



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

Redegørelse for Landsskatteretssagen

SKAD's forståelse af sagen og det vi står tilbage med.

10. maj 2021

Kort om sagens genstand.

Oprindeligt drejer sagen sig om en motorcykel, der er bygget om. Alle konstruktive ændringer var indskrevet i DMR. Daværende SKAT Indsats dømte ID tab i 2017.

ID-tab betyder at den allerede betalte registreringsafgift går tabt og der skal betales ny registreringsafgift af den af Motorstyrelsens fastsatte handelspris på køretøjet. Ydermere kan der tilkomme bøde, der kan betyde op til to gange yderligere registreringsafgift ved tilfælde med grove overtrædelser af skattemotivlovgivningen.

Sagen blev anket til Skatteankestyrelsen, der forbereder sagen til Landsskatteretten.

SKAD kom som paraplyorganisation for privatsektionen TFTB – The Freedom To Build ind i billedet, hvor et TFTB-medlem (ejer af motorcyklen) bad SKAD om at kigge på sagen.

SKAD vurderede at sagen kunne have værdi for det fremtidige arbejde og tilskrev Skatteankestyrelsen angående nogle fejl i afgørelsen, henvisning til den juridiske vejledning I.A.1.8.3, samt den mangeårige anvendte praksis hos SKAT Motor, baseret på Skatteministerens brev fra 2011.

Skatteankestyrelsen uddyber i dennes indstilling til Landsskatteretten:

*Derudover skal genopbygningen af køretøjet være udført ved anvendelse af reservedele, herunder skarringsdele, af en art og beskaffenhed, som normalt forefindes på og forhandles fra *automobilforhandlernes og -værkstedernes lagre af nye reservedele, eventuelt med tilsvarende brugte reservedele.*

*Det fremgår således, at køretøjer, som tidligere er afgiftsberigtigede, under visse nærmere angivne betingelser **kan repareres eller genopbygges uden at der skal betales ny registreringsafgift. Det fremgår desuden, at det blandt andet er en betingelse for afgiftsfritagelse, at der ikke sker ændringer med hensyn til køretøjets fabrikat, model, type og årgang.*

*Skatteankestyrelsen finder at den praksis der fremgår af ***Den Juriske Vejledning, er i strid med registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 2, nr. 1 og dermed legalitetsprincippet. Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7 a, stk. 2, nr. 1., at køretøjet efter genopbygningen skal svare til det i registreringsattesten omhandlede køretøj. ****Det forhold at ændringerne på køretøjet er foretaget over en årrække, kan ikke medføre, at køretøjet fastholder den afgiftspligtige identitet, såfremt køretøjet ikke svarer til det i registreringsattesten omhandlede køretøj.*

******Styrelsen finder i øvrigt ikke, at der kan støttes ret på en -forkert - praksis, der hidrører fra for eksempel et skattecenter eller Motorstyrelsen, under henvisning til lighedsgrundsætningen, jf. Højesterets dom refereret i U.1995.734 H.*

SKAD's forståelse af Skatteankestyrelsens indstilling

For at kunne vurdere sagen juridisk korrekt, har SKAD valgt at alliere sig med skatteadvokat Diana Mønniche, for at bistå i sagen. SKAD's forståelse er dermed juridisk afklaret.

Med baggrund i ovennævnte indstilling fra Skatteankestyrelsen, gik SKAD ind i sagen, da indstillingen havde en klar principiel betydning.

Nedenfor uddyber vi Skatteankestyrelsens indstilling (blå tekst), markeret med stjerner.

*

Der må udelukkende anvendes dele der forefindes normalt hos en automobilforhandler eller et automobilmærksted.

Her er det SKAD's opfattelse at denne tekst i registreringsafgiftsloven direkte er i strid med EU's gruppefritagelsesforordningen 461/2010, hvilket bygger på at en automobilforhandler eller -værksted normalt kun ligger inde med originale dele på lager.



Teksten beskriver derfor at der ikke må anvendes andre typer dele end disse dele.

**

Et køretøj kan repareres eller genopbygges, så det fremstår som ved indregistreringstidspunktet. Definitionen af fabrikat, model, type og årgang er på ingen måde fastlagt og anses for et tag-selv-bord for den relevante kontrolmedarbejder hos Motorstyrelsen. Der er intet retsgrundlag der sikrer at en borger eller virksomhed ved hvornår loven overtrædes, da lovteksten må anses for værende en ren fortolkning, der påvirkes af holdninger, meninger og opfattelser, men ingen tekniske forhold, der redegør for hvad disse begreber betyder.

Det er vores opfattelse, at Skatteankestyrelsen mener at både daværende Skatteminister, Motorstyrelsens (tidl. SKAT Motor) juridiske vejledning samt den anvendte praksis gennem mange år er i strid med loven.

Da et køretøj skal fremstå som ved første registrering, så må anvendelse ved ombygning af alternative dele være forbudt, specielt med henvisning til *. Her er der tale om at man udskifter bestående originale dele med uoriginale dele, herunder fælge, udstødninger, lygter, bremses, sæder mv.

Skatteankestyrelsen mener ikke at de afgørelser, som f.eks. et Motorcenter træffer, behøves at tages til efterretning og kan omstødes, selvom de bygger på en årelang praksis.

Betydning af sagen

Det giver nærmest sig selv at sagen på grund af Skatteankestyrelsens hårde indstilling, som kan ligestilles med 0-tolerance eller originalitetskrav, lige pludseligt har fået betydning for alle biler og motorcykler (køretøjer), da en hver form for ombygning vil kunne anses for tab af den afgiftsmæssige ID. Her skal det igen understreges, at en ombygning anses for ændring af et køretøj i forhold til det tidspunkt køretøjet blev indregistreret, hvilket typisk ville være original stand.

Et eksempel på dette kan være, at man skifter efter købstidspunktet (indregistreringstidspunktet) til andre fælge hos for eksempel en dækmand. Dette ville kunne anses som ombygning, hvilket Skatteankestyrelsen klart og tydeligt har udtalt betyder ID-tab, da køretøjet ikke længere svarer til det køretøj som på indregistreringstidspunktet.

At dette vil have store samfundsmæssige konsekvenser for både borgere og virksomheder, er uundgåeligt.

Vi påstår ikke at Motorstyrelsen ved kontrol går efter den lille røde Toyota med nye alufælge, men vi har den opfattelse at en sådan indstilling ville give lov til dette.

Landsskatterettens afgørelse

Sagen kom for dommerne til gennemgang den 18.3.2021. Vores advokat lagde en sagsbeskrivelse på 135 sider på bordet, der redegjorde for praksis, domme, tekniske krav, historik, beviser mod forkerte udsagn fra SKAT Indsats' side og meget mere.

Det var med stor spænding vi afventede afgørelsen, ikke mindst fordi den var flere uger forsinket.

Vi kalkulerede med 4 typer afgørelser.

1. Motorcyklen blev frikendt og Landsskatteretten udtalte uenighed med Skatteankestyrelsens indstilling.
2. Motorcyklen blev ikke frikendt og Landsskatteretten udtalte uenighed med Skatteankestyrelsens indstilling.
3. Motorcyklen blev frikendt og Landsskatteretten udtalte enighed med Skatteankestyrelsens indstilling.
4. Landsskatteretten annullerede Motorstyrelsens afgørelse på grund af forældelsesfrist.

Det var netop type 4 som Landsskatteretten valgte at anvende, hvor dommerne fravalgte at tage stilling til Skatteankestyrelsens indstilling.

Afgørelsen bestod i, at dommerne annullerede sagen med henvisning til 6 måneders forældelsesfrist, hvori Motorstyrelsen har mulighed for at reagere efter man har fået kendskab til en sag.

At Landsskatteretten har bekræftet forældelsesfristen i afgørelsen, gik imod både Skatteankestyrelsens indstilling og Motorstyrelsens afgørelse, hvilket åbner i det mindste en dør til at kunne bruge denne i det videre arbejde med et bestemt forhold, nemlig registreringstidspunktet i DMR.

Limboland – og hvor står vi nu?

Den store udfordring er nu, at Skatteankestyrelsens indstilling fortsat svæver i det uvisse, og Landskatteretten slet ikke har taget stilling til indstillingen i afgørelsen.

Borgerne og virksomheder fastholdes dermed i et retssikkerhedsmæssigt usikkert rum, da ingen ved om man på noget tidspunkt handler lovlydigt eller om man overtræder loven.

Landskatteretten havde mulighed for at skabe klarhed, men fravalgte denne mulighed.

Afklaringsmøde med Motorstyrelsen

Naturligvis har Landskatterettens undladelse med at forholde sig til Skatteankestyrelsens indstilling fremprovokeret nogle spørgsmål, som til dels fortsat står og svæver i det uvisse.

På et efterfølgende afklaringsmøde med Motorstyrelsen, blev det af Motorstyrelsens jurist meddelt, at man vil se bort fra Skatteankestyrelsens indstilling, da sagen blev annulleret. Dog påpegede man at man ikke vidste om Skatteankestyrelsen ved en fornyet ankesag foretager en lignende indstilling, der vil starte en ny sag. Derfor ønsker Motorstyrelsen at indgå i en dialog med Skatteankestyrelsen herom.

Motorstyrelsen vil fortsætte forhandlingerne med SKAD som part om at etablere vejledningsmateriale omkring ombygning af motorcykler. Dog er det SKAD's opfattelse, at materialet skal omfatte alle køretøjer, da loven ikke differentierer mellem køretøjstyper.

Vi har hele vejen gjort det klart for Motorstyrelsen, at der bør tages hensyn til en hobby, som i sidste ende ikke øger værdien af et køretøj, men snarere personaliserer det.

Vi er blevet lidt klogere på grund af retssagen, men usikkerheden og frygten er ikke fjernet. Folk ved fortsat ikke hvornår man overtræder loven, og det har stor betydning for både værksteder og køretøjsejere.

En vejledning er, som alle ved vejledende og ikke konkret. Derfor er det væsentligt for SKAD at ordene i vejledningen er så konkrete som muligt. Myndigheden har det sidste ord, og vi er naturligvis glad for at vi får gehør og bliver hørt i dette arbejde.

Det står dog fortsat klart at nysynet ikke nødvendigvis betyder lovligt!

Det videre politiske arbejde

Der er ingen tvivl om at SKAD som både brancheorganisation og repræsentant for private "garagebyggere" fortsætter med at arbejde for en egentlig lovændring, da en lov bør give mulighed for at overholde den. Registreringsafgiftsloven giver på ingen måde en borger eller virksomhed en forståelse af, hvordan man overholder loven i forhold til § 1, stk. 3 og § 7a, stk. 2. Samtidigt så anser vi registreringsafgiftslovens § 7a, stk. 3 i strid med EU-forordningen.

I skrivende stund udsendte Skatteministeriet en høring vedrørende ændringer af registreringsafgiftsloven. Her lægger SKAD ikke en finger imellem om at retssikkerheden savnes, og at politikere bør sikre at der findes klare regler, der kan nemt forstås af alle.

