

12. juni

Affaletekst

Aftale om styrkelse af motorområdet

Regeringen (Socialdemokratiet) samt Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Alternativet, Nye Borgerlige og Liberal Alliance er enige om at styrke kontrollen af motorområdet for at mindske risikoen for svindel.

Motorområdet og bilafgifterne påvirker mange danskere. Afgifterne relateret til biler indbringer ca. 50 mia. kr. hvert eneste år. Det svarer til ca. 5 pct. af alle de skattekrone, der kommer i statskassen, og som er med til at finansiere velfærdssamfundet. De seneste år er der desværre set flere problemer på motorområdet.

De senere år er der vedtaget og gennemført en række initiativer, der har til formål at styrke kontrollen og regelefterlevelsen på motorområdet og dermed sætte ind over for de konstaterede problemer. Det drejer sig om aftale om *Omlægning af bilafgifterne* fra 2017, som indebar en stramning af reglerne for leasingselskaber, idet der fx for leasingselskabers biler skal ske en genberegning af den afgiftspligtige værdi efter fire måneder baseret på handelsværdien. Desuden blev der med *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet* fra 2019 aftalt at tilføre området 50 mio. kr. til styrket kontrol med navnlig eksport af brugte biler, idet selvanmelderordningen afskaffes for køretøjer, der eksporteres.

Initiativerne har samlet set skærpet fokus på korrekt registrering, værdifastsættelse og afgiftsberegning af motorkøretøjer, ligesom der er taget skridt til at skærpe sanktionerne ved svindel. Samtidig samarbejder Motorstyrelsen med brancheorganisationerne om at levere målrettet og brugervenlig vejledning om reglerne, og kontrolindsatsen, herunder samarbejdet med politi og færdselsmyndighederne, er generelt blevet styrket.

Som led i *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet* fra april 2019 blev det aftalt at igangsætte en undersøgelse af regelefterlevelsen ved import af brugte køretøjer. Undersøgelsen, som nu er gennemført, viser, at der er også er problemer med regelefterlevelsen på området for import af brugte køretøjer.

Aftalepartierne er på den baggrund enige om en række yderligere initiativer ift. import af brugte køretøjer. Aftalepartierne noterer sig, at Motorstyrelsen i samarbejde med Skatteministeriet løbende afdækker eventuelle udfordringer på motorområdet bredt, og at der med afsæt heri kan være behov for at igangsætte yderligere politiske initiativer.

Øget kontroltryk på importområdet for brugte køretøjer

Motorstyrelsen har gennemført en stikprøveundersøgelse af selvanmelderes værdifastsættelse af brugte køretøjer, der indikerer, at selvanmeldere værdifastsætter køretøjer for lavt og dermed betaler en for lav registreringsafgift. I knap 30 pct. af de undersøgte sager skete der således en efterfølgende regulering. I gennemsnit medførte de fejlagtige værdifastsættelser en regulering på ca. 14.000 kr. pr. køretøj. Resultaterne af undersøgelsen skal ses i lyset af, at værdifastsættelsen af brugte køretøjer beror på et skøn, da der ikke findes en entydig og objektiv korrekt pris for brugte køretøjer.

Aftalepartierne er på den baggrund enige om at øge kontroltrykket for importerede brugte køretøjer fra 10 til 15 pct. på selvanmeldte importerede brugte køretøjer, svarende til i størrelsesordenen 3.000 ekstra kontroller pr. år afhængigt af antallet af importerede brugte køretøjer. Initiativet forventes at være fuldt gennemført i 2021.

Styrket indsats over for synsvirksomheders vurderinger af køretøjers stand

Motorstyrelsen har desuden gennemført en afdækning af synsvirksomhedernes toldsyn, der bl.a. omfatter en vurdering af køretøjets stand. Afdækningen viser, at en større del af de køretøjer, som selvanmeldere værdifastsætter, vurderes i 'under middel' stand af synshallerne end de køretøjer, som Skatteforvaltningen værdifastsætter. En standsvurdering i 'under middel' stand indebærer ved import, at der kan opnås et fradrag på 5 pct. i den afgiftspligtige værdi, svarende til et gennemsnitligt fradrag på ca. 6.000 kr. pr. køretøj.

Aftalepartierne er derfor enige om at nedsætte fradraget/tillægget for køretøjers vedligeholdelsesmæssige stand fra 5 pct. til 2 pct. ved eksport og import af brugte køretøjer. Initiativet reducerer incitamentet til snyd med standsvurderinger. Initiativet gennemføres med virkning fra den 1. januar 2021.

Derudover er tilsynet med synsvirksomhedernes toldsyn som led i udmøntningen af *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet* fra april 2019 blevet styrket, ligesom der er ved at blive afklaret en konkret model for oprettelse af specialsynshaller, der skal forbedre synsvirksomhedernes toldsyn.

Aftalepartierne er enige om at følge udviklingen vedrørende import af brugte køretøjer tæt, herunder erfaringerne med de aftalte initiativer, ligesom aftalepartierne er enige om, at synsvirksomhedernes standsvurderinger følges tæt i dialog med branchen. Der følges op med yderligere tiltag, hvis det viser sig, at der fortsat er problemer med regelefterlevelsen.

Fastholde forlængelse af kravlegårdsordning

Med den såkaldte kravlegårdsordning følges nye selvanmeldere tæt med vejledning og pristjek. Kravlegårdsordningen er frem til 1. juli 2020 forlænget fra 3 til 6 måneder ved import for at rette op på evt. begynderfejl ved værdifastsættelse, dokumentation mv. Bedre vejledning og kontrol af nye selvanmeldere forventes at øge regelefterlevelsen.

Aftalepartierne er enige om at fastholde forlængelsen af kravlegårdsordningen, så nye selvanmeldervirksomheder følges i seks måneder. Initiativet gennemføres med virkning fra den 1. juli 2020.

Tidsfrist for toldsyn

Reglerne for frist for toldsyn på import- og eksportområdet er ikke ensartet. Ved toldsynet foretages bl.a. en standsvurdering, som lægges til grund ved værdifastsættelsen af køretøjet. I dag er et toldsyn af importerede brugte køretøjer gyldigt i 12 måneder. På eksportområdet gælder, at synsrapporten ikke må være ældre end 4 uger regnet fra tidspunktet for indgivelse af en anmodning om eksportgodtgørelse.

Aftalepartierne er enige om at indføre en tidsfrist på fire uger for toldsyn i forbindelse med værdifastsættelse af brugte importerede køretøjer svarende til fristen på eksportområdet. Tidsfristen vil medføre, at toldsynet – og dermed standsvurderingen – foretages så tæt på køretøjets registreringsdato som muligt. Det øger sikkerheden for, at den rette vurdering af køretøjets stand lægges til grund for værdifastsættelsen. Initiativet gennemføres med virkning fra den 1. januar 2021.

Tidsfrist for værditabsberegning af leasingkøretøjer

Aftalepartierne er enige om at indføre en tidsfrist på syv dage for ansøgning om beregning af et leasingkøretøjs værditab efter ophør af en leasingaftale. Dermed sikres det, at køretøjets afgiftspligtige værdi bliver fastsat så tæt på det tidspunkt, hvor køretøjet udgår af leasingordningen, som muligt, og Motorstyrelsen får bedre mulighed for at kontrollere, at der betales den korrekte afgift. Initiativet gennemføres med virkning fra den 1. januar 2021.

Initiativet skal ses i sammenhæng med, at Østre Landsret i slutningen af 2019 underkendte den tidligere administrativt fastsatte ansøgningsfrist på én arbejdsdag. Dommen indebærer, at ansøgningsfristen efter gældende ret er tre år, hvilket kan give problemer med at sikre en korrekt værdifastsættelse af køretøjet på det tidspunkt, hvor leasingaftalen ophørte, fx hvis køretøjet er eksporteret i mellemtiden.

Aftalepartierne er endvidere enige om at følge udviklingen vedrørende leasing af køretøjer tæt og på baggrund af en undersøgelse af området vurdere behovet for at sætte ind med yderligere initiativer.

Øvrige politiske initiativer på motorområdet

Aftalepartierne er enige om at følge de tidligere vedtagne ændringer på eksportområdet tæt, særligt da selvanmelderordningen afskaffes på eksportområdet pr. 1. juli 2020.

Endelig pågår der et kontrolprojekt i Motorstyrelsen, som skal bidrage til at afdække evt. udfordringer ved import af nye køretøjer. Aftalepartierne vil blive orienteret om resultaterne af denne undersøgelse, når undersøgelsen er afsluttet.

Finansiering

Det skønnes, at initiativerne samlet set er omtrent neutrale for de offentlige finanser.

Aftalens karakter

Aftalen om styrket motorområde har karakter af en stemmeaftale. Aftalepartierne forpligter sig til at stemme for de forslag og bevillingsmæssige hjemler, der udmønter stemmeaftalen.