

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 14, og § 2.

3.3. *Motorankenævn*: Det foreslås, at der etableres en ordning med motorankenævn, der afgør klager over told- og skatteforvaltningens afgørelser om:

- 1) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer, hvor der enten ikke er anmeldt en pris, eller hvor betingelserne for afgiftsberigtigelse på grundlag af en lavere pris end den anmeldte ikke er opfyldt, jf. registreringsafgiftslovens § 9, stk. 4.
- 2) Fastsættelse af den afgiftspligtige værdi af brugte biler, jf. registreringsafgiftslovens § 10.
- 3) Godtgørelse af afgift i forbindelse med udførsel af køretøjer fra landet, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b.

Efter forslaget bestemmer skatteministeren landets inddeling i motorankenævnskredse. Det er vurderingen, at der næppe er behov for mere end 3-4 motorankenævnskredse, og dermed 3-4 motorankenævne. I den gældende ordning er der omkring 2.000 klager årligt til vurderingsmændene.

Hver af disse motorankenævne sammensættes, ligesom vurderingsmyndigheden i dag inden for et vurderingsdistrikt, af tre personer, hvoraf en skal være teknisk kyndig og en skal være handelskyndig. Disse to medlemmer af et motorankenævn udnævnes efter indstilling fra hovedorganisationerne af bilejere.

Medlemmer af motorankenævn udnævnes, som vurderingsmænd i dag, af skatteministeren. Skatteministeren udnævner således uden indstilling et medlem af hvert motorankenævn.

En ansat i told- og skatteforvaltningen kan ikke være medlem af et motorankenævn. Og ingen kan samtidig være medlem af et motorankenævn og Landsskatteretten. Dette for at sikre en klar adskillelse mellem den myndighed, der klages over, og den myndighed, der klages til.

Efter forslaget fastsætter skatteministeren en fælles forretningsorden for motorankenævnenes virke, og regler for vederlæggelse af medlemmer af motorankenævn.

Efter forslaget stiller told- og skatteforvaltningen sekretariatsbistand til rådighed for motorankenævne.

Ligesom ved klage til vurderingsankenævn skal en klage til motorankenævn indgives til sekretariatet, der kan afgøre klagen i forståelse med klageren. Kan der ikke opnås en sådan forståelse, skal klagen forelægges motorankenævnet til afgørelse.

I det hele er det tilstræbt, at reglerne om motorankenævns etablering og virke i størst mulig grad følger

reglerne for vurderingsankenævns etablering og virke, jf. kapitlerne 4 og 15 i skatteforvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 758 af 2. august 2005.

Det foreslås, at Skatterådet skal kunne ændre en afgørelse truffet af et motorankenævn, hvis afgørelsen er åbenbart ulovlig. Dette svarer til den gældende ordning vedrørende skatteankenævn og vurderingsankenævn.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 14 (fsva. §§ 11-13) og § 2, nr. 1.

3.4. *Leasing til statsinstitutioner*: Efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 2, er personkøretøjer og visse varevogne, som tilhører og udelukkende anvendes af danske statsinstitutioner, som udgangspunkt fritaget for afgift.

Betingelsen om at køretøjet skal tilhøre en statsinstitution forhindrer, at institutionen kan lease køretøjer afgiftsfrit. Dermed forhindres også, at leasingselskaber kan komme ind på dette marked.

Det foreslås, at statsinstitutionerne også skal kunne lease køretøjer afgiftsfrit.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 1.

3.5. *Beboelse i visse biler over fire tons*: Efter registreringsafgiftslovens § 2 stk.1 nr. 7, litra b, er biler med en tilladt totalvægt over fire tons, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til bibliotek eller til erhvervsmæssigt formål, f.eks. tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lignende, fritaget for afgift. Køretøjerne må ikke benyttes til privat personbefordring.

Indrettes køretøjet med faciliteter som f.eks. sovepladser, køkken, bad eller toilet, således at køretøjet kan anvendes til ophold og beboelse, skal det afgiftsberigtiges som almindelige personbiler, dvs. med fuld afgift.

Det foreslås, at der åbnes for at sådanne specielt indrettede store køretøjer kan anvendes til transport af idrætsudstyr, og at køretøjet i forbindelse hermed kan anvendes til privat personbefordring og beboelse.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 2.

3.6. *Forhandleravance*: Efter registreringsafgiftslovens § 8, stk. 1, skal der i den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj altid indregnes en forhandleravance på mindst 9 pct.

Landsskatteretten har ved en kendelse af 28. november 2003, som offentliggjort i SKM2003.128.LSR, præciseret, at loven ikke indeholder krav om en bestemt fordeling af denne mindsteavance mellem forhandler og importør.

Dette foreslås præciseret, at mindsteavancen på 9 pct. omfatter den samlede avance hos importør og forhandler.