

Affaletekst

# Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) samt [Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet] er enige om at styrke motorområdet, herunder øge regelefterlevelsen og mindske risikoen for svig.

Motorområdet er karakteriseret ved at have et højt afgiftsniveau på ca. 35 mia. kr. årligt. Samtidig er der tale om komplicerede opgaver i form af fx værdifastsættelse og afgiftsberegning i forbindelse med eksport og import af både brugte og nye køretøjer, hvilket indebærer en risiko for fejl og snyd.

For at styrke regelefterlevelsen på eksport- og importområdet er aftalepartierne enige om at afskaffe selvanmelderordningen ved eksportgodtgørelsesordningen samt styrke kontrollen på såvel eksport- som importområdet.

Samlet er aftalepartierne enige om en række initiativer på følgende områder:

- Eksport af brugte køretøjer
- Import af brugte køretøjer
- Import af nye køretøjer

Med initiativerne styrkes den samlede kontrolindsats på motorområdet med ca. 50 mio. kr. årligt.

Aftalepartierne noterer sig, at oprettelsen af den nye Motorstyrelse har skabt et stærkere fundament i forhold til at løse udfordringerne på motorområdet. Aftalepartierne noterer sig endvidere, at Motorstyrelsen i samarbejde med Skatteministeriet har igangsat et arbejde med at afdække eventuelle yderligere udfordringer på området, som aftalepartierne er enige om at følge op på i forhold til at igangsætte eventuelle politiske initiativer.

\*\*\*

## Afskaffelse af selvanmelderordningen på eksportområdet

Skatteministeriet har gennemført en evaluering af regelefterlevelsen ved eksportgodtgørelsesordningen, hvori det konstateres, at der er udfordringer med selvanmelderes regelefterlevelse. Evalueringen viste blandt andet, at selvanmeldere i ca. 30 pct. af de undersøgte sager havde fastsat køretøjets værdi højere end Motorstyrelsens grænseværdier. I gennemsnit medførte de fejlagtige værdifastsættelser en regulering på ca. 7.000 kr. pr. køretøj.

Aftalepartierne er derfor enige om at afskaffe selvanmelderordningen, således at Motorstyrelsen fremadrettet værdifastsætter alle køretøjer til eksport. Initiativet indebærer, at selvanmeldere ikke længere vil kunne angive værdien af et køretøj til eksport i Køretøjsregistret (DMR) med henblik på godtgørelse af en del af registreringsafgiften. Derved mindskes risikoen for, at der udbetales eksportgodtgørelse på et fejlagtigt grundlag. Initiativet forventes at kunne få virkning fra den 1. juli 2020.

#### **Styrkelse af kvaliteten af de gennemførte toldsyn forud for eksport af køretøjer**

Det er ved fysiske besigtigelser af køretøjer konstateret, at ikke alle køretøjer, hvor der anmodes om eksportgodtgørelse, lever op til kravet om at være i registreringsklar stand for at få udbetalt eksportgodtgørelse.

Aftalepartierne er enige om at styrke kvaliteten af de toldsyn, der gennemføres i synshallerne, hvor køretøjernes stand bliver vurderet forud for eksport. Dette sker blandt andet ved at styrke Færdselsstyrelsens tilsyn med synshallernes toldsyn af køretøjer. Ligeledes undersøges modeller for en ordning med specialsynshaller, som fx skal leve op til specifikke krav til uddannelse og materiel for at opnå tilladelse til at udføre blandt andet toldsyn. Derudover udvides kravet om toldsyn, så alle køretøjer skal gennemgå et toldsyn forud for eksport. Initiativerne vil styrke de standsmæssige vurderinger, så det i højere grad sikres, at de køretøjer, der eksporteres, er i såkaldt registreringsklar stand og dermed berettiget til udbetaling af eksportgodtgørelse.

Det udvidede toldsyn er en væsentlig forudsætning for Motorstyrelsens værdifastsættelse, idet toldsynet fastlægger bilens overordnede stand, hvorefter Motorstyrelsen på baggrund af denne vurdering samt øvrige faktorer som fx kilometertal og alder værdifastsætter bilen. Motorstyrelsen kan desuden indkalde bilen til yderligere besigtigelse. Færdselsstyrelsens tilsyn forventes at få virkning fra den 1. januar 2020, mens ordningen med specialsynshaller på nuværende tidspunkt forventes at få virkning fra den 1. september 2020.

#### **Et øget kontroltryk på eksportområdet**

Aftalepartierne er enige om at styrke kontrolindsatsen med selvanmeldere for derved at øge regel efterlevelsen i perioden frem mod implementeringen af en afskaffelse af selvanmelderordningen på eksportområdet samt en styrkelse af toldsynet.

Med initiativet hæves kontroltrykket med selvanmeldte køretøjer på eksportområdet fra ca. 10 til 15 pct. Derudover forlænges den såkaldte kravlegårdsordning, hvor nye selvanmelderes gennemgår et vejledningsforløb, fra de nuværende tre måneder til seks måneder. Endelig øges antallet af køretøjer, der indkaldes til toldsyn markant. Initiativerne implementeres gradvist frem mod udgangen af 2019.

#### **Forlængelse af frister for udbetaling af eksportgodtgørelse**

Aftalepartierne er enige om at forlænge den nuværende frist i registreringsafgiftsloven for udbetaling af eksportgodtgørelse fra de nuværende tre uger til ni uger.

Skatteforvaltningen vil efter det foreslåede få mulighed for at foretage grundigere kontrol af anmodninger om udbetaling af eksportgodtgørelse. Det kan bidrage til at modvirke misbrug af eksportgodtgørelsesordningen. Initiativet gennemføres med virkning fra 1. juli 2019.

#### **Undersøgelse af regelefterlevelsen ved import af brugte køretøjer**

Processen ved import af brugte køretøjer ligner processen på eksportområdet. Der er derfor risiko for, at der er tilsvarende udfordringer med regelefterlevelsen ved import af brugte køretøjer, som der er konstateret ved eksport af brugte biler. På nuværende tidspunkt er der dog ikke gennemført tilsvarende undersøgelser af regelefterlevelsen på importområdet.

Aftalepartierne er derfor enige om, at der gennemføres en undersøgelse af regelefterlevelsen ved import af brugte køretøjer. Undersøgelsen gennemføres og færdiggøres inden udgangen af 2019.

#### **Et øget kontroltryk ved import af brugte biler**

Kontroltrykket ved import af brugte biler er relativt lavt sammenlignet med kontroltrykket på eksportområdet.

Aftalepartierne er enige om, at kontroltrykket ved import af brugte biler øges fra de nuværende ca. 2 pct. til 10 pct. svarende til ca. 4.000 ekstra kontroller pr. år. Initiativet gennemføres med fuld virkning i løbet af 2020.

#### **Afskaffelse af kompensation ved toldsyn forud for eksport og afskaffelse af den særlige nedsættelse af registreringsafgift ved import af brugte køretøjer**

Aftalepartierne er enige om at afskaffe den nuværende kompensation på 400 kr. ved toldsyn af køretøjer forud for eksport og afskaffelse af den særlige nedsættelse af registreringsafgift med 60 kr. ved import af brugte køretøjer.

Med initiativet tydeliggøres det, at det er eksportørens henholdsvis importørens ansvar at sikre, at eksport- eller importkøretøjerne opfylder de lovmæssige krav, herunder at køretøjerne er i registreringsklar stand. Initiativet gennemføres med virkning fra den 1. juli 2019.

#### **Skærpelse af sanktioner**

Aftalepartierne er enige om at skærpe sanktionerne ved manglende regelefterlevelse ved eksport og import af køretøjer. Det sker dels ved at hæve bødeniveauet til det dobbelte, svarende til hvad der gælder for unddragelse af direkte skatter, dels ved at skærpe praksis for strafssubjekter ved svig, så både den juridiske person og den fysiske person i højere grad end i dag straffes, fx hvor en overordnet medarbejder i et selskab medvirker til svig begået i selskabet.

Med initiativerne ensrettes sanktionsniveauet, således at straffen bliver den samme, uanset om der er tale om unddragelse af punktafgifter eller direkte skatter. Derudover forventes en ændring af praksis, så både den juridiske og fysiske person kan straffes samtidig, at have en forebyggende effekt. Initiativerne gennemføres i løbet af 2020.

### **Øvrige politiske initiativer på import af brugte og nye biler**

Undersøgelsen af regelefterlevelsen ved import af brugte køretøjer muliggør i samspil med erfaringerne fra et øget kontroltryk ved import af brugte biler, at Skatteministeriet og Motorstyrelsen får et styrket vidensgrundlag på området.

Der igangsættes et kontrolprojekt, herunder i tæt samarbejde mellem Skattestyrelsen og Motorstyrelsen, som skal bidrage til at afdække evt. udfordringer ved import af nye køretøjer.

Aftalepartierne er enige om at vurdere behovet for at iværksætte yderligere politiske initiativer for import af såvel brugte som nye køretøjer på baggrund af undersøgelsen og de tilvejebragte erfaringer.

\*\*\*

### **Finansiering**

Aftalepartierne er enige om at indføre et brugerbetalt gebyr på ca. 1.900 kr., der skal dække udgifterne til værdifastsættelser af køretøjer som led i afskaffelsen af selvanmelderordningen på eksportområdet. Gebyret indføres fra 1. januar 2020 og betales af ejeren af køretøjet.

Initiativet om styrket toldsyn finansieres gennem et omkostningsdækkende gebyr på ca. 20 kr. pr. toldsyn.

Det øgede kontroltryk på importområdet finansieres ved afskaffelsen af den nuværende kompensation ved registrerings- og toldsyn på henholdsvis på 400 kr. ved eksport og 60 kr. ved import af brugte køretøjer, der tilvejebringer et årligt merprovenu på ca. 11 mio. kr.

### **Aftalens karakter**

Aftalen om stramning af reglerne af eksportgodtgørelsesordningen har karakter af en stemmeaftale. Aftalepartierne forpligter sig til at stemme for de lovforslag og bevillingsmæssige hjemler, der udmønter stemmeaftalen.