administrative byrder. Vi anerkender behovet for de forskellige tiltag, men vi ønsker skatteforvaltningen opmærksom på, at summen af de mange nye til udgør efter en betragtelige administrativ byrde, som bør anerkendes gennem et eller flere fradrag.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 29
1402 København K

lovgivningoekonomi@skm.dk
mej@skm.dk
ada@skm.dk
ltm@skm.dk

Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.

Bilbranchen i DI er tilfreds med, at Motorstyrelsen nu endelig tager fat på at bruge tilgængelige data til at identificere de virksomheder, der ikke kan finde ud af at følge reglerne. Det har Bilbranchen foreslået adskillige gange. Omvendt bør alle de mange virksomheder, der godt kan finde ud af det, ikke straffes kollektivt. Statens potentielle tab i form af kredit med betaling af registreringsafgift vil f.eks. mindskes som følge af tiltagene, hvilket nedsætter statens risiko. Som konsekvens bør Motorstyrelsen nedsætte størrelsen af den sikkerhedsstillelse, der skal stilles for betaling af registreringsafgift.

Til lovforslagets enkelte dele har Bilbranchen følgende bemærkninger:

Til § 4, nr. 3

Reglerne omkring fastsættelse af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer findes bl.a. i registreringsafgiftslovens ("REGAL") § 10, stk. 1:

"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."

Det følger således allerede direkte af REGAL § 10, stk. 1, at det er standen på registreringstidspunktet, som er afgørende for, hvordan køretøjets handelspris (og dermed den afgiftspligtige værdi) skal fastsættes. Er der forskel på standen på toldsynstidspunktet og registreringstidspunktet, skal køretøjet værdifastsættes efter standen på registreringstidspunktet.

Bilbranchen finder på denne baggrund denne del af lovforslaget for unødvendigt.

Til § 4, nr. 4 og 5

Efter lovforslaget bemyndiges ministeren til at fastsætte regler for erhvervsdrivendes indberetning af udbuds- og salgspriser samt andre prisdannende oplysninger om brugte køretøjer til told- og skatteforvaltningen. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til forslaget, at Skatteforvaltningen på baggrund af indberetningerne vil

udføre en generel screening af værdifastsættelser foretaget af selvanmeldervirksomheder. Hvis en selvanmelder indberetter en markant lavere værdi for et køretøj end sammenlignelige køretøjer, vil dette systemmæssigt kunne registreres og give anledning til manuel kontrol hos Skatteforvaltningen. Det vil samtidig præventivt kunne gøre selvanmelderen opmærksom på, at værdifastsættelsen er markant lavere end for andre sammenlignelige køretøjer.

Bilbranchen er, selv om de nærmere regler endnu ikke er fastsat, allerede nu bekymret over de administrative byrder, der herved pålægges erhvervsdrivende, der sælger brugte køretøjer. Det fremgår således allerede af bemærkningerne til lovforslaget, at der bliver tale om administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse undgår man dog behændigt at tage nærmere bestik af, ved at udskyde fastsættelsen af de nærmere regler herom til et senere tidspunkt, hvor man så fra myndighedernes side blot kan henvise til, at Folketinget jo har bestemt, at ordningen skal indføres. Bilbranchen finder derfor anledning til at kritisere, at der ikke allerede på nuværende tidspunkt, hvor forpligtelsen reelt bliver lovfæstet, bliver redegjort for de administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Under alle omstændigheder udgøres disse ikke alene af omkostninger til integration mellem virksomheder og myndigheder men i langt højere grad til de tidsmæssige ressourcer den enkelte erhvervsdrivende skal anvende ved den måske daglige indberetning af udbuds- og salgspriser samt andre prisdannende oplysninger.

Priserne på brugte køretøjer afhænger af en lang række faktorer og er løbende – nogen gange dagligt - genstand for ændringer. Udbudspriser bliver således ofte justeret af sælger og det vil pålægge sælger væsentlige administrative byrder, hvis enhver prisjustering skal indberettes til myndighederne. Der kan også opstå usikkerhed om, hvornår et køretøj er ”udbudt” til salg eller om det overhovedet er udbudt til salg. Ikke alle køretøjer annonceres til salg og det forekommer endvidere, at en erhvervsdrivende formidler salg af et brugt køretøj for en privat sælger. Det forekommer også, at et brugt køretøj importeres med henblik på salg til en konkret køber til en på forhånd aftalt pris. Et sådant køretøj vil ikke forud for salget være udbudt til salg.

Endelig bekymrer det Bilbranchen, at ”andre prisdannende oplysninger” ikke ud over model, variant, km-tal og lignende er nærmere defineret og at dette i værste fald kan være enhver subjektiv oplysning af betydning for udbuds- og salgspriser, som ikke nødvendigvis har samme eller nogen betydning overhovedet for enhver, der erhvervsmæssigt sælger brugte køretøjer. Bilbranchen frygter, at en sælger efterfølgende kan blive sanktioneret for ikke at have indberettet prisdannende oplysninger, som konkret ingen betydning har haft for den enkelte erhvervsdrivende. Betyder forslaget i øvrigt, at enhver erhvervsdrivende sælger af brugte biler har pligt til at indberette prisdannende oplysninger om køretøjer, den erhvervsdrivende ikke selv har udbudt til salg eller har solgt?

Lovforslaget eller bemærkningerne hertil ses heller ikke nærmere at definere indberetningsfristen. Bilbranchen anser det for problematisk at ansætte en frist for indberetning af særligt udbudspriser, idet det er uklart om en justering af en udbudspris skal indberettes.

Bilbranchen støtter initiativer, som har til formål at komme de såkaldte "fup-annoncer" til livs, som har til formål uberettiget at op- eller nedjustere markedsprisens betydning for afgiftsberegningen. Disse annoncer er med til at skævvride markedet for brugte køretøjer. Bilbranchen er dog bekymret for, at indberetningspligten og anvendelsen af de indberettede oplysninger til kontrolformål vil have negativ effekt på priskonkurrencen på markedet, idet priserne på brugte biler vil blive ensrettet i unødvendig grad, selv om forhandlere m.v. ikke vil have adgang til at se andre forhandlers indberettede prisdata. Dette vil ske fordi myndighederne direkte screener den enkelte erhvervsdrivendes indberetning med henblik på manuel kontrol. Af frygt for kontrol, kan det frygtes, at værdifastsættelsen snarere vil tage udgangspunkt i at ramme spændet i indberettede priser samt det semiautomatiske prisfastsættelsessystem fremfor en konkret vurdering og et konkret skøn.

Indberetning af salgspriser vil desuden ikke tage eventuelle efterfølgende prisafslag pga. mangler i betragtning. Der kan dermed for et køretøj blive indberettet en salgspris, som senere nedsættes pga. en eller flere køberetlige mangler, som reelt medfører, at køretøjets handelspris var lavere end salgsprisen.

Efter registreringsafgiftslovens § 10 er den almindelige pris for et brugt køretøj prisen ved salg til bruger her i landet i den stand, hvori køretøjet skal registreres. Det betyder, at der ved fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af et brugt køretøj (værdifastsættelse) tages udgangspunkt i den markedspris, som en forbruger må forventes at skulle betale for et tilsvarende køretøj, heri medregnet en eventuel forhandleravance. Ved at skabe et register over udbuds- og salgspriser, som myndighederne kan og vil anvende til at ensrette priserne, vil skønnet efter § 10 blive sat ud af kraft. Den foreslåede indberetningspligt vil derfor efter Bilbranchens opfattelse derfor være i strid med denne bestemmelse.

At pålægge manglende indberetning straf har også efter Bilbranchens opfattelse den paradoksale konsekvens, at man ved at indberette mangelfulde eller vildledende oplysninger ikke straffes, mens man omvendt straffes for korrekte og reelle markedspriser, man ikke indberetter.

Det forekommer Bilbranchen, at man med lovforslaget skaber et register på baggrund af lovpligtige indberetninger over udbuds- og salgspriser, som sammen med det semiautomatiske værdifastsættelsessystem vil have til formål og ved myndighedernes brug have til følge, at styre og ensrette priserne på brugte køretøjer og hvor det tilmed er belagt med straf, hvis indberetningen af i øvrigt korrekte priser undlades.

Afslutningsvist bemærker Bilbranchen, at lovforslaget endvidere har til formål at udmønte dele af *Aftale om styrkelse af motorområdet* af 12. juni 2020, der er indgået mellem regeringen og Folketingets partier. Med den politiske aftale styrkes kontrollen af motorområdet for at mindske risikoen for svindel, herunder særligt i forhold til import af brugte køretøjer. Med aftalen øges f.eks. kontroltrykket på området for import af brugte køretøjer. Bilbranchen kan støtte et øget kontroltryk, men forventer samtidig, at dette medfører afsættelse af yderligere ressourcer til klageinstanser. I modsat fald vil det øgede kontroltryk alt andet lige øge den allerede eksisterende

sagspukkel i Skatteankestyrelsen. Et helt frisk eksempel fra den 25. juni 2020 viser, at der skal forventes en sagsbehandlingstid i Skatteankestyrelsen på op til 12 måneder for en klage over en værdiansættelse af et brugt motorkøretøj.

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen
Bilbranchen – en del af DI

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Morten Ekmann Jensen (MEJ@skm.dk), Ane Dahlerup (ADa@skm.dk), Lea Therese Ørum Molsted (LTM@skm.dk)
Fra: Niels Rask (Niels@vestsjaellandsbilsyn.dk)
Titel: SV: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.
E-mailtitel: SV: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v. (SKM: 498246)
Sendt: 21-08-2020 07:31

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Att.: Ane Dahlerup

I det vi takker for fremsendte høring, skal vi komme med en enkelt kommentar.

Burde "**køretøjer**" ikke rettelig have været "**motordrevne køretøjer**", og "**påhængsredskaber**" rettelig have været "**påhængskøretøjer**" i nedenstående?

Side 2

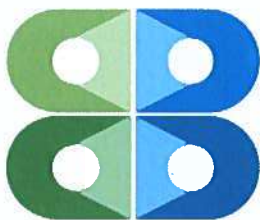
§ 3

3. I § 15, stk. 8, indsættes som nr. 5: »5) Importører og producenter af **køretøjer** eller **påhængsredskaber** til **køretøjer** godkendt af Færdselsstyrelsen til at oprette og registrere oplysninger om et køretøjs tekniske forhold.«

Venlig hilsen

Niels Rask

Formand BilsynsBranchen.



BilsynsBranchen.dk

Telefon: 70 26 09 88

Mobil: 40 41 09 88

info@bilsynsbranchen.dk

www.bilsynsbranchen.dk

Trafikcenter Allè 16

4200 Slagelse

Fra: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>

Sendt: 26. juni 2020 16:17

Til: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>

Emne: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v. (SKM: 498246)

Til høringsparter

Der vedlægges forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.).

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest fredag **den 21. august 2020**.

Høringsvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2020-3051. Der bedes samtidig sendes en kopi til mej@skm.dk, ada@skm.dk og ltm@skm.dk.

Med venlig hilsen

Ane Dahlerup

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72370778

MailADa@skm.dk



Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Webwww.skm.dk



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Taastrup, den 21. august 2020

Vedr. J.nr. 2020-3051 Høring over forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.)

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående materiale i høring, og skal i den forbindelse fremsætte de følgende bemærkninger.

Ad Diverse brancheinteressenters adgang til eSkatData og Køretøjsregister

Dansk Bilbrancheråd er enige i motivationerne bag forslaget, og indstiller det til vedtagelse.

Ad Afgiftsfritagelse for køretøjer anvendt til erhvervmæssig transport af blod og organer

Dansk Bilbrancheråd er enige i motivationerne bag forslaget, og indstiller det til vedtagelse.

Ad Ansøgningsfrist for værditabsberegning af leasingkøretøjer

Dansk Bilbrancheråd er enige i, at det er helt uholdbart, at fristen for ansøgning om værditabsberegning falder tilbage på residualreglen på 3 år, efter Østre Landsret har underkendt den hidtidige administrative praksis, hvorefter fristen var 1. arbejdsdag efter leasingperiodens ophør. Ikke mindst med henblik på den store kreativitet branchen i øvrigt udviser, i forhold til aktuelle afgiftsregler.

På den baggrund er det tvingende nødvendigt, at der er absolut stram snor i forholdene. Rådet finder, at en frist på 7 dage både tilgodeser dette behov, men samtidigt også giver en smule mere fleksibilitet, og indstiller derfor forslaget til vedtagelse.

Ad tidsfrist for todsyn (nedsættelse fra 1 år til 4 uger)

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at "under middel" fradraget i forvejen er reduceret til 2%. Værdien af fradraget er således yderst beskedent, og står ikke rimeligt mål med den gene, en så markant nedsættelse af fristen vil medføre. Det bemærkes yderligere,

at forslaget vil medføre en betydelig reduktion af incitament til at foretage efterfølgende forbedringer af køretøjet for at bringe det i salgbar stand, hvilket må forventes at medføre tab af arbejdspladser.

Dansk Bilbrancheråd bemærker yderligere, at det i langt de fleste tilfælde i praksis kun er muligt at købe en bil fra en tysk forhandler, hvis man lægger et beløb svarende til momsens "i pant" hos den tyske forhandler. Denne forhandler returnerer så "momspantet" når der er tilstrækkelig sikkerhed for, at køretøjet er udført af Tyskland, hvilke er forudsætningen for, at den tyske forhandler kan sælge bilen momsfrit, og dermed ikke selv hæfter for den tyske salgsmoms. Denne tilstrækkelige sikkerhed består de facto i fremsendelse af toldsynsrapport.

Den beskrevne "momspant" kutyme medfører, at den danske forhandler i praksis vil toldsyne et importeret køretøj straks efter importen, for at få "momspantet" retur. Da det i praksis langt fra i alle tilfælde er muligt at sælge en bil inden for 4 uger fra importen, medfører forslaget, at man pålægger forhandleren en omkostning på 800 - 1.000 kr. til et spildt toldsyn.

Afslutningsvist skal det påpeges, at såfremt forhandleren ikke sælger bilen inden 4 uger, har han intet incitament til fornyet toldsyn, førend bilen er solgt. Det medfører betydelig forlængelse af leveringstiden, og i praksis at markedet vil være mere tilbøjeligt til at købe de biler, der i forvejen er indregistreret og kan leveres straks. Det vil medføre længere liggetider på ikke indregistrerede biler, lavere salgspriser og følgelig lavere afgiftstilsvær.

Dansk Bilbrancheråd skal på den baggrund indstille, at forslaget ikke vedtages.

Ad indberetning af data til brug for den semiautomatiske værdiansættelse af køretøjer

Dansk Bilbrancheråd er negativt stemt over for, at der med forslaget pålægges branchen endnu en administrativ byrde. Rådet anerkender dog samtidigt behovet for retvisende data, i alles interesse. Rådet bemærker samtidigt også, at den større datamængde forventeligt vil reducere behovet for manuelt arbejde i værdiansættelsesprocessen, og forventer afsmittende virkning på værdiansættelsesgebyret til følge.

Dansk Bilbrancheråd bemærker yderligere, at det bør præciseres hvordan indberetning nærmere skal foregå samt omfanget heraf, herunder om indberetning skal ledsages af dokumentation etc.

Efter Rådets opfattelse kan indberetningen i øvrigt med fordel samtænkes med den registrering, der i forvejen sker i Motorregistret i forbindelse ind- eller omregistrering af køretøjet i forlængelse af salgsprocessen.

Dansk Bilbrancheråd skal indstille at forslaget sendes i fornyet høring med nærmere beskrivelse af omfanget og proceduren for dataindberetningspligten. Det er ikke

rimeligt at forvente, at branchen skal tage stilling til en ikke kompenseret administrativ byrde, uden at kende det nærmere omfang heraf.

Venlig hilsen

Dansk Bilbrancheråd

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Erik S. Rasmussen', with a horizontal line extending to the right.

Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat (L)

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

21. august 2020

J.nr. 2020-11-0416
Dok.nr.
Sagsbehandler
Sara Koch Jørgensen

Sendt til: lovgivningogoekonomi@skm.dk
Cc: mej@skm.dk, ada@skm.dk, ltm@skm.dk og jm@jm.dk

Vedrørende forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.)

Datatilsynet
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 3319 3200
dt@datatilsynet.dk
datatilsynet.dk
CVR 11883729

Ved e-mail af 26. juni 2020 har Skatteministeriet anmodet om Datatilsynets bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

Datatilsynet har noteret, at Skatteministeriet i de almindelige bemærkninger til ovennævnte lovforslag har vurderet de foreslåede ordningers forhold til databeskyttelseslovgivningen, herunder at den behandling af personoplysninger, som følger af lovforslaget, vil skulle ske i overensstemmelse med princippet om formålsbegrænsning og princippet om dataminimering.

1. Samtykke

Af de almindelige bemærkninger fremgår bl.a. følgende:

"I forhold til borgerens samtykke følger det af databeskyttelsesforordningen, at samtykket skal være en frivillig, specifik, informeret og utvetydig viljestilkendegivelse, hvorved borgeren ved erklæring eller klar bekræftelse indvilliger i, at oplysningerne videregives til den anmodende virksomhed."

Datatilsynet skal særligt henlede opmærksomheden på, at betingelsen om frivillighed indebærer, at den registrerede er i stand til at foretage et reelt valg, og at den registrerede ikke føler sig tvunget til at give sit samtykke, f.eks. hvis det vil få negative konsekvenser, hvis den registrerede ikke samtykker. Ved vurderingen af, om et samtykke er frivilligt, bør der tages hensyn til den situation, hvor samtykke er bundet til en kontrakt eller til levering af en tjenesteydelse.

Efter Datatilsynets opfattelse indebærer dette, at et samtykke sædvanligvis ikke anses for at være givet frivilligt, hvis f.eks. køb af en vare eller en serviceydelse er betinget af, at der gives samtykke.

Datatilsynet skal i øvrigt bemærke at, det – ud over de nævnte betingelser i bemærkningerne til lovforslaget – er en betingelse for, at et samtykke er gyldigt efter databeskyttelsesforordningen, at den registrerede inden samtykket gives skal oplyses om, at samtykket kan trækkes tilbage.

Datatilsynet henviser på baggrund af ovenstående og for så vidt angår de øvrige gyldighedsbetingelser for samtykke til tilsynets vejledning om samtykke.

Datatilsynet har i øvrigt noteret sig, at det fremgår af de almindelige bemærkninger, at den registreredes samtykke gives med NemID via den webløsning, den enkelte virksomhed selv stiller til rådighed, og at samtykket derefter registreres og lagres hos Skatteforvaltningen.

Datatilsynet skal hertil bemærke, at det er den dataansvarlige for videregivelsen, der har ansvaret for, at der foreligger et gyldigt samtykke i det enkelte tilfælde, og at dette kan dokumenteres i tilfælde af eventuelle klage- eller tilsynssager. Datatilsynet skal derfor henstille, at Skatteministeriet præciserer, hvem der skal anses for dataansvarlig i forhold til videregivelse af personoplysninger i medfør af lovforslaget.

2. Behandlingssikkerhed

Af de almindelige bemærkninger fremgår følgende vedrørende dataudvekslingen:

"Gennem en virksomheds web-løsning giver borgeren ved hjælp af sit NemID samtykke til, at Skatteforvaltningen videregiver de specifikke oplysninger, der konkret er relevante, til den anmodende virksomhed. I forbindelse med afgivelsen af samtykket bliver borgeren oplyst om, hvilke oplysninger der videregives (sic) og til hvilke(t) formål. Samtykket registreres derefter og lagres hos Skatteforvaltningen. Samtykket er gyldigt i 24 timer. Det vil sige, at virksomheden skal anmode Skatteforvaltningen om oplysningerne inden for 24 timer fra det tidspunkt, borgeren samtykker. Virksomheden anmoder derefter Skatteforvaltningen om de data, der på baggrund af samtykket kan videregives. Hvis anmodningen er i overensstemmelse med det, der er registreret samtykke til, videregives oplysningerne til virksomheden. Skatteforvaltningen sender herefter en kvittering til borgerens skattemappe om dataudvekslingen"

Datatilsynet skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på databeskyttelsesforordningens artikel 32, hvorefter den dataansvarlige og databehandleren under hensyntagen til det aktuelle tekniske niveau, implementeringsomkostninger og den pågældende behandlings karakter, omfang, sammenhæng og formål samt risiciene af varierende sandsynlighed og alvor for fysiske personers rettigheder og frihedsrettigheder gennemfører passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at sikre et sikkerhedsniveau, der passer til disse risici.

Skatteforvaltningen bør ved løsningens indretning overveje, hvilke tekniske og organisatoriske foranstaltninger der skal gennemføres i forbindelse med videregivelsen af de pågældende oplysninger således at løsningen sikrer, at virksomheder alene får adgang til oplysninger, når der er registreret et samtykke, og at dette stadig er gyldigt.

Datatilsynet kan i den forbindelse desuden gøre opmærksom på kravet om databeskyttelse gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger. Det følger således bl.a. af databeskyttelsesforordningens artikel 25, at en dataansvarlig, allerede fra det tidspunkt, hvor midlerne for behandlingen, herunder et nyt it-system, fastlægges, skal gennemføre passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger, som er designet med henblik på integrering af de fornødne garantier i behandlingen for at opfylde kravene i forordningen.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling.

Med venlig hilsen

Sara Koch Jørgensen

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Morten Ekmann Jensen (MEJ@skm.dk), Ane Dahlerup (ADa@skm.dk), Lea Therese Ørum Molsted (LTM@skm.dk)
Fra: Ole Kirkelund (De Danske Bilimportører (oki@bilimp.dk)
Titel: VS: Høringssvar (j. nr. 2020-3051): Lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.
Sendt: 21-08-2020 10:52
Bilag: image001.png;

Til Skatteministeriet

Høringssvar, J. nr. 2020-3051

Forslag til lov om ændring af lov om indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet)

De Danske Bilimportører takker for modtagelsen af høringen over de foreslåede lovændringer, der indgår i den skærpede indsats mod vanvidskørsel og styrkelsen og tilpasningen af regler på motorområdet. Vi har kun begrænsede bemærkninger til de foreslåede ændringer.

Vi anser således den foreslåede ændring til registreringsafgiftsloven jf. forslaget § 4, nr. 2, der indfører en frist på 7 dage for værditabsberegning, for at være en nødvendig ændring som følge af indførelsen af reglen om genberegning af den afgiftspligtige værdi jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9. I den nuværende formulering ville der ellers ingen frist være for indgivelse af ansøgning til told- og skatteforvaltningen om fastsættelse af køretøjets aktuelle værdi.

Indførelsen jf. forslaget § 4, nr. 3 af en forældelsesfrist for toldsynsrapporter på 4 uger i forbindelse med anmodning om værdifastsættelse af brugte importkøretøjer må også anses for rimelig af hensyn til at sikre, at der lægges en korrekt standsvurdering til grund.

For så vidt angår forslaget i § 4, nr. 4 om indsættelse af en § 10 b (efter § 10 a) i registreringsafgiftsloven der indfører en pligt for erhvervsdrivende, der sælger brugte køretøjer, til at indberette udbuds- og salgspriser samt prisdannende oplysninger til told- og skatteforvaltningen, bemærker vi, at de nærmere regler herfor kan fastsættes af skatteministeren, eller den som ministeren bemyndiger hertil.

Vi forstår, at ændringen skal ses som et led i Skatteforvaltningens udvikling af et semiautomatisk værdifastsættelsessystem, som kan anvendes af både Skatteforvaltningen og selvanmeldere. Som sådan anser vi det for helt afgørende at de administrative omkostninger for erhvervslivet derved kan holdes på et minimum.

Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at vi allerede i dag giver Motorstyrelsen følgende informationer vedrørende brugte biler:

- Bilens oprindelige nyvognspris
- Bilens handelsværdi (altså markedsprisen, ikke salgsprisen)

De to nye ønskede informationer, der foreslås omfattet af indberetningspligt, er for hver brugt bil:

- Bilens udbudspris (den annoncerede pris)
- Biles salgspris (den faktiske salgspris til kunden, ikke at forveksle med handelsprisen, der er den værdi som der skal betales afgift efter)

Det indikerer ganske vist, at de yderligere administrative omkostninger forbundet dermed kan være forholdsvis begrænsede, men det forudsætter, at systemet sikrer samme smidighed som i dag.

Det semiautomatiske værdifastsættelsessystem kan formodentlig understøtte sagsbehandlingen hos myndighederne, men eftersom der under alle omstændigheder skal foretages en konkret vurdering ved

værdifastsættelsen af hver enkelt bil, vil systemet formentlig have begrænset betydning for en del af bilmarkedet.

Dette gælder i særdeleshed markedet for "premium-biler" med meget udstyr, idet "ekstraudstyr" ikke nødvendigvis vil være særlig godt dokumenteret i en sådan database. En ny premium-bil kan sagtens have udstyr, der udgør 50-100 pct. af bilens basispris, hvorfor værdifastsættelsen af konkrete biler i dette segment under alle omstændigheder vil være meget individuel.

Hvad angår de nye oplysninger, som omfattes af indberetningspligt, er det derfor vigtigt, at indberetningen af disse ikke kommer til at påføre erhvervslivet yderligere administrative byrder i væsentligt omfang. Vi påpeger altså vigtigheden af, at det også fremover, og når regler og procedurer for det semiautomatiske værdifastsættelsessystem skal fastsættes nærmere, bliver tale om en smidig proces og et rimeligt dokumentationskrav for biler med betydelig individuelle forskelle i udstyrsniveau.

Generelt vil vi i øvrigt gerne benytte lejligheden til at understrege, at tiltaget i sin helhed må anses for et forsøg på at mindske de administrative omkostninger for Skatteforvaltningen ved at håndtere et grundlæggende uheldigt beskatningsprincip i registreringsafgiftsloven – nemlig at registreringsafgiften beregnes på grundlag af bilens værdi / pris.

Skatteforvaltningens behov for semiautomatisk værdifastsættelse må derfor i bund og grund anses for et selvskabt behov som følge af et beskatningsprincip, der i forvejen påfører erhvervslivet betydelige omkostninger til efterlevelse.

Behovet for systemer til semiautomatisk værdifastsættelse ville således på sigt forsvinde, hvis der indføres en teknisk og løbende afgift på biler i stedet for den eksisterende registreringsafgift baseret på bilens værdi, hvilket De Danske Bilimportører i en årrække har argumenteret for.

Vi har ingen bemærkninger til de øvrige foreslåede ændringer til lov om inddrivelse af gæld, lov om et indkomstregister, lov om registrering af køretøjer, skattekontrolloven og lov om kreditaftaler.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>

Sendt: 26. juni 2020 16:17

Til: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>

Emne: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v. (SKM: 498246)

Til høringsparter

Der vedlægges forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.).

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest fredag den **21. august 2020**.

Høringssvar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2020-3051. Der bedes samtidig sendes en kopi til mej@skm.dk, ada@skm.dk og itm@skm.dk.

Med venlig hilsen

Ane Dahlerup

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72370778

MailADa@skm.dk

<image001.png>

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Webwww.skm.dk

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Morten Ekmann Jensen (MEJ@skm.dk), Ane Dahlerup (ADa@skm.dk), Lea Therese Ørum Molsted (LTM@skm.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk)
Titel: SV: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.
E-mailtitel: SV: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v. (SKM: 498246)
Sendt: 18-08-2020 09:59

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



#meddiggpåvejen

T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>

Sendt: 26. juni 2020 16:17

Til: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>

Emne: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v. (SKM: 498246)

Til høringsparter

Der vedlægges forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.).

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest fredag **den 21. august 2020**.

Høringssvar bedes sendt til lovgivningoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2020-3051. Der bedes samtidig sendes en kopi til mej@skm.dk, ada@skm.dk og ltm@skm.dk.

Med venlig hilsen

Ane Dahlerup
Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72370778
MailADa@skm.dk


Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk
Webwww.skm.dk

Valby, den 21. aug. 2020

Til

Skatteministeriet

Lovudkast om bl.a. adgang for leasingselskaber til opslag i eSkatData

Skatteministeriet har fremsendt udkast til lovforslag, der bl.a. giver leasingselskaber adgang til eSkatData.

Finans og Leasing har igennem mange år faktisk helt tilbage til opstarten af eSkatData argumenteret for, at ordningen skal kunne bruges af leasingselskaber. Vi har en række medlemmer, som udbyder billån, hvor ordningen er tilgængelige til brug for kreditvurdering af billån. Det virker derfor paradoksalt, at man ikke kan anvende ordningen til brug for leasingaftaler, hvor de økonomiske realiteter grundlæggende set er de samme bortset fra ejerskabet til bilen.

Vi hilser det derfor velkommen, at det nu endelig foreslås, at ordningen åbnes op for leasingselskaber. Tiltaget kan ikke stå alene med henblik på at bekæmpe vanvidsbilisme, hvilket regeringens 9-punkts plan herom fra januar 2020 også viser, men det vil alt andet lige forbedre leasingselskabernes muligheder for at undgå at lease biler til fx stråmænd for såkaldte "puljebiler".

Anvendelsesområdet er for snævert

Anvendelsesområdet er defineret som leasingselskaber der enten er selvanmeldere på registreringsafgift for motorkøretøjer eller er omfattet af hvidvaskloven, fordi de udbyder finansiel leasing.

Der er formentlig valgt denne løsning frem for blot at give alle selskaber, der udøver leasing adgang, idet adgangen til eSkatData så rent administrativt er mere simpel og sekretariatet i SKAT, der administrerer eSkatData, ikke skal foretage en egen vurdering af, om der er tale om reel leasingaktivitet.

Løsning rammer formentlig langt de fleste relevante leasingselskaber. Det efterlader dog nogle "huller", som efter vores opfattelse er meget vigtige at gøre noget ved for effektivt at kunne dæmme op over for vanvidsbilister:

For det første er der enkelte leasingelskaber, som leaser motorkøretøjer ud på operationelle vilkår og uden at være selvanmeldere i forhold til registreringsafgift. De udbyder typisk også finansiell leasing til erhvervsdrivende og er derfor omfattet af hvidvask-lovgivningen og er i den relation forpligtet til at orientere Finanstilsynet herom.

Det bør herom sikres fx ved præcisering i bemærkningerne til lovforslagets § 2, at et leasingelskab, som er omfattet af anvendelsesområdet, også kan foretage opslag i eSkatData uanset, at der konkret udbydes en operationel leasing af et motorkøretøj.

Lovforslaget efterlader herefter alene et "hul", hvis et leasingelskab hverken har selvanmelderstatus eller udbyder finansiell leasing men alene udbyder operationel leasing. Sådanne virksomheder vil ikke have adgang til eSkatdata jf. § 2 og således som lovforslagets § 6 er formuleret heller ikke være forpligtet til at foretage en kreditvurdering af en privat leasingtager. Det er et problem på flere måder:

- Som det fremgår af regeringens "vanvidspakke" er der desværre nogle leasingelskaber, som opererer uden for lovens rammer. Hvis et leasingelskab bevidst ønsker at undgå at foretage en kreditvurdering ved indgåelse af leasingaftaler fx fordi selskabet samarbejder med eller er kontrolleret af organiserede kriminelle, kan leasingelskabet vælge at stoppe med at udbyde finansiell leasing og have tilladelse som selvanmelder. Herefter vil der som lovforslaget er formuleret kunne udbydes operationel leasing til private, uden at det er omfattet af lovforslagets anvendelsesområde. Det bemærkes, at F&L er bekendt med, at der findes ca. 150 leasingelskaber i dag som er registreret hos Finanstilsynet under hvidvasklovgivningen og/eller hos Motorstyrelsen hvad angår selvanmelderordningen, mens F&L alene har ca. 45 medlemmer beskæftiget med leasing.
- Leasingelskaber som i dag ikke er omfattet af hvidvaskloven, fordi de alene udbyder operationel leasing, vil ikke være omfattet af kravet om kreditvurdering. Det vil skabe ulige konkurrencevilkår og forbrugerbeskyttelse på området for privat leasing. Alle udbydere, uanset om de udbyder leasing på finansielle og/eller operationelle vilkår, bør derfor være omfattet på lige vilkår.

Vi foreslår derfor for at indhegne dette, således at leasingelskaber, uanset at de kun udbyder operationel leasing af motorkøretøjer, også indføres i § 6 dvs. formuleringen af ny § 52 a i kreditaftaleloven, således at de forpligtes til at foretage en kreditvurdering. På denne måde kan det sikres, at ingen "smyger" sig uden om.

Det bør i øvrigt præciseres i bemærkningerne til § 6, at selskaber/koncepter er omfattet, uanset at de ikke benytter termen "leasing" men andre ord som fx "abonnement", "leje" eller lignende, så længe der reelt set er tale om leasing dvs. aftale om brugsretten til et motorkøretøj for en længere periode end 30 dage. (Der kan herom henvises til "Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører" nr. 463 af 02/05/2013 § 1, stk. 3 hvor der sondres mellem leasing og almindelig biludlejning hæftet op på begrebet "varig rådighed" og "skal registreres som bruger af køretøjet efter de almindelige regler herom". Det sidste henviser til Skatteministeriets Bekendtgørelse om registrering af køretøjer, nr.

1643 af 17/12/2018, § 1, stk. 3, hvoraf fremgår følgende: "Betegnelsen »bruger« af et køretøj bruges om en fysisk eller juridisk person, der er forskellig fra køretøjets registrerede ejer, og som har ret til at bruge køretøjet i 30 dage eller mere, ...".)

For det andet kan det også tænkes, at der leases andre objekter end motorkøretøjer ud til private i dag eller formentlig endnu mere relevant i fremtiden i takt med den grønne omstilling fx el-cykler, hårde hvidevarer til hjemmet m.v. Det er vanskeligt at forestille sig, at det udgør et problem i forhold til "vanvittig" adfærd i trafikken, (som er til fare for andre end leasingtager selv). Omvendt vil der være et ønske hos leasinggiver også for sådanne leasingkoncepter om at have adgang til Eskatdata for at kunne foretage en kreditvurdering ligesom hensynet til at undgå overgældsætning af den enkelte leasingtager taler her for.

Vi foreslår derfor, at det indføres i loven, at såfremt leasingselskabet i øvrigt opfylder kriterierne for at tilgå eSkatData så kan der konkret foretages opslag i eSkatData også for leasing af andre objekter end motorkøretøjer til private. Alternativt foreslår vi, at det bestemmes, at loven evalueres om et passende tidsrum fx 2 år med henblik på at overveje om anvendelsesområdet har ramt rigtigt i forhold til andre objekter end motorkøretøjer.

eSkatData-løsningen

Til brug for kreditvurdering vil det være relevant, at Eskatdata udvides med mulighed for opslag via ansøgers cpr.nr. i Motorregisteret, så man kan få vished for, om ansøger allerede har en eller flere motorkøretøjer (ejet eller leaset) og i herunder alder på denne. Dette er også relevant for banker og forbrugslånevirksomheder til brug for kreditvurdering ved låneansøgninger.

Endvidere vil det være yderst relevant for leasingselskaber, banker og forbrugslånevirksomheder at få adgang til de oplysninger om nye lån og kreditter, der nu løbende oprettes i løbet af året af banker og forbrugslånevirksomheder SKAT. I dag kan man alene se hvor hårdt forbrugeren er gældsæt som opgjort i årsopgørelsen. Altså en gang årligt (ultimo året). En mere løbende opdatering af disse forhold vil gøre det muligt at undgå overgældsætning af personer, som i løbet af året af forskellige årsager (sygdom, arbejdsløshed, spilleafhængig eller andet) gældsætter sig.

Vi har fra vores mange medlemmer, som udbyder lån og allerede er tilsluttet eSkatData vældig gode erfaringer med at anvende oplysningerne i eSkatData til brug for kreditvurdering. Det giver en hurtigere behandling og med langt større kvalitet til gavn for alle ikke mindst kunderne, som undgår bøvl med at fremfinde papirer og svare på spørgsmål. Vi har dog også set, at organiserede kriminelle i nogle tilfælde er så durkdrevne, at de foretager falske arbejdsgiver-lønindberetninger fra fiktive selskaber eller lignende og på den måde snyder ikke bare vores medlemmer med også SKAT, andre offentlige instanser og private aktører. (Det fremgår også indirekte af lovforslaget side 8 midt.) Det er et omsiggribende samfundsmæssigt problem!

Vi indgår lejlighedsvis/på ad hoc basis i samarbejde med SKAT om at dele erfaringer på området alt med henblik på at stoppe denne kriminelle aktivitet. Da vi nu med udvidelsen til leasing bliver endnu mere afhængige af valide data i eSkatData ønsker vi samtidig at sende et signal om, at det er vigtigt, at dette arbejde fortsat prioriteres højt i SKAT.

Vi foreslår konkret, at dette samarbejde mellem SKAT, andre relevante offentlige myndigheder og privat aktører som fx Finans og Leasing, formaliseres og prioriteres fx ad modum HvidvaskForumPlus i Finanstilsynet, hvor centrale myndigheder og private organisationer jævnligt mødes omkring kravene til at undgå hvidvask og terrorfinansiering. Alt med henblik på at man indenfor persondatalovens rammer kan hjælpe hinanden med nye oplysninger eller mistanke om, hvorledes de kriminelle opererer (modus), for hurtig og bedst muligt at dæmme op for kriminel aktivitet.

§ 4 øget indberetningspligt

Der foreslås i § 4. nr. 4 en øget indberetningspligt for blandt andet leasingselskaber, der sælger brugte motorkøretøjer til "at indberette udbuds- og salgspriser samt prisdannende oplysninger til told- og skatteforvaltningen". Forslaget giver ikke præcis angivelse heraf, men indeholder i stedet en regel om, at Skatteministeren efterfølgende kan fastsætte nærmere regler herom. Det vil medføre øgede administrative byrder for F&L's medlemmer, og der vil være behov for at de foretager IT-udvikling for at systemunderstøtte indberetningen.

Det er også vigtigt at være opmærksom på, at leasingselskaber helt overvejende sælger motorkøretøjer uden afgift, hvorfor priserne ikke umiddelbart kan bruges til sammenligning i Danmark.

Vi anmoder om, at F&L inddrages i det videre arbejde med den præcise udformning af indberetningskravene, og at der gives ordentlig tid til at udvikle systemunderstøtningen, inden det træder i kraft.

Ikrafttræden

Det fremgår bl.a. af bemærkninger til § 7 på side 40 "... forudsætter, at der på Justitsministeriets område etableres en pligt til at foretage en kreditvurdering ...". Dette er jo indføjet med lovens § 6 og skal vel udgå af bemærkningerne?

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Dir. Finans og Leasing

Mobil 40382987

Mail: lovgivningoekonomi@skm.dk
Cc: ds@skm.dk og cbw@skm.dk
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K



Dato 24.8.2020
Sagsnr. 36344-0003 mc

Sagsbehandler
Marianne Thomsen
mt@focus-advokater.dk
63 14 20 03

J. nr. 2020-3051 - Høring – Forslag til lov om et indkomstregister, ændring af registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Styrket indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.)

På vegne af Foreningen for mindre Leasingsselskaber ("FML") fremsendes hermed foreningens bemærkninger til ovennævnte lovforslag;

Ad lovforslagets § 1 om ændring i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige § 3a, stk. 1, og indsættelse af 2. punkt

FML foreslår, at der gives de leasingvirksomheder, der i øvrigt omfattes af bestemmelsen (typisk leasingvirksomheder, der opfylder betingelserne for at være selvanmelder) adgang til hele skattemappen for den pågældende registrerede, herunder også adgang til motordelen.

Det foreslås endvidere, at de pågældende leasingsselskaber gives adgang til at søge på, hvorvidt den pågældende registrerede er i besiddelse af et gyldigt kørekort – f.eks. ved at indrette systemet således, at der med et link med angivelse af den pågældendes kørekortnummer kan fås oplysninger om, hvorvidt kørekortet er gyldigt, frataget, udløbet m.v.

Ad lovforslagets § 2

Samme bemærkninger som til forslaget § 1.

Ad lovforslagets § 4 ændring i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 3

I lovforslaget foreslås tidsfristen for synsrapporten for et køretøj fastsat til 4 uger. FML foreslår, at fristen for synsrapporten (gyldighedsperioden) fastsættes til 6 måneder. En kortere frist er uden betydning for vurderingen af køretøjets stand, og en løbende ændring hver 4. uge, fordi bilen typisk står på lager hos en forhandler, vil blot være en ren omkostning for de involverede.

I lovforslagets § 4, nr. 4, foreslås der efter § 10a indsat en ny bestemmelse i §10b. Bestemmelsen søger at regulere indberetningen af udbuds- og salgspriser og øvrige prisdannende oplysninger.

FML henstiller, at det præciseres i bemærkningerne – hvis det ikke er muligt direkte i lovteksten – at fastslå, at bestemmelsen alene omfatter salg af brugte biler med fuld afgift. Derved undgås, at en forhandler af brugte biler sælger en bil uden pålagt registreringsafgift til et leasingselskab, som så efterfølgende leaser bilen ud med en forholdsmæssig afgift. Sådanne tilfælde vil ofte forekomme, og forhandleren af den brugte bil har således ingen indflydelse på de prisdannende oplysninger.

Herudover bør der i bestemmelsen, herunder de vejledninger, der udfærdiges til brug for administration og fortolkning af bestemmelsen, tage højde for import af brugte præmiumbiler, f.eks. fra Tyskland. Den væsentligste og største del af disse biler udbydes alene til markedet via leasingkontrakter, idet bilens fulde pris + moms + fuld registreringsafgift set på baggrund af den tyske indkøbspris vil være så høj, at bilen reelt ikke kan sælges i Danmark. En indberetning af en sådan pris til Told- og Skatteforvaltningen vil give et væsentligt forvredet billede af prisdannelsen på det danske marked.

Tilsvarende problem med skatteberegningen af prisdannelsen på det danske marked ses ved leasing af nye biler i typisk 36 måneder, som så efterfølgende sælges ud af landet af det pågældende leasingselskab.

Afslutningsvis foreslås det, at der kun indberettes reelle salg. Udbudspriser – f.eks. priser fra Bilbasen, Biltorvet etc. – er ofte skyggeannoncer vedrørende biler, som er til salg på tilsvarende tyske hjemmesider. Ofte kommer sådanne biler ikke ind på det danske marked og er således ikke udtryk for reelle priser på de pågældende biler i Danmark.

Med venlig hilsen

Michael Clemmensen

advokat (H), partner
mc@focus-advokater.dk
+45 63 14 20 21

Skatteministeriet

Sendt pr. e-mail lovgivningoekonomi@skm.dk (j.nr.2020-3051)

Med kopi til mej@skm.dk, ada@skm.dk og ltm@skm.dk

Forsikring & Pensions kommentarer til Skatteministeriets lovudkast om indsats mod vanvidskørsel**Indledning**

Forsikring & Pension (F&P) takker for lovudkastet og for muligheden for at afgive kommentarer.

F&P støtter helt overordnet formålet med regeringens udspil om skærpelse af indsatsen mod vanvidskørsel, som stemmer med forsikringsbranchens generelle indsats med at forebygge skader på såvel personer som ting.

F&P's interesse i lovudkastet skyldes herudover tilstedeværelsen af forsikringsbranchens særlige ordning med panthaverdeklarationer, hvor panthavere, herunder leasingelskaber, kan få noteret deres pant i kaskoforsikringsselskabet og dermed sikre sig ret til andel i kontanterstatning, som måtte komme til udbetaling, hvis der sker skade på køretøjet. Den såkaldte F-deklaration, som er den normalt anvendte i forhold til leasing af køretøjer, indeholder også en særlig dækning for panthaveren, som kommer til udbetaling bl.a. ved bortkomst af køretøjet i udlandet, og hvis køretøjet konfiskeres af myndighederne. Begge former for situationer forekommer ganske hyppigt netop i forbindelse med kriminelles leasing af køretøjer, som igen er de køretøjer, der ofte bliver anvendt til vanvidskørsel.

F&P støtter derfor også de grundlæggende principper i det foreliggende lovudkast, som er Skatteministeriets andel i realiseringen af regeringens udspil. F&P havde gerne set, at regeringens udspil var fulgt op af en samlet lovpakke, men har forstået, at Transport- og Boligministeriets andel af lovpakken, der også indeholder et forslag fra Justitsministeriet om konfiskation af køretøjer, der er anvendt til vanvidskørsel, vil blive fremlagt på et senere tidspunkt.

F&P er samtidig optaget af den generelle indsats på motorområdet, som har stor sammenhæng med indsatsen mod vanvidskørsel. Succes med de fremlagte lovændringer forudsætter, at man anskuer problemstillingerne i deres helhed. Derfor støtter F&P den indgåede *Aftale om styrkelse af motorområdet* fra juni 2020, som dette lovforslag udmønter dele af. Vi forholder os i dette høringsvar også til elementer af denne aftale, netop fordi sammenhængen er vigtig.

21.08.2020

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Nanna Dalsgaard Wilkens
Chefkonsulent
Dir. 41919144
ndw@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2020-00196
DokID 407161

I forlængelse heraf foreslår F&P, at man undersøger muligheden for at etablere et forum, hvor myndigheder (Skat, Motorstyrelsen, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen) og private interessenter på området (herunder Finans og Leasing og F&P) kan drøfte udfordringerne på området generelt. Et forum vil bl.a. bane vejen for bedre datadeling samt endnu bedre videndeling.

F&P støtter hovedelementerne i lovudkastet, herunder forslaget om leasinggivere m.fl.'s adgang til gældsoplysninger og oplysninger om indkomst samt ændringerne i lov om kreditaftaler, hvorefter leasingselskaber inden en leasingaftales indgåelse skal vurdere forbrugers fremtidige evne til at betale leasingaftalens løbende ydelser. F&P har gennem længere tid arbejdet for disse ændringer, som givetvis vil kunne hjælpe med at forebygge kriminalitet i forbindelse med leasing af køretøjer og også vil medvirke til at begrænse vanvidskørsel.

I lovudkastets indledning nævnes den udvidede mulighed for konfiskation af vanvidskøretøjer, som fremgår af regeringens udspil *Vanvidskørsel skal stoppes* af 6. februar 2020. Bestemmelser om konfiskation er ikke fremlagt som en del af dette lovudkast, men F&P ønsker dog at gøre opmærksom på en bekymring i relation hertil. Hvis et forsikringselskab har tegnet en panthaverdeklaration på et leasingkøretøj, som bliver konfiskeret som led i vanvidskørsel, skal forsikringselskabet dække konfiskationen. Det forekommer ikke rimeligt, hvis konfiskerede køretøjer kan sælges af staten, uden at udbyttet går tilbage til ejeren (eller i tilfælde af erstatningsudbetaling, forsikringselskabet).

Kommentarer til udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.)

F&P har følgende bemærkninger til lovudkastets konkrete elementer:

Lovudkastets formål

Det fremgår af de indledende bemærkninger til lovudkastet, at forslagens formål er at gennemføre en skærpet indsats mod vanvidskørsel samt at gennemføre en række tilpasninger på motorområdet, som skal sikre regelefterlevelse og bedre administration. Samlet set skal elementerne i lovudkastet, samt udmøntning af andre dele af *Aftale om styrkelse af motorområdet*, ydermere bidrage til, at der fastsættes retvisende værdi af køretøjer og dermed betales den rigtige registreringsafgift til staten.

F&P anerkender disse formål som vigtige skridt i indsatsen mod vanvidskørsel og på vejen mod bedre regelefterlevelse på motorområdet. Med henvisning til de erklærede mål om at styrke regelefterlevelsen på motorområdet (udmøntet i *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet fra april 2019* samt *Aftale om styrkelse af motorområdet fra juni 2020*) ønsker vi samtidig at påpege nogle udfordringer, som disse tiltag ikke imødegår.

Behov for kontrol af motorkøretøjs identitet og eksistens

Foruden spørgsmålet om grundlag for korrekt afgiftsberegning ved toldsyn, eksisterer der i dag et udpræget behov for tiltag til at sikre motorkøretøjers identitet og eksistens i forbindelse med told- og registreringssyn. Med lovudkastet sikres

adgang til, at virksomheder, som driver virksomhed med leasing af motorkøretøjer, får adgang til eSkatData og endvidere har pligt til, forud for indgåelse af en aftale med en forbruger om leasing af et motorkøretøj, at foretage en vurdering af forbrugernes betalingsevne. Disse tiltag imødegår til dels udfordringerne med anvendelse af stråmænd mv. på leasingområdet.

Med baggrund i forsikringsbranchens involvering i sager om bortkomst af leasingkøretøjer, har F&P et stort indblik i den manglende kontrol med køretøjs identitet og tilstedeværelse. Vores medlemmer ser mange eksempler på motorkøretøjer, som er anmeldt på forsikringen (panthaverdækningen), og hvor det efter nærmere undersøgelse konstateres, at køretøjet er klonet (ofte fra udlandet) eller eksisterer som *papirkøretøj*. Forsikringsbranchen kan også konstatere klonede køretøjer, når der anmeldes på kaskoforsikringen fx ved almindelige uheld, eller hvor køretøjet genfindes efter et tyveri.

Disse modeller er mulige at anvende, fordi kontrollen med import, toldsyn og registreringssyn i Danmark er mangelfuld. Det kan eksempelvis undre, at der kan foretages et toldsyn af et køretøj, uden at der føres kontrol med, om køretøjets stelnummer tilhører det indleverede køretøj (kontrol kan foretages via udlæsning af motorstyringen). Derfor skal der flere ændringer end de fremsatte i spil, hvis formålet om korrekt værdiberegning samt en skærpet indsats mod vanvidskørsel skal sikres opfyldt.

F&P har over en årrække blandt andet konstateret, at den myndighedspålagte validering af køretøjer, som indføres i Danmark, og som følger af Registreringsbekendtgørelsens § 111, stk. 2 ("*Skatteforvaltningen giver inden for en frist på to måneder, den kompetente myndighed i den stat m.v., der har udstedt registreringsattesten, underretning om registrering her i landet*") ikke foretages i praksis. Såfremt myndighederne efterlevede det lovpålagte ansvar, ville man få syn for, at mange køretøjer fortsat er registreret og i kørsel i den oprindelige stat m.v. og dermed ikke var indført lovligt i Danmark.

Af *Aftale om styrkelse af motorområdet* fra juni 2020 fremgår, at der er ved at blive afklaret en konkret model for oprettelse af specialsynshaller, der skal forbedre synsvirksomhedernes toldsyn. F&P støtter dette arbejde, da udførelse af toldsyn i specifikke synshaller og med inddragelse af kvalificerede ressourcer vil kunne bidrage til at mindske udfordringerne på området. Vores medlemmer har mange eksempler på køretøjer, som er blevet toldsynet med en stand *under middel*, for kort tid efter (fx minutter eller få timer), at være registreringssynet i *god stand*. Der bør indføres en automatisk kontrol med henblik på, at et toldsyn og et registreringssyn skal vise samme stand for køretøjet indenfor en fastsat periode, fx 1 døgn. Afviger standen, eksempelvis fra middel til god stand, skal køretøjet udtages til manuel kontrol. Dermed sikres endvidere køretøjets identitet og tilstedeværelse.

Som alternativ eller i tillæg hertil kunne man desuden overveje, om en synshal, som har foretaget told og/eller registreringssyn, økonomisk bør hæfte for køretøjets identitet og tilstedeværelse.

Til § 2 – Leasingvirksomheders adgang til eSkatData

Af bemærkningerne til lovudkastet (s. 9, 5. afsnit) fremgår, at "*En virksomhed, der udelukkende udøver operationel leasing, vil således ikke i denne henseende*

være underlagt tilsyn af Finanstilsynet". F&P er indforstået med, at virksomheder, som ikke opererer finansielt, ikke er underlagt Finanstilsynet. Dog gør vi opmærksom på, at der bør være tilstrækkelig kontrol med disse formidlere af operationel leasing af motorkøretøj.

Af bemærkningerne til lovudkastet (2.1.2 Den foreslåede ordning, s. 11, 5. afsnit) fremgår, at "Køretøjsregisteret vil skulle udvides, så det for et motorkøretøj, der er omfattet af en leasingaftale, vil blive registreret, hvorvidt det er en aftale om privat- eller erhvervsleasing. Denne registrering vil skulle foretages af den, der foretager registreringen i Køretøjsregisteret, det vil sige en autoriseret nummerpladeoperatør, en registreret virksomhed i medfør af registreringsafgiftslovens § 14 eller Motorstyrelsen."

F&P ser meget positivt på denne ændring, som længe har været ønsket af forsikringsbranchen.

F&P foreslår samtidig, at Køretøjsregisteret udvides således, at det for et motorkøretøj, som er omfattet af en leasingaftale, skal registreres, hvorvidt der er tale om finansiel eller operationel leasing, herunder hvilken type leasing (flex-leasing, sub-leasing m.v.). Disse oplysninger indgår i forsikringsselskabernes risikovurdering.

F&P bemærker, at lovudkastet, jf. bemærkningerne s.11, nederst, begrænses til at omfatte person- og varebiler til trods for formålet om en skærpet indsats mod vanvidskørsel, som også historisk set har involveret andre og større køretøjer.

Til § 3 – Taksatorers adgang til Køretøjsregisteret

F&P bakker op om den foreslåede ændring i § 3, nr. 1 og 2 (også omtalt i bemærkningerne til lovudkastets punkt 2.2.2 Den foreslåede ordning, s. 12), hvorefter Skatteforvaltningens beføjelser udvides til at autorisere myndigheder og virksomheder til at foretage registreringer i Køretøjsregisteret, så også taksatorer, der ikke er ansat i en forsikringsvirksomhed, får mulighed for at afmelde og registrere reparation og genopbygning af skadet køretøj i Køretøjsregisteret.

F&P anerkender, at ændringen vil bidrage til at sikre lige konkurrencevilkår for taksatorer i Danmark.

F&P skal bemærke, at en oplysning om forsikringsselskabers adgang til at fjerne skadeblokeringer i Køretøjsregisteret (jf. bemærkninger til lovudkastets § 3, nr. 2, s. 31) ikke forekommer korrekt. Forsikringsselskaber har adgang til at ophæve et køretøj i Køretøjsregisteret, som er blokeret med "genopbygning". I sager, hvor køretøjet er blokeret til "ophugning", kan totalskadeblokering ikke ophæves af forsikringsselskaber.

Til § 6, nr. 2 – ændring af lov om kreditaftaler

Med bestemmelsen forpligtes virksomheder, der udbyder leasing af motorkøretøjer, og som enten er en registreret virksomhed i medfør af registreringsafgiftslovens § 14 eller er undergivet tilsyn efter hvidvaskloven, til at vurdere forbrugerens fremtidige evne til at betale leasingaftalens løbende ydelser.

F&P finder dette positivt. Vi har samtidig en forventning om, at der vil blive ført kontrol med den pålagte kreditvurdering, selvom dette ikke fremgår af det fremlagte. Det bør desuden afklares, hvilken instans som skal udføre kontrollen.

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2020-00196

DokID 407161

I tillæg hertil bør man overveje, om kravet om at vurdere forbrugerens fremtidige evne til at betale leasingaftalens løbende ydelser skal suppleres med et krav om dokumentation for, at køretøjets identitet er bekræftet. Eksempelvis er der blandt forsikringselskaber en opfattelse af, at leasingelskaber, som tilbyder flex-leasing, meget sjældent foretager kontrol af køretøjets identitet. Flex-leasing er karakteriseret ved, at leasingtageren henter et køretøj til Danmark fra udlandet og få det todsynet. Herefter sælges køretøjet til leasingelskabet, som derpå udfærdiger en leasingkontrakt og leaser køretøjet.

F&P står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående bemærkninger. Vi er frem til fortsat dialog for at sikre den bedst mulige indsats på området.

Med venlig hilsen

Nanna Dalsgaard Wilkens

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

20. august 2020

Forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.)

Skatteministeriet har den 26. juni 2020 sendt ovennævnte forslag til lov til FSR – danske revisorer med anmodning om bemærkninger.

Vi har gennemgået udkastet og fremsender hermed bemærkninger til lovforslaget.

Ad §§ 1 og 2

Lovforslaget indeholder en fremtidig mulighed for, at leasingselskaber kan få adgang til eSkatData, herunder gældstyrelsens oplysninger samt personers indkomstoplysninger, formue mv.

FSR – danske revisorer finder det positivt, at der lovgivningsmæssigt åbnes for, at virksomhederne kan få adgang til en række af de oplysninger, som myndighederne er i besiddelse af, så kreditvurderingen gøres nemmere for både virksomhederne og kunderne.

Det er FSR – danske revisorerers forslag, at den nødvendige lovgivningsmæssige tilføjelse prioriteres, så forslaget kan komme til gavn hurtigst muligt.

Ad § 4, nr. 1

Lovforslaget indeholder en bestemmelse om, at køretøjer, der anvendes til transport af blod og organer, fritages for registreringsafgift.

FSR – danske revisorerer bifalder denne udvidelse af fritagelsesbestemmelsen, og har ingen bemærkninger til denne del af lovforslaget.

Ad § 4, nr. 2

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

Lovforslaget indeholder et forslag om at begrænse muligheden for at søge om genberegning af registreringsafgiften, når registreringsafgiften er betalt efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 3b.

Side 2

FSR – danske revisorer har forståelse for, at man ønsker at begrænse den nuværende frist på 3 år.

Det er dog FSR – danske revisorer opfattelse, at en begrænsning af ansøgningsfristen til 7 dage, vil medføre en urimelig byrde på leasingselskaberne. Det er FSR – danske revisorer opfattelse, at hvis ansøgningsfristen begrænses til 7 dage efter, at leasingaftalen er ophørt, vil dette betyde, at virksomheder, der reelt har behov for en genberegning, da den oprindeligt fastsatte registreringsafgift har været for høj ved leasingperiodens udløb, pålægges en urimelig kort frist, som vil betyde en væsentlig belastning af virksomheden, særligt i ferie- og travle perioder.

En så kort frist vil derfor kunne virke som en betydelig indskrænkning af virksomhedernes rettigheder, da det i perioder reelt vil være umuligt for virksomhederne at overholde en så kort frist. FSR – danske revisorer opfordrer derfor til, at det overvejes at fastsætte fristen til 30 dage eller 3 måneder fra leasingperiodens ophør. En sådan frist vil medføre den begrænsning i udnyttelse eller spekulation i reglerne som lovforslaget sigter mod, uden at den medfører en urimelig og til tider umulig belastning af regelrette virksomheder.

Ad § 4, nr. 3

Lovforslaget indeholder et forslag om, at en toldsynsrapport ved eksport ikke må være mere end 4 uger gammel, hvis rapporten skal bruges til værdifastsættelse af eksportgodtgørelsen af et brugt køretøj.

FSR – danske revisorer anerkender, at der kan være behov for at regulere området. Det er dog FSR – danske revisorer opfattelse, at en begrænsning af rapportens gyldighed til 4 uger vil medføre en urimelig byrde, såvel administrativt som økonomisk, da der er en væsentlig risiko for, at en række biler ikke vil være solgt og efterfølgende indregistreret inden for blot 4 uger.

FSR – danske revisorer opfordrer derfor til, at man søger inspiration til en rimelig frist i anden lovgivning, og fastsætter grænsen under hensyn til så vel myndighedernes kontrolmuligheder, begrænsningen af snyd på området, og samtidig til, at antallet af biler, der skal toldsynes flere gange, inden de bliver

solgt og efterfølgende indregistreret, begrænses. Ikke mindst i lyset af at bilens stand og værdi typisk ikke vil ændre sig væsentligt, når den ikke anvendes, hvis fristen fastsættes til f.eks. 3-6 måneder.

Side 3

Ad § 4, nr. 4

Endelig indeholder lovforslaget en pligt for virksomhederne til fremover at indrapportere udbuds- og salgspriser samt et forslag om, at en overtrædelse eller forsinkelse af indberetningen vil medføre en ordensbøde på DKK 1.000.

FSR – danske revisorer ser positivt på, at Skatteministeriet ønsker at udvikle en model, der skaber større gennemsigtighed af priserne, og dermed registreringsafgift, på brugtbilmarkedet.

Det er dog FSR – danske revisorers opfattelse, at ordningen særligt for mindre virksomheder medfører en (for) stor administrativ byrde, hvor den forventede indberetningstid på 3 minutter må anses for at være meget optimistisk skønnet. Der bør desuden allerede i lovforslaget fastsættes nærmere regler om indberetningspligtens rækkevidde, hvem der skal indberette udbuds- og salgspriser samt prisdannende oplysninger om et køretøj, hvilke typer af oplysninger, der skal indberettes, og hvornår og hvordan indberetningen af oplysninger til Skatteforvaltningen skal ske.

FSR – danske revisorer vil derfor opfordre til, at Skatteministeriet overvejer at tilpasse både indberetningsmodellen samt bødemodellen, så den bliver gjort mere smidig for alle virksomheder i Danmark

Vi står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

Louise Egede Olesen
Chefkonsulent

Motorcykel Forhandler Foreningens (MFF) høringsvar til journalnummer 2020-3051

MFF ønsker helt overordnet at medvirke til, at der skabes en fri – fair og lovlig konkurrence i markedet.

Vores høringsvar er grundet deraf.

»§ 10 b. Erhvervsdrivende, der sælger nye & brugte motorkøretøjer, er pligtige til at indberette udbuds- og salgspriser samt prisdannende oplysninger til told- og skatteforvaltningen.

Hvis ønsket om at kunne etablere et generelt brugbart register, er det en skævvridning kun at pålægge brugt importen denne regel.

I arbejdet med Identitets tab af afgift grundet ændringer af køretøjet ville ovenstående være et værdifuldt værktøj, idet det så vil åbne mulighed for at løse afgift problemet på en simpel, enkelt, effektiv og ikke mindst retfærdig måde.

I og med at Motorstyrelsen dermed har alle salgspriser, nye som brugte, pr. stel nummer, er det nemt for selvanmelderen, at beregne en evt. forskelsafgift i relation til en mulig ombygning der medfører en højere værdi af køretøjet og derved ifalder betaling af afgift af handelspris forandringen.

Tanken om difference afgift er jo ikke ny, den er allerede indarbejdet ved identitets tab i forbindelse med ombygning fra gul til hvid plade, derfor er der ikke behov for at opfinde noget nyt, men bare anvende noget eksisterende værktøj i motorbeskatnings værktøjskassen til opgaven. Et eksempel på procedure fra gul til hvidplade:

Så er proceduren: Difference- afgift betaling af en ombygningen.



Disse eksempler kan give dig en idé om difference-afgiften

SEAT ALTEA 2,0 TDI

Registreret 1. gang
26.6.2006

Totalvægt: 2000 kg
(netvægt: 2007)
Teknisk tilbladet totalvægt:
2025 kg

Personbil
Nypris: 362.000 kr.
Handelspris: 90.000 kr.

Afgift (150 %): 48.398 kr.

Varebil
Nypris: 198.000 kr.
Handelspris: 71.000 kr.

Afgift (50 %): 12.725 kr.

Difference-afgift til betaling: 35.673 kr.



VW TOUAREG 5,0 V10 TDI

Registreret 1. gang
11.8.2004

Totalvægt: 3100 kg

Personbil
Nypris: 1.374.000 kr.
Handelspris: 300.000 kr.

Afgift (150 %):
175.872 kr.

Varebil
Nypris: 652.000 kr.
Handelspris: 100.000 kr.

Afgift (50 %): 32.716 kr.


Difference-afgift til betaling: 143.156 kr.



Motorcykel Forhandler Foreningen

Med baggrund i dette kunne det løses således:

DK AF 88 511		DK AF 22 454	
HVIS handelsprisen er højere end sidste gang motorcyklen blev handlet, skal der "minus en bagatelgrænse" betales forholdsmæssig mérafgift.			
Førrige handel		Konstanter	
Handelspris incl udstyr incl lev	100.000	Bundfradrag	10.200
Handelspris incl udstyr	99.620	Høj rate ved	62.300
Pris uden afgift	60.449	Standardfradrag	49.165
Indeholdt Afgift	39.171	Leveringsomkostninger beregnet	380
		ABS Fradrag	4.165
Ny handel		Lav rate	85%
Handelspris incl udstyr incl lev	130.000	Høj rate ved	150%
Handelspris incl udstyr	129.620	150% efter	110750
Pris uden afgift	74.013	Bagatelgrænse	10.000
Indeholdt Afgift	55.607	Leveringsomkostninger aftalt	380
Beregnet mérafgift til betaling	6.436		
KUN SORTE FELTER RETTES			



På denne måde får man endelig løst en problemstilling der har medført mange års stridigheder imellem myndighed og branche/borger i relation til et køretøjs Identitets tab, hvis dette ikke fremstår i sin originale afgiftsmæssige tilstand.

Datagrundlaget bør overvejes vederlagsfrit at kunne stilles til rådighed for selvanmeldere i anonymiseret form, hvilket forventeligt vil give flere korrekte angivelser for alle køretøjstyper.

3. I § 15, stk. 8, indsættes som nr. 5:

»5) Importører og producenter af køretøjer eller påhængsredskaber til køretøjer godkendt af Færdselsstyrelsen skal til at oprette og registrere oplysninger om et køretøjs tekniske forhold.«

Specielt indenfor motorcykelområdet (toldsyn) vil det være fremmende for modelforståelsen, hvis det med større tydelighed fremgik hvad de tekniske specifikationer indeholdt når/hvis det fremsøges i synshallen, i forbindelse med toldsyn.

Datagrundlaget bør overvejes vederlagsfrit at kunne stilles til rådighed for selvanmeldere i anonymiseret form hvilket forventeligt vil give flere korrekte angivelser for alle køretøjstyper.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

lovgivningoekonomi@skm.dk

Att.:

mej@skm.dk

ada@skm.dk

ltm@skm.dk

J. nr. 2020-3051

Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.

Motorhistorisk Samråd takker for det tilsendte høringsmateriale, og for muligheden for dermed at fremkomme med vores viden og holdninger til de foreslåede ændringer. Det er Motorhistorisk Samråds generelle ønske, at der skabes de bedste mulige betingelser for bevarelsen og brugen af historiske køretøjer, i Danmark såvel som i udlandet.

Begreberne "vanvidskørsel" og "vanvidsbiler"

Indledningsvis stiller Motorhistorisk Samråd sig noget undrende overfor, at de foreslåede ændringer skulle få indflydelse på det begreb der hedder "vanvidskørsel". Begrebet ser ikke ud til at ændres i de indledende forslag til paragrafændringer, eller i forklaringerne efterfølgende. "Vanvidskørsel" og "vanvidsbiler" er alene beskrevet i det afsnit der omhandler Regeringens ambitioner på området, men ikke i de reelle foreslåede lovændringer.

Også Motorhistorisk Samråd må erkende at vanvidskørsel i princippet kan foregå i et veterankøretøj, men det er slet ikke vores opfattelse at det sker. Generelt er ejere af veterankøretøjer meget påpasselige med deres køretøj, og vil generelt aldrig lade det lide nogen form for overlast. Motorhistorisk Samråd er i princip af samme holdning til "vanvidskørsel" som Regeringen, men i det omfang Regeringen ønsker at begrænse "vanvidsbiler", der vil vi opfordre til at disse køretøjer beskrives meget tydeligere end tilfældet er.

Forslagets andre ændringer

Hvad angår ændringerne der vedrører leasingreglerne, adgangen til køretøjsregisteret, den kortere frist for anmodning om værdifastsættelse, samt et register for udbuds- og salgspriser for brugte køretøjer, har Motorhistorisk Samråd ingen kommentarer til.

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 21. august 2020
Side: 1/2



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Motorhistorisk Samråds forslag til øvrige ændringer

Registreringsafgiftsloven der er under behandling i dette forslag, indeholder derimod to punkter det er meget vigtigt at få gjort op med for ejerne af historiske køretøjer i Danmark.

Forholdsmæssig godtgørelse af afgift ved eksport (REGAL §7b, stk. 4, pkt. 3):

Der er i dag en begrænsning på godtgørelse af afgift ved eksport af et køretøj, når det bliver ældre end 35 år. Motorhistorisk Samråd stiller sig uforstående overfor denne begrænsning, som vi forstår, er indført på et tidspunkt hvor et veterankøretøj almindeligvis havde en mindre afgift end mindstesatsen. Det er ingenlunde tilfældet i dag, hvor et veterankøretøj er årgang 1985 og ældre, og derfor ofte har nogle nypriser, og dermed et afgiftstilsvær, der har været meget højt. Derudover så har indførelsen af et tillæg for forbrug af brændstof (samt den senere markante forhøjelse af samme), gjort at disse køretøjer reelt er stavnsbundet her i landet. Denne paragraf i lovgivningen er en hindring for varens frie bevægelighed over grænserne, og Motorhistorisk Samråd vil på det bestemteste opfordre til at Regeringen snarest muligt fjerner denne ulovlige hindring.

Originalitetskravet for veterankøretøjer

Skatteministeren er, gennem dialog blandt andet med Motorhistorisk Samråd, blevet gjort bekendt med de problemer der er opstået med Motorstyrelsens nye tolkning af lovteksten i REGAL §10, stk. 4. Vi skal derfor opfordre til at ministeren bruger denne mulighed til at få rettet op den opståede skævhed.

Det er alle organisationerne på området der står samlet bag et ønske om at ændre på REGAL §10, stk. 4, så denne reelt svarer overens med det der oprindeligt var intentionen, og det som skattemyndigheden har arbejdet efter siden da. Organisationerne på området er alle klar på at se på mulige løsninger, økonomiske såvel som andre løsninger, der kan genskabe tilliden til myndigheden, der kan bevare omsætning og arbejdspladser i branchen, og som kan sikre, at vi alle i fællesskab arbejder for at bevare vores motorhistoriske rullende kulturarv.

Skulle der være behov for yderligere kommentarer, eller en uddybning af de ovenstående emner, så stiller Motorhistorisk Samråd gerne op.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Københavns Byret



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 99 68 70 15
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J.nr. 9099.2020.31

Den 24. juli 2020

Ved en mail af 26. juni 2020 har Skatteministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.).

Jeg skal i den anledning på vegne af byretspræsidenternes oplyse, at byretterne ikke ønsker at udtale sig om forslaget.

Der henvises til Deres j.nr. 2020-3051.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)
Cc: Morten Ekmann Jensen (MEJ@skm.dk), Ane Dahlerup (ADa@skm.dk), Lea Therese Ørum Molsted (LTM@skm.dk)
Fra: Jesper Kiholm Andersen (Jesper.Kiholm@SKTST.DK)
Titel: Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om et indkomstregister, registrerings-afgiftsloven og forskellige andre love
Sendt: 01-07-2020 16:26

Til Skatteministeriet

Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om et indkomstregister, registrerings-afgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.), j.nr. 2020-3051

Skatterevisorforeningen takker for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Funktionsleder
Skatterevisor / Master i skat



Skatterevisorforeningen

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg
Skattestyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: 72389468
Mail: jesper.kiholm@sktst.dk
Mobiltelefon: 20487375



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Vores ref.
MAW

Deres ref.
J.nr. 2020-3051

Rødovre, den 18. august 2020

J.NR. 2020-3051 - HØRING OVER FORSLAG TIL LOV OM TILPASNING AF REGLER PÅ MOTOROMRÅDET M.V.

Skatteministeriet har den 26. juni 2020 sendt et udkast til forslag til lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 186 af 1. marts 2020, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010 i høring.

Taksatorringen har på vegne af sine medlemmer (24 forsikringsselskaber) følgende bemærkninger til lovudkastet:

1. GENERELLE KOMMENTARER

Taksatorringen ser positivt på de foreslåede ændringer i § 15, stk. 8 i lov om registrering af køretøjer med henblik på at "*side stille selvstændige taksatorer og taksatorvirksomheder med taksatorer, der er ansat i en forsikringsvirksomhed, og derved sikre lige konkurrencevilkår for taksatorer i Danmark*". Dette er helt afgørende for, at Taksatorringen kan fortsætte den form for virksomhed, som Taksatorringen siden sin etablering i 1973 (dvs. gennem 47 år) har udøvet på vegne af en stor andel af forsikringsselskaberne i Danmark pt. 24 danske forsikringsselskaber, som er medlemmer i foreningen. Det er vigtigt at understrege, at for de mange mindre forsikringsselskaber er Taksatorringen en forudsætning for, at medlemmerne kan udbyde Autoforsikringer, da de ikke selv vil kunne drive et landsdækkende taksatornetværk og administrere aftaler med de ca. 4500 værksteder i Danmark.

Taksatorringen bemærker imidlertid i denne sammenhæng, at ordinære takseringsopgaver også er reguleret af registreringsafgiftsloven (LBK nr. 228 af 11/03/2020) og bekendtgørelse om registreringsafgift (BEK nr. 1487 af 10/12/2018). For at sikre, at Taksatorringen kan vedblive at udføre takseringsopgaverne som hidtil, og at lovændringen dermed får effekt, er det afgørende, at der sker en tilpasning også af disse regler. Takseringsopgaverne som skal kunne udføres, er kort beskrevet neden for i pkt. 1.1, mens vi i pkt. 2 angiver, hvilke nødvendige ændringer, som skal gennemføres i henholdsvis registreringsafgiftsloven og bekendtgørelsen om registreringsafgift, for at ændringen af § 15, stk. 8 i lov om registrering af køretøjer får den tilsigtede effekt.

1.1 Beskrivelse af processen for taksering hos Taksatorringen

Taksatorringen takserer ca. 200.000 autoskader for sine medlemmer årligt, hvoraf ca. 13.000 skader udgør totalskadede køretøjer der udløser kontanterstatninger. Disse skader medfører 13.000 afmeldinger og mere end 25.000 nummerplader årligt.

I praksis fungerer det således, at taksatorerne i hovedparten af sagerne modtager en rapport fra et værksted i Forsikring & Pensions opgørelsessystem Forsi/Autotaks, der beskriver skadens omfang og forslag til reparationsmetode og de samlede omkostninger.

Taksatorerne skal herefter afgøre om bilen skal repareres, genopbygges eller vurderes totalskadet, hvilket i visse tilfælde involverer dialog med forsikringstager. I hovedparten af tilfældene besøger taksator værkstedet for at besigtige skaden på køretøjet og køretøjets almene stand, hvilket også i nogle tilfælde sker ved retvisende og omfattende fotodokumentation. Hvis bilen skal repareres foretager taksator en vurdering af opgørelsen, som værkstedet har lavet i Forsi/Autotaks og foretager eventuelle nødvendige tilpasninger af rapporten, som herefter godkendes af taksator (benævnt udfærdigelse af skadeopgørelse). Hvis derimod taksator på vegne af forsikringsselskabet træffer afgørelse om, at bilen er at betragte som totalskadet sørger taksator for, at nummerpladerne tages af bilen ligesom taksator får udleveret registreringsattesten fra forsikringstager. For at taksator kan vurdere om bilen er at betragte som totalskadet er det også taksator der skal fastsætte handelsværdien på køretøjet før skaden. Herefter er processen, at taksator via Taksatorringen dertil indkøbte maskiner får klippet nummerpladerne i mange stykker og får motorkøretøjet afmeldt hos DMR. I forlængelse heraf sælges køretøjet i nogle tilfælde, alt afhængig af stand, på portalen Forsikringsbiler.dk, hvor ophuggere m.fl. køber rester og brugte dele.

Konsekvensen af at Taksatorringen ikke kan udføre ovenstående taksatoropgaver vil være, at Taksatorringen fremadrettet er tvunget til at møde op hos en af Motorstyrelsens 4 motorekspeditioner eller en nummerpladeoperatør og få afmeldt køretøjerne i henhold til § 66, stk. 2 i bekendtgørelse om registrering af køretøjer (Bek. nr. 1643 af 17. december 2018), Herudover skal der betales et gebyr på 60 kr. pr. afmelding hos Motorstyrelsen, mens nummerpladeoperatører fastsætter deres egen pris.

Alternativt skal administrationen af taksatoropgaverne flyttes over til de enkelte medlemsselskaber, som dermed i et eller andet omfang skulle foretage denne centrale del af takseringsopgaven selv og skal have tilsendt nummerpladerne for at foretage afmelding, hvilket skulle ske til samtlige 24 selskaber. Dette vil gøre takseringsopgaven meget ineffektiv. Taksatorringen ville i så fald i hvert enkelt af de 13.000 tilfælde skulle etablere en procedure for at bede alle de 24 forsikringsselskabet selv gå ind og afmelde, hvilket vil skabe et betydeligt ekstraarbejde med heraf følgende omkostningsforøgelse og en betydelig risiko for fejl i den fremtidige proces, eftersom processen vil skulle etableres parallelt i de 24 selskaber. Herudover vil der forventeligt i tillæg til egentlige fejl også opstå lange ventetider, da ingen medarbejdere hos de 24 medlemmer af foreningen aktuelt er vant til at anvende systemerne Forsi/Autotaks. Det er således Taksatorringens taksatorer, som i hverdagen bruger Forsi/Autotaks, mens skadebehandlere ude i forsikringsselskaberne arbejder i de enkelte selskabers egne skadesystemer.

Dette vil være unødvendigt og uhensigtsmæssigt bureaukratisk for forsikringsselskaberne, Taksatorringen og Motorstyrelsen samt i direkte modstrid med formålet bag den tidligere lovændring ved lov om ændring af lov om registrering af køretøjer og registreringsafgiftsloven - Betaling for registrering af køretøjer og justering af godtgørelsen for registreringsafgift ved eksport af køretøjer (Lov nr. 1396 af 23/12/2012), som netop skulle forhindre unødvendigt bureaukрати.

Udover de nævnte processer er det også Taksatorringen som udfærdiger erklæring om, at køretøjet ikke kan repareres afgiftsfrit og evt. foretager registrering af, at et køretøj ikke kan genopbygges afgiftsfrit (totalskadeblokering).

2. NØDVENDIGE ÆNDRINGER FOR AT SIKRE LIGE KONKURRENCEVILKÅR

Taksationsopgaverne beskrevet i punkt 1.1 er reguleret i registreringsafgiftslovens § 7, lov om registrering af køretøjer § 15 samt bekendtgørelse om registreringsafgift §§ 19, 22 og 23. Nedenfor i punkt 2.1 og 2.2 redegøres der for de nødvendige yderligere ændringer i lovgivning og bekendtgørelse, mens der i punkt 2.3 redegøres for en præcisering af lovkommentaren til § 3, nr. 2.

2.1 Registreringsafgiftsloven

Det følger af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 2, at "*køretøjets handelsværdi før skaden fastsættes af forsikringsselskabet*" og af lovens § 7, stk. 3 at "*udgifterne til genopbygning af køretøjet opgøres af forsikringsselskabet*".

I registreringsafgiftslovens § 7, stk. 6 henvises der til skadesopgørelsen opgjort af *forsikringsselskabet* jf. lovens § 7, stk. 2 og 3. I henhold til registreringsafgiftslovens § 7, stk. 9, fastsætter Skatteministeren nærmere administrative regler for motorkøretøjer omfattet af § 7, stk. 2 og 3.

Taksatorringen bemærker, at det er nødvendigt, at der skabes klar hjemmel til at en selvstændig taksator kan udføre disse takseringsopgaver for forsikringsselskabet på lige fod med en taksator ansat i et forsikringsselskab jf. registreringsafgiftslovens § 7, stk. 2, 3 og 6, således som det har været praktiseret i en betydelig årække. Herudover bør registreringsafgiftslovens § 25, stk. 5 tilpasses, således at der er klar hjemmel til at indhente oplysninger fra Taksatorringen, som er nødvendige for kontrollen med de regler, der er fastsat i registreringsafgiftslovens § 7.

2.2 Bekendtgørelse om registreringsafgift

I henhold til bekendtgørelse om registreringsafgift § 19, stk. 1, fastsættes et køretøjs værdi før skaden af forsikringsselskabet efter registreringsafgiftslovens § 7, stk. 2.

Forsikringsselskabet udfærdiger i henhold til bekendtgørelse om registreringsafgift § 19, stk. 2 en skadesopgørelse efter registreringsafgiftslovens § 7, stk. 3. Hvis køretøjet ikke kan repareres afgiftsfrit, afgiver forsikringsselskabet i forbindelse med skadesopgørelsen en erklæring herom jf. bekendtgørelse om registreringsafgift § 19, stk. 3.

I bekendtgørelse om registreringsafgift § 22, stk. 1-4 henvises der ligeledes til forsikringsselskabet i relation til afgiftsfri genopbygning og skadesopgørelsen udarbejdet af forsikringsselskabet. Derimod fremgår det af bekendtgørelse om registreringsafgift § 23 jf. registreringsafgiftslovens § 24, stk. 3, at taksator inden skadesopgørelsen afsluttes, undersøger om køretøjets stelnummer er tydeligt og ubeskadiget, eller om det skal genhugges.

Registreringsattesten og nummerpladerne for et køretøj, der ikke kan genopbygges afgiftsfrit, skal afleveres til forsikringsselskabet jf. bekendtgørelse om registreringsafgift § 19, stk. 4. Forsikringsselskabet afmelder

køretøjet, herunder destruerer nummerpladerne, og registrerer i Køretøjsregisteret, at køretøjet ikke kan genopbygges afgiftsfrit (en totalskadeblokering). Derefter kan forsikringsselskabet udlevere registreringsattesten til køretøjets ejer.

Hvis registreringsattesten og nummerpladerne ikke afleveres til forsikringsselskabet, skal forsikringsselskabet underrette Skatteforvaltningen herom jf. bekendtgørelse om registreringsafgift § 19, stk. 5.

Taksatorringen bemærker, at det er nødvendigt at der skabes klar hjemmel til at en selvstændig taksator kan udføre disse taksatoropgaver jf. bekendtgørelse om registreringsafgift §§ 19, stk. 1 - 5 samt 22, således som dette i øvrigt har været praktiseret i en betydelig årrække.

2.3 Lovkommentarens bemærkninger om ophævelse af skadeblokering

Taksatorringen bemærker, at taksatorer og forsikringsvirksomheder ikke kan ophæve en totalskadeblokering, da dette alene påhviler Skatteforvaltningen. Derimod er det netop muligt at ophæve en skadeblokering i Køretøjsregisteret.

Af lovkommentaren til § 3, nr. 2 fremgår følgende:

En forsikringsvirksomhed, der er autoriseret til at registrere reparation og genopbygning af et skadet køretøj, kan registrere en skadeblokering i Køretøjsregisteret. Dette sker i de tilfælde, hvor et køretøj bliver skadet i et omfang, der ikke medfører, at køretøjet anses for totalskadet. Det betyder, at køretøjet kan repareres eller genopbygges, uden at der skal betales registreringsafgift på ny. Registreringsattesten for det pågældende køretøj afleveres til forsikringsvirksomheden i forbindelse med skadeblokeringen, jf. § 19, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 1487 af 10. december 2018 om registreringsafgift. Processen sikrer, at der ikke sker ejerskifte af køretøjet i den periode, hvor det repareres eller genopbygges. Når forsikringsvirksomheden har kontrolleret den foretagne reparation eller genopbygning, fjernes skadeblokeringen fra Køretøjsregisteret, og registreringsattesten udleveres igen. Hverken forsikringsvirksomheder eller taksatorer kan ophæve en skadeblokering, da dette alene påhviler Skatteforvaltningen.

På baggrund af ovenstående, bør det præciseres i det lovforberedende arbejde, at forsikringsvirksomheder og taksatorer kan ophæve en skadeblokering, mens det ikke er muligt at ophæve en totalskadeblokering, da dette alene påhviler Skatteforvaltningen.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Marianne Wier, maw@taksatorringen.dk, eller Senioradvokat Kristian Bro, Kromann Reumert, + 45 38 77 42 47, krbr@kromannreumert.com.

Med venlig hilsen
Taksatorringen

Marianne Wier
Direktør

Vestre Landsret
Præsidenten



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. mail til lovgivning@goekonomi@skm.dk, mej@skm.dk, ada@skm.dk og lm@skm.dk

J.nr. 40A-VL-41-20
Den 20/07-2020

Skatteministeriet har ved brev af 26. juni 2020 (sagsnr. 2020-3051) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen


Helle Bertung

Til: Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)
Cc: Morten Ekmann Jensen (MEJ@skm.dk), Ane Dahlerup (ADa@skm.dk), Lea Therese Ørum Molsted (LTM@skm.dk)
Fra: Samfundsanalyse (samfundsanalyse@aeldresagen.dk)
Titel: Høringssvar - Ældre Sagen - lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.
Sendt: 04-08-2020 10:42

Til Skatteministeriet

Ældre Sagen har ingen bemærkninger til ovenstående høring, j.nr. 2020-3051.

Venlig hilsen

Pia Westring
Afdelingssekretær/PA
Samfundsanalyse
Direkte: 33 96 86 29
Mobil: +45 21 19 59 53
pw@aeldresagen.dk

Snorresgade 17-19 · 2300 København S · Tlf. 33 96 86 86

[Læs vores persondatapolitik](#)

Fra: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>
Sendt: 26. juni 2020 16:17
Til: Ane Dahlerup <ADa@skm.dk>
Emne: Høring af lovforslag om indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v. (SKM: 498246)

Til høringsparter

Der vedlægges forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.).

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest fredag **den 21. august 2020**.

Høringssvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@skm.dk med henvisning til journalnummer 2020-3051. Der bedes samtidig sendes en kopi til mej@skm.dk, ada@skm.dk og ltm@skm.dk.

Med venlig hilsen

Ane Dahlerup
Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72370778
MailADa@skm.dk


Skatteministeriet

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk
Webwww.skm.dk

Østre Landsret
Præsidenten



Den 27 JULI 2020
J.nr. 40A-ØL-41-20
Init: sdy

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt pr. mail til: lovgivningoekonomi@skm.dk, mej@skm.dk, ada@skm.dk og ltm@skm.dk

Skatteministeriet har ved brev af 26. juni 2020 (Sagsnr. 2020-3051) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel samt styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.)

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om forslaget.

I præsidentens fravær


Ulla Langholz


Ellen Busck Porsbo