



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2005-511-0056

Dato:

Til

Folketingets Skatteudvalg

L 54 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og skatteforvaltningsloven mv. (Indførelse af motorankenævn mv.).

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 1-7 af 25. november 2005.

Kristian Jensen

/ John Fuhrmann

Spørgsmål 1:

”Vil ministeren redegøre for, hvordan der i skattesystemet pålægges gebyr for øvrige klager til Landsskatteretten?”

Spørgsmål 2:

”Vil ministeren redegøre for, hvorfor gebyr for klager til Landsskatteretten iht. dette lovforslag adskiller sig fra alle andre typer skattesager?”

Spørgsmål 3:

”Er det virkelig ministerens opfattelse, at det er rimeligt og forståeligt for befolkningen, at der er denne skævhed i gebyrpolitikken, og bidrager det efter ministerens opfattelse til at øge gennemskueligheden og enkeltheden i skattesystemet?”

Svar på spørgsmål 1-3:

Reglerne om betaling for klage til Landsskatteretten fremgår af skatteforvaltningslovens § 42, stk. 4, jf. lovbekendtgørelse nr. 758 af 2. august 2005. Bestemmelsen i § 42, stk. 4, har følgende formulering:

”Ved fremsendelsen af klagen betales et beløb på 400 kr. (i 1987-niveau). Beløbet reguleres efter personskattelovens § 20. Der skal dog ikke betales for klage over afgørelser, der efter landsskatteretspræsidentens bestemmelse efter § 13, stk. 3, 1. pkt., skal træffes uden medvirken af læge retsmedlemmer. Hvis beløbet ikke følger med klagen og heller ikke indbetales inden en frist, som Landsskatteretten fastsætter, betragtes klagen som bortfaldet. Det indbetalte beløb tilbagebetales til klageren, hvis denne får helt eller delvis medhold i klagen af Landsskatteretten eller ved en efterfølgende domstolsprøvelse af Landsskatterettens afgørelse. Beløbet tilbagebetales ikke, hvis klagen afvises, hvis klagen indbringes for domstolene efter § 48, stk. 2, eller hvis klagen tilbagekaldes, medmindre tilbagekaldelsen sker i forbindelse med, at den myndighed, der har truffet den påklagede afgørelse, genoptager sagen.”

Beløbet er i 2005 på 700 kr.

Der betales således ikke for klage til Landsskatteretten, hvis klagen afgøres uden medvirken af læge retsmedlemmer. Disse klage typer er beskrevet i bekendtgørelse nr. 1025 af 24. oktober 2005 om afgørelse af visse klager i Landsskatteretten uden medvirken af ordinære retsmedlemmer.

De afgørelser, der efter lovforslaget kan påklages til Landsskatteretten, er afgørelser, der ikke tidligere har kunnet påklages administrativt, og dermed ikke tidligere har kunnet påklages til

Landsskatteretten. Det vil derfor være i strid med formålet med skattestoppet, hvis der indføres betaling for at klage over disse typer af afgørelser.

Jeg er enig i, at denne undtagelse ikke gør reglerne enklere, men jeg er overbevist om, at det store flertal af borgerne foretrækker denne lille ulempe, når de derved kan spare udgiften ved at klage.

Spørgsmål 4:

”Er ministeren enig i, at der ikke er noget vundet ved en forenkling af systemet, hvis SKAT's kompetence - som påpeget i en række vægtige høringssvar - til vurdering af motorkøretøjer vil være en forringelse i forhold til i dag, således at der vil være ganske mange klagesager, og i øvrigt en række sager, hvor den forkerte afgiftsansættelse er til gunst for skatteyder, så der ikke må forventes klager, men derimod tabt provenu?”

Spørgsmål 5:

”Vil ministeren redegøre for, hvorledes det påtænkes at styrke SKAT's kompetence med henblik på at undgå en forringelse af vurderingen af motorkøretøjer?”

Svar på spørgsmål 4 og 5:

SKAT's administration af registreringsafgiftsloven vil blive samlet i motorkompetencecentre fire steder i landet. Det giver mulighed for at skabe faglige miljøer og bidrage til at sikre, at den nødvendige faglige kompetence er til stede. Det vil også medvirke til at fastholde og rekruttere de nødvendige kompetencer.

SKAT vil gennemføre relevante uddannelsesmæssige tiltag, for derved at sikre, at de nye kompetencecentre har en tilstrækkelig faglig kompetence på området.

SKAT fastsætter allerede i dag en foreløbig værdi for hvert enkelt køretøj. SKAT har således allerede stor kompetence på området. Herudover vil personalet fra de nuværende sekretariater, der forbereder og klargør alle sager for vurderingsmyndighederne, og de nuværende interne vurderingsmænd udgøre en væsentlig kompetence ved håndteringen af denne nye opgave.

Det er forbundet med stor usikkerhed at skønne over antallet af klager i den nye ordning. Det skyldes primært, at det i dag ikke er muligt at klage.

Omlægningen forventes ikke at få provenue-mæssige virkninger.

Spørgsmål 6:

”Vil ministeren redegøre for retstilstanden for store idrætskøretøjer samt idrætskøretøjer med anhænger til overnatning i henhold til den konservative ordførers fyldige bemærkninger ved førstebehandlingen?”

Spørgsmål 7:

”Vil ministeren redegøre for de idrætspolitiske overvejelser, der ligger bag, at regeringen gennemfører denne skattelettelse?”

Svar på spørgsmål 6 og 7:

Efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 7, litra a, er visse køretøjer over fire tons, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, fritaget for registreringsafgift.

Efter registreringsafgiftslovens § 2 stk.1, nr. 7, litra b, er visse køretøjer over fire tons, der er specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål, f.eks. som værksted eller lignende, fritaget for registreringsafgift.

Disse køretøjer må ikke anvendes til personbefordring. Køretøjerne kan være indrettet med skabe, hylder o.l. til f.eks. redskaber, men der må ikke være nogen form for indretning til ophold og beboelse. Indrettes køretøjet med f.eks. soveplads eller toilet, får det karakter af en campinvogn, og så skal køretøjet afgiftsberigtiges som en almindelig personbil. Der kan dog gives tilladelse til, at der i forbindelse med køretøjets førerkabine indrettes en soveplads med henblik på at opfylde EU's bestemmelser om køre- og hviletid.

Anvendes i stedet et vogntog bestående af en lastbil over 4 ton til privat godstransport af idrætsudstyret og en almindelig campingvogn til overnatning mv., er hele vogntoget uden registreringsafgift.

Forslaget under lovforslagets § 1, nr. 2, er tænkt som en lille håndsrækning til idrætsudøvere, der har brug for at transportere idrætsudstyr af en betydelig størrelse, f.eks. en båd eller motorcross-maskiner.

Det bemærkes, at jeg til 2. behandlingen vil stille et ændringsforslag, der går ud på, at det ikke skal være en betingelse at bilerne skal være særligt indrettet til erhvervsmæssige formål.