

**Til: Folketinget Skatteudvalget**  
**Fra: Adm. direktør, Peter Schou, YUPEX Trading A/S, Bøgekildevej 33, 8361 Hasselager. Email: [peter@yupex.dk](mailto:peter@yupex.dk). Mobil: 40 74 71 23. tlf.: 86 93 71 23.**  
**Dato: 23. april 2019**  
**Vedr.: Anledningen er skatteministerens fremsættelse af L 223 "forslag til lov om ændring af chokoladeafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, lov om konsum-is, momsloven og registreringsafgiftsloven**

**L223 vil være en hæmning af varernes fri bevægelighed og derfor en overtrædelse af EU-lovgivningen. Både Irland og Holland har tabt sager ved EU-domstolen og Danmark må imødesee et sagsanlæg fra undertegnede m.flere, hvis man gennemfører denne lovgivning. Virkningen af L223 lovgivningen vil være en yderligere beskatning og belastning for borgerne og en reel nationalisering af private arbejdspladser.**

Jeg henvender mig på vegne af autobranchen i min egenskab af leder af YUPEX Trading AS som blev grundlagt i 1993. Vi er 19 ansatte og omsætter for ca 60 mill. DKK, hvoraf hovedparten går til eksport og vi eksporterer ca. 2.000 brugte biler/varevogne/minibusser og lastbiler om året. Vi har i virksomhedens levetid indtjent over 1 mia. i fremmed valuta.

Vi har siden 2001 haft et løbende samarbejde med motorkompetencecenter Århus, Motorstyrelsen og Skatteministeriet og har siden 2009, advaret om problemer med beregningen af afgifter.

Den nuværende situation med misbrug af selvanmelderordningen, er udelukkende opstået, efter at Skat ikke har kunnet eller villet løfte kontrolopgaven, efter lanceringen af DMR (Det Digitale Motorregister).

Tidligere havde alle selvanmeldere en fast sagsbehandler, som rådgav, vejledte og kontrollerede angivelserne. Dette standsede i 2012 og blev afløst af en sporadisk og ikke koordineret stikprøve-udtagning, som har eksisteret til efteråret 2017. Der indførte man en kraftigere prisfastsætnings-kontrol, som bragte fokus på problemet.

Situationen i dag er, at alle biler bliver toldsynet, dvs. kontrolleret i en synshal for stand. Alle biler skal afvente 14 dages karenstid, således Skat kan udføre yderligere fysisk kontrol, hvis dette ønskes. Eksportørerne bliver derudover pålagt at bevise, at bilerne er eksporteret. Kravene til bevisførelsen og dokumentationen er omfattende og arbejdskrævende. De stillede krav fra skat hertil er diffuse, idet Skat ikke oplyser nøjagtigt, hvilken dokumentation, der er tilstrækkelig. Dette giver virksomhederne et meget usikkert arbejdsmiljø, da Skat altid har mulighed for, at nægte at godkende dokumentationen.

Kravene til dokumentation og tidsfristerne for udførsel af bilerne er så belastende, at mange virksomheder kan blive tvunget til udflagning til andre EU-lande, blot for at kunne tilfredsstille Skat dokumentationskrav.

Skat har lavet såkaldte repræsentative stikprøver, hvor SKAT mener at kunne påvise, at der er foregået svindel med afgifterne. Tallene er ganget op, så man statistisk anslår, hvad en eventuel svindel kunne være for hele populationen. SKAT er kommet frem til et beløb på 50-100 mio. kr.

Disse tal er baseret på Skats egne beregninger og skal nok mere betragtes som et partsindlæg end egentlige fakta, da priserne på biler er ganske vanskelige at fastsætte nøjagtigt og ofte varierer, selv for professionelle, med både 5.000 og 10.000 kroner i handelspris. At man ønsker at Skat skal overtage beregningerne med ansættelse af 50-100 nye skattemedarbejdere, uden erfaring og branchekendskab, er naivt. At forestille sig, at der ikke også ved Skat vil opstå fejl og unøjagtigheder, især fordi der hos Skat ikke eksisterer en kontrolfunktion af beregningerne, som der gør for eksempel i min virksomhed.

Jeg har kendskab til virksomheder, der netop har fravalgt selvanmelderordningen, fordi det var mere lukrativt at lade Skat beregne bilerne, begrundet i fejl.

Så vidt jeg har kunne finde tallene for 2018, androg eksporten af biler ca. 34.000 biler dvs. ca. 100 om dagen, ifølge DR Penge 1. april 2019. Hvis Skat ønskede det, kunne man i stedet sætte 2-3 dygtige prisfastsættere til at gennemgå de 100 biler og udtrække de mest suspekte til en yderligere kontrol og dermed en eliminering af problemet. Skats egne interne rutiner fastslår at en prisfastsættelse på en bil tager ca. 20 minutter og derfor virker det overdrevet, at vi skal betale et gebyr per sag på 1.900 kr., når vi stadig har hele arbejdsbyrden, på nær selve beregningen. Det vil også indikere, at Skat har en timepris på 5.700 kr. ( $3 \times 1.900 = 5.700$ ) Til sammenligning koster det samme arbejde 35€, eller ca. 260kr i Irland og er gratis i Holland.

Min vurdering af konsekvensen af L223 forslaget er:

- det vil medføre tab af private arbejdspladser i eksportbranchen på 50-100 personer, som vil blive erstattet af offentligt ansatte, dvs. en reel nationalisering af tidligere udliciteret arbejde.
- en ekstrabeskatning af de almindelige borgere, da regningen for gebyret vil blive sendt videre til forbrugerne.
- udflagning af eksportvirksomhederne.
- en forøget forurening og ringere sikkerhed, da bilerne vil køre længere i Danmark og bilparken dermed vil blive ældre.
- en ringere fleksibilitet i bilparken, da det vil blive dyrere ved at udskifte bilerne, f.eks. til hybrid eller el-biler.
- en sag ved EU-domstolen, som Danmark vil tabe.