

DMR – en trussel mod retssikkerheden

Det er ikke muligt at slå et køretøjs historik op i DMR. Det giver problemer for ombyggede køretøjer. SKAD har gjort Skat opmærksom på problemet, men endnu er der intet sket.



Thomas Krebs (Arkivfoto).

Vi har modtaget

En person kører i et ombygget og afgiftsberigtiget, lovligt køretøj. Han bliver stoppet af Skat Indsats og politiet. Han bliver gjort opmærksom på, at hans køretøj er ulovligt både teknisk, såvel som afgiftsmæssigt, hvilket betyder tab af den afgiftsmæssige identitet. Køretøjet bliver beslaglagt.

Køretøjejereren har ingen mulighed for at bevise, at køretøjet er lovligt. Politiets og Skat Indsats' grundlag for beslaglæggelsen er tvivlsomt. Retssikkerheden er gået tabt.

I sådan en situation vil ejeren af køretøjet straks henvende sig til det værksted, der har ombygget for ham, kørte køretøjet til syn og har sikret, at køretøjet er korrekt afgiftet, for at kræve en forklaring og en erstatning, hvilket typisk munder ud i retssager og en lang sagsbehandling. Alt dette, fordi DMR ikke kan huske køretøjets historik fra første indregistrering til beslaglæggelsesdagen.

I EU-kommissionens køretøjssikkerhedspakke COM(2012) 381 / EF direktiv 1999/37/EF er det klart anført, at et hvert EU-land skal have en database, hvorfra andre lande kan trække oplysninger. En database kan forstås som en historik på et køretøj med alle data, der er samlet gennem tiden. SKAD har blandt andet i et høringsbrev fra den 10. august 2012 klart gjort opmærksom på dette problem, men uden nogen form for respons fra myndighedernes side.

Synsmanden lus mellem to negle

Når et køretøj ombygges, skal det til syn. Synsmedarbejderen indtaster de fremviste ombygning i DMR med dags dato. Herefter henvises køretøjet til Skat. Et år efter bliver køretøjet bygget endnu mere om, hvorefter køretøjet igen fremføres for syn. Nu kan der ske to ting. Synsmanden indtaster de nye ombygninger, hvilket resulterer i, at alle tidligere indtastede data går tabt.

Synsmanden kan også være hjælpsom og udskrive tidligere indtastede data før synet påbegyndes, hvorefter han genindtaster dem i DMR, sammen med de nye data. Nu fremgår det fra DMR, at alle ombygninger er sket på samme tidspunkt, fordi den gamle dato ikke længere fremgår af DMR, kun den nye, hvorved der ikke længere er tale om en løbende vedligeholdelse som anført i Registreringsafgiftslovens § 7a og Skats nyhedsbrev af den 1. december 2011. Dette fører i begge tilfælde til, at køretøjet mister sin afgiftsmæssige identitet, samt i første tilfælde også er ulovligt at køre i, fordi alle data for det forrige syn er slettet.

Brugtmarkedet

Der sælges hver dag mange køretøjer fra forhandler til kunde, kunde til forhandler, eller kunde til kunde. På denne måde er sorte-

per blevet skubbet til køberne, som dermed står med problemet. Det er jo fantastisk, at man i dag som køber kan besøge DMR's hjemmeside, for at få oplysninger omkring køretøjet, men man får bare ikke oplysninger om, hvor vidt køretøjet er lovligt. SKAD har i sit arbejde på området mødt mange ejere, der i god tro har købt et køretøj, hvorefter køretøjet viste sig at være ulovligt, eller blev beslaglagt, samt der blev opkrævet fornyet afgift og store bøder. I 2011 blev der i landsretten afsagt en principiel dom, som ramte en motorcykelforhandler hårdt, netop fordi forhandleren ikke var klar over, at motorcyklen var ulovlig. I 2010 gik det ud over en bilforhandler, der solgte en Volkswagen, der senere viste sig at være ulovlig med store konsekvenser for forhandleren. Alt dette kunne forhindres, hvis DMR indeholdt en historik på køretøjerne og gav også fremadrettet mulighed for at gemme historiske informationer.

Lig på bordet

Gennem over 1,5 år har SKAD nu gjort opmærksom på problemer med bevisbyrden. Indførelse af DMR har gjort det endnu vanskeligere at kunne bevise sin uskyld. Derfor har

SKAD flere gange i 2012 prøvet at råbe både Skatteministeriet samt Skat Motor op, så dette emne kunne komme på bordet. Også Håndværksrådet har prøvet at sætte emnet på dagsordenen i SKUM (Skattekontaktudvalg Motor), men her ønskede man eksempler på, at sådanne hændelser var sket – lig på bordet. Når man på baggrund af erfaringsværdier fra sager om beslaglæggelse og opkrævning af ny afgift ser krav på op til 250.000 kroner, hvilket har medført store økonomiske konsekvenser for både ejere og værksteder, så kan det undre en, at der først skal lig på bordet, for at nogen gider at høre efter. Problemet med, at DMR ikke gemmer informationer ved flere køretøjsændringer kommer til at have fatale konsekvenser for både ejere såvel som værksteder og forhandlere, da det kun er et spørgsmål om tid, når sådanne hændelser sker.

SKAD har også oplevet dette problem i forbindelse med dokumenter, der skal medføres af vognmænd i bilen, som Trafikstyrelsen kræver. Disse dokumenter er engangsdokumenter og kan ikke genskabes, såfremt disse bortkommer eller falmer. Det burde være muligt, at disse data kan gemmes i DMR, så de ved behov kan genskabes, såfremt dokumentet bortkommer.

I et IT-samfund, hvor alle borgere og virksomheder skal kommunikere via en PC og internet, kan det undre en, at folk skal gemme papir i bankboksen, og ingen har tænkt på, at data også skal kunne genskabes, specielt når disse har så stor betydning for, om en person mister flere 100.000 kroner eller ej, eller ender med en straffesag på halsen, som personen er uskyldig i, men ikke har muligheden for at bevise sin uskyld.

Den hurtige løsning

I forbindelse med køretøjsændringer skal det være muligt, at alle data fastholdes på et dokument, som kan genskabes. Et hvert køretøj er udstyret med en registreringsattest, som har plads til at kunne indeholde alle relevante data. Allerede i 2011 har SKAD haft møde med Skatteministeriet og Skat Motor herom, hvor Skatteministeriet lovede at arbejde med SKAD's forslag, men indtil dags dato er der ikke sket noget. Det er normalprocedure

MOTOR-MAGASINET Branchepanel

For at styrke sammenholdet og ikke mindst at sikre en optimal dialog i autobranchen har Motor-magasinet etableret dette branchepanel, bestående af førende brancheforeninger og organisationer.

Autobranschens Handels- og Industriforening (AUTIG)

v/ formand Bernhard Nørby
www.autig.dk, e-mail: autig@autig.dk

Bremse- & Koblingsforeningen i Danmark (BKD)

(Foreningen nedlagt i oktober 2009, men fortsat aktivt netværk)
Kontaktperson Michael Bendtsen
www.bk-d.dk, e-mail: lyddaemper-central@mail.dk

Bilgenbrug Danmark

v/ formand Hans-Ove Davidsen
e-mail: hojbyautogen@auto.tele.dk

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD)

v/ formand Henrik Pedersen
www.cad.dk, e-mail: cad@cad.dk

Danmarks Automobilforhandler Forening (D.A.F.)

v/ formand Knud Nielsen
www.daf.dk, e-mail: daf@daf.dk

Dansk Autogenbrug (DAG)

v/ formand Bjarne Nielsen
www.autogenbrug.dk, e-mail: post@autogenbrug.dk

Dansk Autoglas

v/ formand Villy Nielsen
www.danskautoglas.dk,
e-mail: danskautoglas@glarmesterlauget.dk

Dansk Bil Forhandler Union (DBFU)

v/ formand Jeppe Ruby Laursen
www.dbfu.dk, e-mail: info@dbfu.dk

Dansk Metal

v/ formand for automekanikerne i Århus Lasse Bøttcher
E-mail: 0200lab@danskmetal.dk

De Danske Bilimportører (DBI)

v/ formand Kristian Krapper
www.bilimp.dk, e-mail: dbi@bilimp.dk

Den Danske Bilbranche

v/ formand Hans Vestergaard
www.bilbranchen.dk, e-mail: bil@di.dk

Dækimportørforeningen

v/ formand Kenneth Saust
www.dakimportorforeningen.dk
email: kesau@mail.dk

Foreningen af Auto- og Industrilærere (FAI)

v/ formand Lasse Jæger Jensen
www.fai.dk, e-mail: fai@fai.dk

Foreningen af Danske Cylinderservice Virksomheder

v/ formand Lars Weide Olsen
www.cylinderservice.dk, e-mail: hoslgcyl@post6.tele.dk

Motorhistorisk Samråd (MhS)

v/ formand Søren Jacobsen
www.motorhistorisk.dk
mhs@motorhistorisk.dk

Sammenslutning af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD)

v/ formand Henrik R. Hansen
www.skad.dk, e-mail: info@skad.dk

SVAR FRA SKAT:

I forbindelse med udviklingen af Motorregistret (DMR) har Skat været i løbende kontakt med mange forskelligartede brancher og interesseorganisationer for at tilfredsstille de mange ønsker til Motorregistret. Denne kontakt er som anført dels foregået i SKUM (Skattekontaktudvalget for Motor) og dels via direkte henvendelser fra organisationer og brancher. Den løbende kontakt og samarbejdet generelt med branchen har stor betydning for Skat, idet vi på den måde kan komme mange problemer i forkøbet. De mange gode input, vi har modtaget, har klart gjort Motorregistret til et bedre system.

Et af de mange input, som Skat har modtaget, er forslaget, som SKAD – Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark har anført her i indlægget. Altså ønsket om historik i Motorregistret. Skat har noteret ønsket om historik på ønskelisten til udbygninger af systemet, men forslaget skal selvfølgelig prioriteres på samme måde, som ønsker fra andre interessenter og fra Skat selv. Men det vil være en styrke, hvis vores fælles diskussion om ønsker tager udgangspunkt i de eventuelle problemer, som kan konstateres efter idriftsættelsen af Motorregistret den 1. juli 2012. Eksemplerne, som SKAD nævner i indlægget, er fra perioden før Motorregistret.

Hvis man i øvrigt er usikker på, om man får problemer på grund af de manglende muligheder for historik i Motorregistret, så er vi bekendt med, at SKAD har udfærdiget nogle gode råd til ombyggere og andre.

Claus Bruun Johannesen
Skattedirektør, Motor

i dag i Danmark at udstille en ny registreringsattest, når en konstruktiv ændring på køretøjet anmeldes. Men den eneste tekst, der tilføjes er "Konstruktive ændringer". I andre EU-lande er det normalt, at registreringsattesten indeholder relevante informationer omkring køretøjets tekniske stand, hvilket samtidig betyder, at ejeren på et hvilket som helst tidspunkt kan dokumentere lovligheden af ens køretøj.

Dette har både fordele ved kontrol og salg/køb af et køretøj. I et moderne land som Danmark bør det være muligt at introducere oplysninger om både de konstruktive ændringer, såvel som afgiftstekniske data, på registreringsattesten. Attesten kan genskabes, og dermed slår man flere fluer med et smæk.

Af Thomas Krebs
Direktør i SKAD