

---

Skatteudvalget  
SAU alm. del - Bilag 51  
Offentligt

Til  
Folketinget  
Att: skatteudvalget

Lystrup, den 8. december 2006

**Vedrørende overtrædelser af EU forordningerne og EF-dommen ved Skat's beregning af registreringsgift af brugte motorkøretøjer.**

Jeg har gennem længere tid korresponderet med Skat vedr. ovennævnte ulovligheder, uden at kunne formå Skat til at rette op på de pågående ulovligheder jvf EU forordningerne. Senest har jeg tillige tilskrevet statsministeren, justitsministeren, og skatteministeren uden så meget som at få et eneste svar.

Dette sætter selvfølgelig de pågældende i en penibel situation, som de så selv må rode med at rede sig ud af.

Da ulovlighederne er meget udførligt beskrevet i mine breve af 4. okt. 2006 og 12. sept. 2006, vedlægger jeg disse som bilag.

Jeg både tror og håber hermed at skatteudvalget består af kompetente politikere, der er i stand til at sætte sig ind i EU forordningerne og EF-dommen, der gælder for de omtalte ulovligheder, og som der refereres til i mine breve.

Desuden håber jeg, at man aktivt vil medvirke til, at borgerne får **reel retssikkerhed** set i relation både til vores EU-medlemskab, men så sandelig også set i relation til de pseudotiltag, som Skat har søsat i deres fejlslagne forsøg på at legitimere, at der skulle fungere en form for retssikkerhed for borgerne vedr. værdiansættelser af brugte motorkøretøjer.

Jeg tænker her på motorankenævnene, der i stedet for at lave værdisætning udelukkende med baggrund i nævnets tekniske og handelsmæssige kompetencer (de 3 vurderingsmænd) stort set udelukkende laver værdisætning efter samme teoretiske opslagsmodeller som ulovligt anvendes i motorkompetencecentre, og ikke mindst set i relation til, at det er den i bilforstand set ufaglignende sekretariatsmedarbejder, der på forhånd skærer sagen til og fremlægger forslag til afgørelse ud fra de samme teoretiske modeller som motorkompetencecentre, helt uden en **reel vurdering** og fremvisning af det fysiske køretøj.

Hertil kommer det nyligt oprettede system med en retssikkerhedschef i motorankenævnet.

Der er ingen tvivl om, at som det ovennævnte motorankenævn fungerer, så er der i høj grad brug for en **retssikkerhedschef**.

At også dette har karakter af pseudotiltag, indser man, når man får at vide, at chefen absolut ingen kompetence har til at gå ind og ændre noget som helst. Såvel motorankenævn som retssikkerhedschef er annonceret som værende organisatorisk adskilt fra Skat.??????????

Det er ganske enkelt at stikke borgerne blå i øjnene, når man markedsfører motorankenævnene og retssikkerhedschefen som tiltag, der har til formål at sikre borgerne retssikkerhed.

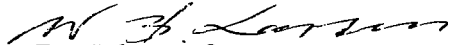
Må jeg til slut anbefale, at skatteudvalget studerer hvorledes dette problem kan løses og er løst i EU domstolens dom (sjette afd.) af 29. april 2004(1) i sag C-387/01 i sagen Weigel (se mit brev af 4. okt. 2006).

Her tages ex office købsprisen i udlandet som værende lig den værdiansættelse, som afgiften skal beregnes af, eller også bruges gennemsnittet af forhandleres udsalgspris og indkøbspris.

Se her kan man tale om retssikkerhed, i modsætning til Skat's ulovligheder.

Jeg håber at skatteudvalget er enige om, at borgernes retssikkerhed også skal være i højsædet på ovennævnte område, og ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen  
Willy Bach Larsen



Rønnehaven 8  
8520 Lystrup  
tlfnr. 86225415

Kopi

Lystrup, den 4. oktober 2006

### Værdiansættelse af brugte biler for beregning af registreringsafgift

Danmark blev allerede i 1990 af EF domstolen dømt for at have anvendt registreringsafgiften på importerede biler på en måde, som ikke i tilstrækkelig grad afspejlede deres **værdiforringelse**. Domstolen har således i dom af 11. december 1990 (sag C47/88, kommissionen mod Danmark, Sml. 1, s. 4509) fastslået, at Kongeriget Danmark havde tilsidesat de forpligtelser, der påhvilede det i medfør af EØF-traktatens artikel 95 (senere EF-traktatens artikel 95, **efter ændring nu artikel 90EF**), ved at opkræve en registreringsafgift af importerede brugte motorkøretøjer på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi med den virkning, at importerede brugte motorkøretøjer beskattedes hårdere end brugte motorkøretøjer, der omsattes inden for landet efter i forvejen at være blevet registreret i Danmark.

Argumentationen vedrørende beregningen af bilers reelle værdi ved import behandles især i præmisserne 66-81 i Weigeldommen (sag C-387/01)

EF-traktaten indeholder 3 særlige sæt bestemmelser, der forbyder hindringer for vareudvekslingen mellem medlemsstater:

Artikel 23EF og 25EF  
Artikel 28EF-30EF og  
Artikel 90EF

Artikel 23EF-31EF vedrører **frie varebevægelser** og forbyder kvantitative handelsrestriktioner.

Artikel 25EF bestemmer: Told og **andre afgifter med tilsvarende virkning er forbudt** ved indførsel mellem medlemslandene (EU).

Artikel 28EF bestemmer: Kvantitative indførselsrestriktioner såvel som **alle foranstaltninger med tilsvarende virkning er forbudt** mellem medlemslandene (EU).

Artikel 29EF bestemmer: tilsvarende forbud (som artikel 28EF) med hensyntagen til **udførselsrestriktioner. (export)**

I Dassonville-dommen (3) definerede domstolen begrebet **foranstaltninger** med en sådan virkning, som alle de bestemmelser, som direkte, aktuelt eller potentielt kan hindre samhandlen i Fællesskabet.

Artikel 90EF-93EF (fælles regler om konkurrence) bestemmer: Endvidere må ingen medlemslande pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som indirekte vil kunne beskytte andre produkter.

Artikel 90 har til formål at sikre varernes frie bevægelighed på normale konkurrencevilkår gennem fjernelse af enhver form for beskyttelse som følge af interne afgifter, der virker diskriminerende, og således at sikre, at interne afgifter virker fuldstændig neutralt i forhold til indenlandske og indførte varer.

Hovedessensen i ovennævnte (for brugte importerede biler indenfor EU) er, at værdiansættelsen til beregning af registreringsafgift skal afspejle **det aktuelle køretøjs reelle værdi** og med hensyntagen til værdiforringelsen.

EU kravet om **frie varebevægelser** gør det tillige **forbudt at opkræve Told og andre afgifter med tilsvarende virkning ved indførsel mellem medlemslandene.**

Efter nærlæsning af en række love og bekendtgørelser gældende for området (LBK 977 af 2/12 2002, BEK nr. 230 af 22/3 2006, BEK 257 af 28/3 2006) plus undersøgelse af praksis, så står det mig ganske klart, at Skat slet ikke lever op til at overholde EF-dommen såvel som flere forordninger gældende for området.

Hertil kommer at Skat's medarbejdere efter min mening er fuldkommen inkompetente til at foretage en **saglig faglig vurdering** af et given køretøjs reelle værdi med hensyntagen til værdiforringelsen, **udfra køretøjets fysiske fremstilling.**

Man har ganske enkelt ikke ansat medarbejdere med den helt nødvendige faglige baggrund, og man ejer heller ikke nødvendigt udstyrede lokaliteter, hvor Skat's medarbejdere kan lave værdiansættelse på en seriøs måde. Det til trods for at Skat værdiansætter langt flere biler end mange professionelle bilforhandlere.

Ingen større privat bilsalgsvirksomhed kunne drømme om at optræde så komplet inkompetent og useriøs. Her vil både være ansat såvel teknisk som handelsmæssig ekspertise.

Og nu til hvordan tingene håndteres af Skat i praksis.

For det første virker det som et meget tillukket system, hvor medarbejderne i motorkompetencecentre (ups, her har man sandelig taget munden fuld) udelukkende gør som de nu engang har fået besked på, og bliver der sat spørgsmålstejn ved håndteringen, så er man straks klar til stille om til chefen. (se bilag 1, brev af 12. sept. 2006)

Hvis man ved henvendelse til chefen gør opmærksom på, at den anvendte fremgangsmåde for værdiansættelse er **ulovlig**, da den er i strid med EF-dommen og EF-forordningerne, så får man det overraskende svar, at chefen ikke kender den omtalte dom, og dermed klart indikerer, at han også er ligeglad hermed, og i stedet henviser til de gældende bestemmelser (som jo altså er **ulovlige**), men som efter hans mening er det eneste, han skal rette sig efter. (se bilag 2, brev af 8. maj 2006, og bilag 3 brev af 2. april 2006)

Jeg mener ikke, at der kan herske tvivl om, at chefen har pligt til i sådan en situation at sætte sig ind i dommen, og hvis han finder, at der er uoverensstemmelser til gældende love og bekendtgørelser m.m., så omgående gøre opmærksom herpå på rette sted. (Skatteministeren og direktionen i Skat).

De konkrete ulovligheder er følgende:

1. Værdiansættelsen af brugte indførte køretøjer sker ikke til det fysiske køretøjs reelle værdi med hensyntagen til værdiforringelsen.

Hertil kommer at det fremgår af forordningen, at værdiansættelsen skal fremfindes via sammenligning til priser på køretøjer, **hvorpå der ikke er betalt registreringsafgift.** Vurderingspersonalet i Skat anvender slet ikke værktøjer, der indeholder salgspriser uden registreringsafgift.

Da det i stor udstrækning drejer sig om brugte køretøjer handlet hos privat, så vil der normalt aldrig være garanti, service, forhandleravance ell. lign. inkluderet i salgsprisen, idet køber overtager køretøjet som det er til den reelle værdi, som parterne er enige om.

Til trods herfor **så overtræder Skat loven** ved konsekvent fiktivt at værdiansætte, som om disse ydelser altid indgår i salgsprisen.

Dette sker ved udelukkende jf. Motorkompetencecentret i Århus at anvende **forhandleres** salgsprislister, der jo netop **inkluderer ovennævnte ekstra ydelser**, som udgangspunkt for værdiansættelsen.

Herved opnår man en (ønsket) meget høj fiktiv værdiansættelse uden overhovedet at have taget det aktuelle køretøj fysisk i øjesyn.

Ved værdiansættelsen indgår som regel en såkaldt værdisynsrapport fra **synshallen**. Denne fastslår nærmere identiteten for køretøjet og giver via afkrydsning tilstanden som værende enten **under middel, middel eller over middel**.

I den forbindelse er det nødvendigt at gøre opmærksom på, at synsmedarbejderen har en teknisk baggrund til at foretage syn med specielt sigte mod sikkerhed og miljø, mens den handelsmæssige uddannelse til bestemmelse af salgsværdi og dermed også identifikation af de 3 tilstandskriterier, der som nævnt hos Skat afgør prissætningen, ikke er et krav til synsmedarbejderens kvalifikationer, og derfor som regel heller ikke er tilstede.

Jvf. Skat så opererer man som udgangspunkt med forhandlerpriser som lig **middel stand**, og tillægger ca 5% ved stand over middel og fratrækker ca 5% ved stand under middel.

Dette er også en **ulovlig fremgangsmåde**, idet det klart fremgår af forordningerne at værdiansættelsen skal ske ud fra det aktuelle køretøjs reelle værdi med hensyntagen til værdiforringelsen.

Enhver der har bare en lille smule forstand på prissætning af brugte biler ved at forskellen mellem toptilstand(over middel) og bundtilstand(undermiddel) er langt langt større end de +/- 5% regulering som Skat opererer med til middelpriisen.

Sagen er at en forhandlerklargjort bil kan have en stand, der ligger milevidt fra den stand som ofte er tilfældet hos private sælgere af en brugt bil.

Endelig må man spørge hvordan Skat finder ud af om de anvendte forhandlerpriser ligger til grund for en stand, der er enten under middel, middel, eller over middel?????, idet denne betegnelse ikke er defineret nærmere eller er påført som oplysning til de enkelte forhandlersalgspriser.

Det er udelukkende en oplysning, som Skat har opfundet, og som den bliver anvendt i praksis, så tjener den ligesom de mange andre fiksfakserier til at fremtvinge en meget høj ufaglig og usaglig fiktiv værdiansættelse.

Jvf. EF-dommen så skal Skat anvende priser uden registreringsafgift som grundlag for værdiansættelsen.

Disse priser findes af naturlige årsager hovedsageligt på steder, hvor disse brugte køretøjer handles mest, nemlig i lande uden registreringsafgift indenfor EU, og tillige ved offentlige auktioner i Danmark(hvor f. eks. Skat's og andre offentlige institutioners køretøjer uden registreringsafgift sælges, se dab-bilauktion.dk) og EU, f. eks. E-BAY.DE

Paradoksalt nok, så medfører Skat's fiksfakserier også, at man ved værdiansættelse af egne køretøjer solgt på offentlig auktion kommer frem til en værdiansættelse, der ligger langt over den pris køretøjet har opnået på auktionen.

Salgsprisen opnået på auktionen afspejler jo netop 100% køretøjets reelle værdi med hensyntagen til værdiforringelsen, som EF-dommen foreskriver, idet køretøjet er fremstillet fysisk, og som noget helt afgørende er solgt til højest opnåelige pris.

Jeg er overbevist om, at Skat udmærket er klar over, at man overtræder EF-dommen og EU-forordningerne på dette område, for i en ny bekendtgørelse nr. 230 af 22/3 2006 har man i § 1 stk 3 indføjet følgende nyt: "hvis køretøjet overvejende handles mellem private, indgår disse priser også som **et element** i værdifastsættelsen.

Her må man spørge hvordan????, for en henvendelse til Motorcompetencecentret i Århus og Motorankeklogenævnet Silkeborg gav det resultat, at de forespurgte ikke kendte noget til denne ændring(se bilag 1 brev af 12/9 2006).

For det første er Skat ikke i stand til at håndtere vitale elementer i egen bekendtgørelse og for det andet er man ikke i stand til(motiveret til) at lave love og bekendtgørelser, der er i overensstemmelse med EF-dommen og forordningerne.

Ændringen burde i stedet have været nogenlunde således: "Hvis køretøjet er handlet privat uden garanti m.m indgår udelukkende disse private priser ved værdiansættelsen.

Nu er det jo heldigvis sådan, at Skat tilsyneladende gerne vil fremstå som en troværdig institution med stor vægt på retssikkerheden, så er man utilfreds med Motorcentrets afgørelse kan man klage til Motorankenævnet.

Her sidder en af Skat udpeget daglig sekretariatsleder i en funktion, der skal forestille at være (organisatorisk) uafhængig af Skat. Herudover er der mulighed for at indkalde et antal såkaldt uvildige vurderingsmænd(vistnok 3), indstillet af FDM og forhandlerorganisationen og udpeget af skatteministeren.

I en pressemeddelelse af 3. april 2006 fra Skat beskriver man at formålet med den nye struktur(4 motorcentre og 4 motorankenævne) er at styrke retssikkerheden ved administration af registreringsafgiftsloven.

Det er vi rigtig mange, der er enige i, er **en meget nødvendig nyskabelse.**

Jeg har ovenfor beskrevet hvordan Motorcentrene langtfra lever op hertil.

#### **Nu til Motorankenævnene:**

Arbejdsmetoden ved værdiansættelse følger tilsyneladende nøjagtigt samme **ulovlige** koncept som praktiseres i Motorcentrene.

I praksis er det sekretariatslederen(som jo altså er ansat af Skat) der laver sagsfremstilling, men ikke nok med det, vedkommende laver sandelig også **forslag til sagsafgørelse**, vel at mærke helt uden at besidde en faguddannet kompetence til at vurdere den reelle værdi af det aktuelle køretøj med skyldig hensyntagen til værdiforringelsen, og helt uden at det pågældende køretøj er fremstillet fysisk. Det lugter langt væk af en sagsafgørelse a la Motorcentrets.

Forslaget til sagsafgørelse bliver herefter forelagt vurderingsmændene til afklaring og evt. afstemning, idet formanden har mulighed for at spille en så dominerende rolle, at de øvrige frafalder afstemning, således at formandens afgørelse tages til efterretning. Hvor er det nu lige at retssikkerheden er blevet styrket.

Når jeg læser Bek. 257 af 28/3 2006(forretningsordenen for Motorankenævnet) sidder jeg med meget bange anelser for om disse såkaldte vurderingsmænd(der jo må forventes at være de fagligt uddannede eksperter til fastsættelse af et køretøjs reelle værdi med hensyntagen til værdiforringelsen) mere sidder i Motorankenævnet af navn end af gavn for at udgøre en om ikke andet så i hvert fald overfladisk legitimering af borgernes retssikkerhed i relation til Motorankenævnet.

Sagt lige ud, så mener jeg at fremgangsmåden i høj grad animerer mere til såkaldte nikkedukkeafgørelser uden den for borgeren så vigtige helt nødvendige inddragelse af vurderingsmændenes faglige kompetencer til afgørelse af den reelle værdi jvf. EF-dommen. Desværre er systemet også her så tillukket, at det er næsten umuligt at få svar på helt generelle sagsuafhængige spørgsmål.

Jeg har således uden resultat kontaktet såvel FDM, Motorankenævnet i Silkeborg som Chefen for Motorankecentre Bent Madsen, Svendborg, for at få kontakt til nogle af de omtalte

vurderingsmænd, netop for at høre deres version af, hvordan samarbejdet foregår i praksis, og hvordan de praktiserer værdiansættelse.

Kontakt til vurderingsmændene blev mig nægtet af alle.

Jeg er ikke et splitsekund i tvivl om, at man også her følger samme **ulovlige** metode, som praktiseret af såvel Motorcentre som sekretariater.

Såvel Motorcentre som Motorankenævn og borger kan kræve et importeret køretøj fremstillet fysisk, men i praksis sker dette ikke så ofte, idet Skat slet ikke er ordentligt gearret hertil, man ejer nemlig ikke engang selv lokaliteter hertil, og dette komplicerer og forlænger sagsbehandlingen (endnu en hindring) idet Skat først skal ud og leje lokaler og af rationelle grunde ønsker at samle flere sager først. Hvis afgørelsen stadig sker ud fra de samme **ulovlige** præmisser, så er dette jo reelt også uden betydning.

Ovennævnte relaterer sig til artikel 90 vedrørende ulovlig værdiansættelse.

Jvf. artikel 90 så forhindrer de fiktivt alt for høje værdiansættelser borgerne i at drage fordel af de reelle prisforskelle, der eksisterer i de forskellige medlemslande, idet den af Skat således for højt beregnede registreringsafgift virker som en direkte handelshindring herfor.

Jvf. artikel 90 så er det i strid med EF-forordningerne at fjerne en konkurrencefordel for indførte varer i forhold til indenlandsk fremstillede varer (forhandlerbiler) (Nunes Tadeu-dommen præmis 18)

Jvf. artikel 90 stk 1 så er det **ulovligt** at opkræve en registreringsafgift af indførte brugte motorkøretøjer på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi med den virkning, at indførte brugte motorkøretøjer beskattes hårdere end lignende motorkøretøjer der omsættes indenfor landet (privat handlede biler)

Formålet med de meget høje fiktive værdiansættelser er helt klart et protektionistisk skridt til beskyttelse af de meget høje satser for registreringsafgift i Danmark. Der er herved også skabt en **ulovlig** handelshindring.

2. Jvf. artikel 90 så er påførsel af fragtomkostninger **ulovligt**, da det medfører at indenlandske (f. eks. Skat's biler uden afgift på auktion) og importerede behandles forskelligt, **således at det fører til en højere afgift for den indførte vare.**

Domstolen har fastslået at en bestemmelse om forhøjet afgift, som pr. definition ikke i noget tilfælde rammer lignende indenlandske varer ikke kan anses som foreneligt med forbudet mod forskelsbehandling i artikel 90EF.

3. Jvf. artikel 90 så er en generel fastlæggelse på 40% af nypris som værdiansættelse for veteranbiler (ældre end 35 år) **ulovlig**, da det klart fremgår at værdiansættelse skal ske ud fra det aktuelle køretøjs reelle værdi med hensyntagen til værdiforringelse.
4. Jvf. artikel 25 så er det **ulovligt** ved eksport af brugte biler ud af landet at beregne en reduktion på 15% på værdiansættelsen med tilsvarende reduktion i tilbagebetaling af registreringsafgift, idet artikel 25EF bestemmer: "Told ved indførsel og udførsel og **andre afgifter med tilsvarende virkning** er forbudt mellem medlemsstaterne. (se også artikel 29EF)

Netop denne reduktion illustrerer endnu engang Skat's manglende vilje til at efterleve EF-dommen.

Baggrunden for at man har lavet denne ulovlige handelshindring, der direkte virker som en afgift ved eksport, er selvfølgelig, at man herved fuldstændig indirekte erkender, at den anvendte værdiansættelsesmetode ved **import** generer alt for høje værdiansættelser, men da man ikke bare kan bruge en anden for Skat gunstigere metode ved eksport (for hvilke priskataloger skal man så bruge), så har man i stedet valgt at sætte en simpel **ulovlig** afgift til at reducere udbetalingerne ved eksport.

Det må i denne forbindelse være paradoksalt for Skat at konstatere, at til trods for denne **ulovlige** afgift, der reducerer tilbagebetaling af registreringsafgift med 15%, så har Skat fået 4-5 gange så mange ansøgninger om **afgiftstilbagebetalinger**, som man havde ventet.

Det har bl. a. medført, at Skat har etableret den nye organisation med 4 Motorkompetencecentre og 4 Motorankenævn.

På internetsiden [dab-bilauktion.dk](http://dab-bilauktion.dk) kan man se, at en del bilhandlere har øget forretningen ved at opkøbe danske afgiftsbetalte biler direkte med henblik på tilbagebetaling af registreringsafgift (selv - 15%) og efterfølgende eksport via auktionen.

Når faguddannede mennesker med stort branchekendskab kan tjene penge i en sådan situation, så må der være en klar erkendelse af, at Skat's måde at værdiansætte på foruden at være alt for høj og i strid med EF-dommen, også er direkte tåbelig.

Jvf. Artikel 90 er det en **ulovlig** handelshindring ved eksport ikke at godtgøre beløb på under 4000,- kr. for motorcykler, varebiler, hyrevogne og sygetransportkøretøjer og under 7500,- kr for personbiler, autocampere og busser, idet samme regel ikke er gældende ved import. (se også artikel 25EF)

Det må være en klar krænkelse af retssikkerheden, at Skat selv kan afgøre om resultatet af en given ankesag skal offentliggøres.

Dette muliggør at selv om man vinder en ankesag med baggrund i en eller flere af ovennævnte ulovligheder, så behøver Skat ikke at offentliggøre resultatet, og kan i princippet køre videre som før ankesagen, uden at regulere for ankesagens resultat/udfald.

I EU-domstolens dom (sjette afd.) af 29. april 2004(1) i sag C387/01 i sagen Weigel findes paralleller til hvordan man værdisætter i forbindelse med en afgiftsberegning (NoVA).

"Følgende beregningsmetoder skal lægges til grund: 5.2.1 Indførsel indenfor fællesskabet: Handelsprisen tager udgangspunkt i de nationale Eurotaxnoteringer. Værdien udgøres af gennemsnittet mellem forhandlerens købs- og salgspris (uden moms og NoVA). Dette gennemsnit svarer almindeligvis til den pris, der kan opnås ved salg af det importerede køretøj til en privatperson på det nationale område (=individuel salgspris i den forstand, hvor udtrykket er anvendt i Bew's §10). I praksis kan handelsværdien være forskellig fra dette gennemsnit på grund af forskelle i betingelserne om garanti og service efter salg, eventuelle nødvendige reparationer, udstyr eller slitage på køretøjet. Købsprisen i udlandet kan ex officio anses for den handelsværdi, hvorefter NoVA beregnes, hvis den ikke afviger mere end 20% fra den gennemsnitlige Eurotax-notering. Afgiftsskyldneren skal konkret godtgøre enhver afvigelse, der overstiger 20%."

Jeg er ikke i tvivl om, at der kan drages en parallel mellem denne værdiansættelsesmetode, der også gælder indførsel af biler indenfor Fællesskabet og den værdiansættelsesmetode, der skal gælde i Danmark.



Det vil generelt medføre at købsprisen i udlandet vil være lig værdiansættelsen så længe den ikke differentierer med mere end 20% af gennemsnittet for både købspris og salgspris fra en forhandler. I modsat fald skal afgiftsbetaler forklare/godtgøre afvigelse > 20%.

Uha, Uha, her kan Skat virkelig lære noget om hvordan retssikkerhed skal håndteres.

I Danmark har det gennem mange år været sådan, at indførsel af brugte biler har indgået som et fast fjendebillede hos Skat, og lovgivning og bekendtgørelser bærer i høj grad stor præg heraf.

Jeg håber med denne skrivelse, at der såvel i Skat som relevante andre steder fremstår mennesker med mod og mandshjerte til at sikre, at også borgerne i Danmark kan fornemme, at der eksisterer retssikkerhed på dette vitale område.

Herudover håber jeg, at man også i Skat vil indse, at den organisation man har opbygget er fuldstændig håbløst gearret til en så kompleks opgave, der kræver faguddannet personale på såvel den tekniske som den handelsmæssige side.

Med venlig hilsen  
Willy Bach Larsen

Rønnehaven 8  
8520 Lystrup

VCP1

Til  
Direktionen i Skat  
Statsministeren  
Skatteministeren  
Motorcompetencecenter, Århus  
Motorankenævn Randers

Lystrup, den 12. sept. 2006

### Vedr. registreringsafgift for brugte biler købt indenfor EU

Jeg har med interesse via internettet læst om de organisatoriske ændringer indenfor Skat med 4 motorkompetencecentre og 4 motorankenævn.

I relation hertil har jeg læst bekendtgørelse nr. 230 af 22/3 2006 (værdiansættelse af motorkøretøjer m.v.)

Herunder har jeg også bemærket den lille ændring i fastlæggelse af værdiansættelsen i §1 stk 3:

***"Hvis køretøjet overvejende handles mellem private, indgår disse priser også som et element i værdiansættelsen"***

Jvf. EF dommen fra 1990, som gik Skat imod, så er jeg ikke helt enig i ovennævnte formulering, idet dommen fastslår, at værdiansættelsen skal ske ud fra det aktuelle køretøjs reelle værdi, og afspejle værdiforringelsen, men herom senere.

Da jeg tidligere har konfronteret Skat med denne dom, besluttede jeg at ringe til et af de nye motorkompetencecentre, der iflg. Pressemeldelsen af 3. april 2006 netop er oprettet med det formål at styrke retssikkerheden ved administration af registreringsafgiftsloven. I den forbindelse skal jeg henlede opmærksomheden på det besynderlige forhold, at Motorcentrene tilsyneladende slet ikke er bekendt med EF dommen og heller ikke ønsker at blive det. Herudover er det min helt klare opfattelse, at man i Skat udfolder megen stor uvilje til bare almindelig indenadslæsning i denne dom.

Mine oplevelser med jeres elendige telefonsystem og kundeservice udviklede sig efterhånden til det helt groteske.

Megen ventetid, forkerte telefonomstillinger, hører under Århus, men kom både til København og Ballerup, og oplevede undervejs medarbejdere, der ikke kendte hverken motorankenævn eller motorkompetencecentre.

Den første medarbejder (motorcenter Århus, kvinde) som jeg kunne stille spørgsmål til, bad jeg forklare hvorledes man værdiansætter en brugt bil, købt privat indenfor EU.

Her fik jeg det overraskende svar, at man udelukkende tog udgangspunkt i hvad en **forhandler** skulle have for en tilsvarende bil, inklusiv forhandleravance, garanti og service, leveringsomkostninger?

Da jeg protesterede herover og henviste til at ved handel mellem private eksisterer begreberne forhandleravance, garanti og service plus lev. omkostninger ikke, og at de derfor heller ikke kan tillægges som en fiktiv værdi ved værdiansættelsen (ulovligt iflg EF dommen), fastholdt hun sin besvarelse og henviste til, at det også fremgik af bekendtgørelsen.

Da jeg igen protesterede og hævdede at dette ikke var rigtigt, så bad jeg om at få hendes påstand skriftligt, men nu blev hun sur og ville stille om til en anden (overordnet?), men hun valgte i stedet at afbryde forbindelsen.

Efter ny ventetid og omstillinger fik jeg på ny forbindelse, og hun indrømmede nu, at hun bare havde afbrudt forbindelsen.

Da jeg forklarede hvorfor jeg ikke var enig og henviste til bek. Nr. 230 §1 stk 3, så blev hun igen sur(eller også havde hun bare ikke nået at blive glad i mellemtiden) og ville igen stille om, men valgte endnu en gang at afbryde forbindelsen.

Tredje gang det lykkedes mig at få kontakt til motorkompetencecentret var der en anden kvindelig medarbejder i røret.

Måske var hun informeret af den tidligere medarbejder, i hvert fald fastholdt hun den samme påstand, nemlig at det udelukkende var med udgangspunkt i forhandlerpriser, at man værdiansatte. Da jeg også foreholdt hende, hvad der stod i bek. 230 §1 stk 3, fastholdt hun sin forklaring, og at det var sådan, man havde fået besked på at gøre, men hun ville gerne stille om til en overordnet, da hun havde meget travlt med at ekspedere sager.

Omstillingen lykkedes dog ikke, men jeg havde for en sikkerheds skyld først fået et direkte nummer(72371852).

Efter flere forgæves forsøg(ingen tog telefonen) opgav jeg, og jeg har vel alene i spildtid totalt brugt over halvanden time på dette intermezzo.

Mit spørgsmål til statsministeren, skatteministeren og direktionen i Skat skal herefter lyde:

### **Hvordan synes i egentlig selv det går???**

Og nu tilbage til EF dommen, der bestemmer at værdiansættelsen af brugte biler skal ske ud fra det aktuelle køretøjs reelle værdi og afspejle værdiforringelsen.

I tillæg hertil har jeg vedr. samme problemstilling den 16. aug. 2006 fået et svar fra Skat, (Hovedcentret, Preben Bialas) lydende således:

**”Det fremgår heraf, at den afgiftspligtige værdi er bilens værdi i handel og vandel inklusiv moms men uden registreringsafgift. Herved tages der hensyn til værdiforringelsen m.m. af bilen.”**

Netop priser i handel og vandel inklusiv moms men uden registreringsafgift, men med hensyntagen til værdiforringelsen(ved handel mellem private), er som en by i Rusland for Skat, idet man helt **har valgt fra** at tage udgangspunkt i informationskanaler, hvor netop disse priser findes.

Det drejer sig bl. a. om annoncer med biler uden afgift i den blå avis, diverse offentlig tilgængelige danske auktioner, hvor også statens biler uden afgift bliver solgt, men især relevante udenlandske auktioner, som f. eks. Ebay Tyskland(de fleste brugte importbiler kommer jo netop fra Tyskland). Herudover findes der mange andre kanaler med prisindikatorer i Tyskland f. eks Mobile.de, autoscout24.de m. fl. hvor man **direkte**(og uden Skat's fiksfakserier) kan finde priser ved handel mellem private.

Når et af statens køretøjer bliver solgt på offentlig auktion til den højstbydende, så afspejler dennes bud jo netop prisen i handel og vandel med hensyntagen til værdiforringelsen.

Når ingen bød mere og bilen er **solgt**, så afspejler budsummen jo klart den skarpeste værdiansættelse man kan få overhovedet(**absolut ingen såkaldte eksperter kan fastlægge det mere reelt og nøjagtigt.**)

Til trods herfor så fortsætter Skat vedblivende med sine fiksfakserier, der tager udgangspunkt i ovennævnte forhandlerpriser, der vel at mærke foruden forhandleravance, garanti og service, lev. omk., også i direkte strid med EF dommen og egen bekendtgørelse **indeholder registreringsafgift**, men dette kommer man så uden om ved at regne baglæns og herved nå frem til en (ønsket?)alt for

høj fiktiv værdiansættelse, der samtidig er ulovlig set i relation til EF forordningen, idet den genererer en (ønsket?) handelshindring mod varernes frie bevægelighed indenfor EU.

Ved enhver værdiansættelse er man i sagens natur nødt til at skelne mellem om det aktuelle køretøj er købt hos forhandler(a.h.t. værdifastsættelse af de i EU lovpligtige garanti og reklamationsbestemmelser øvr. omk. m.m.) og om bilen er handlet mellem private, hvor disse forhold ikke indgår i handelen, og derfor heller ikke skal værdiansættes og afgiftsberigtiges. Jeg vil gerne have Skat's kommentarer til ovennævnte forhold set i relation til EF dommen.

Hvis ikke man hos Skat og skatteministeren kan erkende, at man på en offentlig auktion får den skarpeste værdiansættelse, så vil jeg gerne spørge hvorfor staten så sælger sine køretøjer via auktioner, det ville jo være himmelråbende tåbeligt, hvis man mente at Skat var bedre til reel værdiansættelse og salg til denne pris.

For god ordens skyld skal jeg tillige henlede opmærksomheden på, at jeg har forsøgt at undersøge hvordan man takler værdiansættelsen i motorankenævnet(Århus/Randers).

Her kunne jeg ikke træffe de vurderingssagkyndige, og sekretariatslederen oplyste, at man ikke bare kunne ringe og få oplyst hvordan man generelt værdiansatte, det var kun muligt i relation til ens konkrete klagesag.

Da jeg foreholdt hende mine synspunkter og herunder referede bek. nr. 230 § 1 Stk 3, så havde hun ikke hørt om denne før, men det var jo heller ikke hende, der var vurderingsmand.

Hvis værdiansættelsen i motorankenævnet foregår efter samme anvisninger og principper som jeg har mødt i motorkompetencecenter Århus, så er der virkelig et stort behov for at arbejde med indførelse af retssikkerhed de pågældende steder.

Jeg har tidligere tilskrevet Skat vedrørende det forhold, at man ikke i praksis lever op til EF dommen og forordningerne og har desværre også her måttet konstatere en ringe evne/vilje til at leve op til retssikkerhed, idet man ret konsekvent undlader at besvare visse spørgsmål og i stedet konsekvent til bevidstløshed refererer til bekendtgørelsen, der jo netop på de ovennævnte områder er i modstrid med EF dommen.

Jeg skal derfor anmode skatteministeren og direktionen i skat om at man på ny gennemgår disse breve og tilsikrer mig svar på de spørgsmål, som man helt åbenlyst ikke tidligere har ønsket at svare på. Jeg er helt sikker på at man ved en nærlæsning udmærket kan finde ud hvilke spørgsmål det drejer sig om.

Jeg tror at et meget set kritisk TV-program vil kunne lave en kanogod reportage vedr. ovennævnte forhold, krydret med en del andre borgeres oplevelser med Skat vedrørende samme emne, og jeg ser frem til at de ansvarlige træder frem -- og i karakter og får løst retssikkerheden på området, på en måde så borgerne kan føle sig trygge ved den behandling de får, når de gør brug af motorcompetencecentre og motorankenævn.

OBS: Fradrag på 15 % i værdiansættelse ved handel den modsatte vej(eksport) plus tillæggelse af transportomkostninger ved brugte biler er ligeledes at betragte som en ulovlig handelshindring jvf. EF forordningerne.

Med venlig hilsen  
Willy Bach Larsen

Rønnehaven 8  
8520 Lystrup

BILAG 2  
Kopi



**SKAT**

Skattecenter Århus

Margrethepladsen 4  
8000 Århus C

Telefon 7222 1818  
Ean. nr. 5798000033863

skat@skat.dk  
www.skat.dk

8. maj 2006  
J.nr. 98/06-340-00117

Erik Hansen

Direkte 723 71 852

Willy Bach Larsen  
Rønnehaven 8  
8520 Lystrup

## Registreringsafgift af motorkøretøjer mv

Med henvisning til Told- og skattestyrelsens svar af 30.marts 2005 har De stillet forskellige spørgsmål vedrørende registreringsafgiftsloven.

Hovedcenteret, Østbanegade 123, 2100 København Ø, har sendt Deres brev til besvarelse ved skattecenter Århus.

Ad 1.

De har bedt om udskrift af såvel den danske som den engelske udgave af EF-dommen fra 1991.

Skattecenteret er ikke i besiddelse af EF-dommen, og skattecenteret har ingen kommentarer til dommen, idet skattecenteret administrerer i overensstemmelse med den danske lovgivning.

Ad 2.

Indtil 1.april 2006 skulle et brugt køretøjs afgiftspligtige værdi fastsættes af vurderingsmyndighederne. Fra og med 1.april 2006 skal værdien fastsættes af SKAT. Kopier af vurderingscirkulære af 19.juni 1991 og bekendtgørelse af 22.marts 2006 vedlægges.

Ad 3.

Adgangen til at fastsætte en brugsværdi er beskrevet i cirkulærets § 15. Brugsværdien blev fastsat af vurderingsmyndigheden. Som hovedregel blev brugsværdien fastsat svarende til 40 % af et tilsvarende køretøjs nypris i Danmark.

Fra 1.april 2006 er det i bekendtgørelsens § 14 fastsat, at den afgiftspligtige værdi for et køretøj, der er mere end 35 år og fremtræder som ved første registrering, fastsættes svarende til 40 pct. af nyprisen.

Ad 4.

Hovedcentret ( tidligere Told- og Skattestyrelsen ) har oprette en hjemmeside vedrørende registreringsafgiftsområdet. Formålet med hjemmesiden er at vejlede borgere og virksomheder om afgiftsområdet. På Skats hjemmeside findes blandt andet oplysning om afgiftssatser, et beregningsark, samt oplysning om gennemførte vurderinger. Oplysningerne om vurderingerne er ikke detaljerede, idet de alene tjener som vejledning , og fordi de ikke kan anvendes som specifik udregning af afgift for et andet køretøj.

Aktindsigt gives i h t forvaltningslovens bestemmelser. Ved anmodning om aktindsigt vil der bliver taget stilling til den konkrete sag/anmodning.

Ad 5.

Vedrørende det beskrevne hændelsesforløb er skatteceneret enig i, at køretøjets afgiftspligtige værdi i h t registreringsafgiftsloven skal fastsættes svarende til køretøjets almindelige pris her i landet i den stand, hvori det skal indregistreres, inklusive forhandleravance og dansk moms.

Skatteceneret er også enig i, at danske virksomheder skal opkræve moms mm svarende til de danske love, der regulerer den konkrete virksomhed.

**Bestemmelserne om godtgørelse af registreringsafgift i forbindelse med eksport af afgiftsberigtigede køretøjer er fastsat i registreringsafgiftslovens § 7 b og 7 c. I paragraffen er der fastsat bestemmelser for hvorledes godtgørelsen skal administreres. I § 7b, stk 3, er det blandt andet fastsat, at der skal fratrækkes 15 pct. af afgiftsbeløbet, forinden det udbetales. Kopi af lovbestemmelserne vedlægges.**

Som tidligere nævnt skal et brugt køretøjs afgiftspligtige værdi fastsættes i overensstemmelse med registreringsafgiftslovens § 10, d v s svarende til den almindelige pris ved salg til bruger.

Dette gælder også for køretøjer – såvel tidligere statskøretøjer som andre køretøjer – der sælges på auktion her i landet eller på auktion i udlandet. Et køretøjs afgiftspligtige værdi vil derfor være uafhængig af auktionsprisen.

Ad 6.

Vurderingsmyndighederne og nu Skat's medarbejdere fastsætter afgiftspligtige værdier med udgangspunkt i bestemmelserne i registreringsafgiftsloven og i ovennævnte vurderingscirkulære og i bekendtgørelsen af 22.marts 2006.

Skatteceneret kan ikke umiddelbart identificere VL10(10032006 til ingen dato).

Ad 7.

Det er korrekt, at vurderingsmyndighederne har været i arbejdsmæssigt pressede situationer.

Vedrørende vurderingsmyndigheden i Århus kan det oplyses, at myndigheden har prioriteret ekspeditionen af de køretøjer ( såvel import som eksport) , der blev forvist for vurderingsmændene, højest . Ekspeditionstiden for sådanne køretøjer har været på ca 1 måned. For andre køretøjer skønnes ekspeditionstiden at have været på 3-5 måneder, i enkelte, komplicerede tilfælde måske op til 1 år.

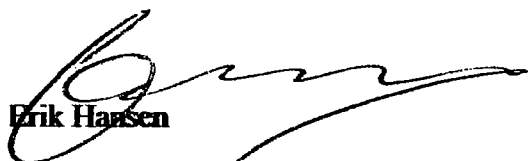
Ad. 8.

Skattecenterets er forpligtiget til at administrere i overensstemmelse med landets love. Det er centerets generelle opfattelse, at lovene udstedes således, at de harmonerer med EU-bestemmelserne. Centeret har i øvrigt ingen kommentarer til spørgsmålet.

Til orientering vedlægges en kopi af en landsskatteretskendelse om beregning af registreringsafgift.

Kopi af denne skrivelse er til orientering sendt til Hovedcenteret, Motorenheden, Østbanegade 123,

Med venlig hilsen

  
Erik Hansen



BILLAG 3  
160171

Til  
Told og Skattestyrelsen  
Østbanegade 123  
2100 København

Lystrup, den 2. april 2006

**Vedrørende journal nr. 99/05-344-561**

Jeg har modtaget jeres svar af 30. marts 2005 og er bestemt ikke overrasket over at i er enige i den besvarelse jeg tidligere har modtaget fra regionen i Århus, eftersom denne besvarelse er nøje afstemt med Told- og Skattestyrelsen, før den er fremsendt til mig. Jeg giver dog gerne regionen stor kredit for den grundighed, de har lagt for dagen ud fra de af Told- og Skattestyrelsen nuværende givne retningslinier.

Dog er jeg stadigvæk langt fra overbevist om, at Told- og Skat med den nuværende bekendtgørelse/fremgangsmåde for vurdering og beregning af registreringsafgift for brugte biler fra et EU-land lever op til den tidligere EF-dom fra 1991, og EU's bestemmelser om fjernelse af handelshindringer til sikring af varer og tjenesteydelsers frie bevægelse over landegrænserne indenfor EU.

Derfor har jeg brug for flere oplysninger i sagen.

1. Jeg vil gerne have tilsendt udskrift af såvel den danske som den engelske version af EF-dommen fra 1991. Samtidig vil jeg gerne have Told- og Skattestyrelsens definition af EF-dommens begreb "køretøjets reelle værdi", der jf. dommen er lig med den afgiftspligtige værdi. Jeg vil også gerne have oplyst om Told- og Skattestyrelsen er enige i, at den reelle værdi for et givent køretøj er ens indenfor EU's indre marked, for markedet kan jo ikke opfattes som et sammenhængende indre marked, hvis nogen vælger at lave handelshindringer for at beskytte egne særinteresser.
2. Jeg vil også gerne have oplyst hvilket materiale såvel de såkaldte vurderingsmænd som T&S's egne folk bruger som redskab for at finde frem til den afgiftspligtige værdi af et køretøj.
3. Hvordan definerer man/finder man frem til et køretøjs brugsværdi (ved køretøjer ældre end 35 år)
4. Jeg vil også gerne have oplyst hvordan man finder alle de for den afgiftspligtige værdi relevante detailoplysninger om tidligere afgiftsberigtigede biler, idet det nuværende oldnordiske system på hjemmesiden giver anledning til stor hovedrysten og forundring, når man sammenligner de få tilgængelige oplysninger heri. Er det nødvendigt at kræve aktindsigt? Herunder vil jeg også

gerne have oplyst, hvorfor ikke alle afgiftsberigtigede indførte brugtbiler er med heri.

5. Jeg vil også gerne have oplyst om det er korrekt at T&S med det nuværende system i mange situationer indkasserer såvel moms som afgifter ad flere omgange, og derved gør sig skyld i ulovlige handelshindringer jf. EU-bestemmelserne.

Eks. en bil købes af privat i udlandet, uden syn og garanti f. eks. via EBAY.DE auktion, som er en offentlig tilgængelig international auktion. Ved fremstilling for T&S beregner T&S jf. nuværende bekendtgørelse den afgiftspligtige værdi ud fra hvad en dansk bilforhandler kan sælge en tilsvarende bil for i registreringsklar stand, inklusiv forhandleravance og moms. Når bilen herefter skal repareres og klargøres til at bestå syn, så modtager T&S atter moms og afgifter af arbejds løn og reservedele til trods for at dette tidligere er indregnet i den afgiftspligtige værdi og således er betalt både registreringsafgift og moms af i forvejen. Da bilen er handlet privat og ikke er omfattet af nogen garantiordning, så er det tillige en handelshindring at tillægge forhandleravance og moms heraf i den afgiftspligtige værdi idet en forhandler for dette beløb skal yde både service og garanti.

Helt uforståeligt har T&S den stik modsatte holdning når det går den modsatte vej, idet den afgiftspligtige værdi ikke indeholder forhandleravance og moms heraf ved eksport fra Danmark til et andet EU-land.(15% fratrækkes)

Det er tillige en handelshindring at tillægge transportomkostninger m.m. idet hele EU skal betragtes som **et indre marked**.

Der bliver jo ikke tillagt transportomkostninger ved en tilsvarende handel i Danmark, f. eks. offentlige auktioner for statens køretøjer(u. afgift).

Jeg vil her gerne have oplyst om den opnåede auktionspris(=højest opnåelige pris) i en offentlig auktion over statens køretøjer(uden afgift) også er at betragte som "køretøjets reelle værdi" ved afgiftsberigtigelse hos T&S.

6. Jeg vil gerne have tilsendt udskrift af den vejledning som vurderingsmændene og T&S's egne folk arbejder efter, når de skal afgive en vurdering. Herudover vil jeg gerne have tilsendt VL10(10032006 til ingen dato)
7. Jeg vil også gerne have oplyst om det er korrekt at T&S i flere situationer er mere end et år om at foretage endelig vurdering. I så fald kan dette også opfattes som en handelshindring.
8. Sluttelig skal jeg gentage mit ubesvarede spørgsmål fra sidst. Mener T&S at man er forpligtiget til at følge den EF-dom, som man modtog i 1991.

Jeg ser frem til at få en grundig besvarelse, som kan måle sig med den af regionen tidligere fremsendte. For god ordens skyld skal jeg nævne, at en kopi af dette brev også er fremsendt til skatteministeren.

Med venlig hilsen  
W. B. Larsen

Rønnehaven 8  
8520 Lystrup