



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Ad L 42 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv., afgiftsfritagelse af brint- og elbiler og udvidelse af ordningen med registrerede virksomheder). .

Hermed sendes i 5 eksemplarer kommentar til bilag 10 – henvisning af 22. januar 2008 fra Dansk Bilforhandler Union.

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er enig i lovforslagets overordnede mål, men mener at disse ikke kan realiseres.

Unionen anfører, at den foreslåede beregningsmetode umiddelbart virker som en administrativ lettelse.

Efter unionens opfattelse løser beregningsmetoden dog ikke problemet med en uensartet praksis ved fastsættelse af brugte køretøjers handelsværdi (den afgiftspligtige værdi).

Unionen foreslår, at eksperter fra branchen og myndighederne sætter sig sammen og får skabt en let og forståelig model, der kan sikre en reel og ensartet afgiftsberigtigelse af brugte biler.

Unionen anfører, at der er uklarhed om forslagets økonomiske konsekvenser.

Unionen anfører, at de 15 pct., eller 7.500 kr., der er mindste forskel mellem beregnet registreringsafgift og godtgørelse, er ulogiske og i strid med varenes frie bevægelighed. Unionen finder det positivt, at biler eksporteres til lande, hvor det kan betale sig at reparere dem.

Unionen anfører, at der er en forskelsbehandling af den professionelle forhandler og den private importør af en brugt bil fra udlandet, fordi forhandleren skal betale forskellen fra det andet EU-lands momsats op til 25 pct., mens den private importør kan købe en bil i f.eks. Tyskland med 19 pct. moms, betale samme afgift som forhandleren og således spare 6 pct. på bilens indkøbspris.

Unionen efterlyser samme sikkerhedsfradrag for nye og brugte biler.

Hertil bemærkes for så vidt angår beregningsmetoden, at fastsættelsen af et brugt køretøjs handelsværdi efter loven og EU-retten skal bero på et skøn fra køretøj til køretøj. Ved skønnet tages der bl.a. udgangspunkt i køretøjets alder, stand, tilbehør og udstyr. Forvaltningens skøn kan prøves i det administrative klagesystem og af domstolene.

Hvis, som foreslået af unionen, dette skøn skal standardiseres, vil der skulle fastlægges gennemsnitlige standarder. Det vil bevirke, at nogle køretøjer vil blive værdiansat for højt, medmindre staten skal bære et provenutab.

Med forslaget om at udvide ordningen med registrerede virksomheder til også at omfatte værdiansættelsen af brugte biler, vil de registrerede virksomheder under strafansvar skulle ”selvangive” den afgiftspligtige værdi.

Hvis forvaltningen ikke er enig i en angiven værdi af et køretøj, må forvaltning sandsynliggøre, at den angivne værdi er forkert. Dermed styrkes forhandlerens retsstilling ved afgiftsberigtigelsen af et køretøj.

Der skal dog ikke være tvivl om, at SKAT gerne lytter til og følger gode råd fra branchen, hvis det ikke koster provenutab eller administrative merudgifter, at følge rådene.

Når det gælder spørgsmålet om, hvilken nypris, der skal danne udgangspunkt for beregningen af registreringsafgiften, har unionen ret i, at der kan være forskelle fra bilmodel til bilmodel. Netop derfor vil en helt enkel bestemmelse, der ikke efterlader et element af skøn, være for stift i forhold til de individuelle forskelle.

Generelt skal dette skøn ramme så tæt som muligt på den nypris, der kan siges at have været markedsdannende for den pågældende bil på det tidspunkt, bilen var ny.

Har en konkret bilmodel f.eks. næsten udelukkende været solgt via en parallelimportør til en lavere pris end dén, mærkeimportøren har anmeldt for en tilsvarende bil, kan det antages, at det er parallelimportørens pris, der har været den markedsdannende.

Konkrete bilmodeller kan også komme på tilbud i en kort periode, f.eks. fordi de er ved at blive introduceret på det danske marked. Dette oftest i så begrænset omfang, at det næppe er markedsdannende.

For så vidt angår minimumsfradraget - de 15 pct. eller mindst 7.500 kr. - der udgør forskellen mellem beregnet registreringsafgift og godtgørelse, skal jeg henvise til mine tidligere kommentarer, særligt kommentaren til den første af henvendelserne fra Yupex Trading på bilag 5. De økonomiske konsekvenser er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget.

Momsforskellen ved import af brugte biler fra EU-lande gælder for så vidt alle varer bortset fra helt nye motorkøretøjer og lystbåde, hvor sjette momsdirektiv har begrænset mulighederne.

Hovedreglen for EU-virksomheder, der sælger til private i andre EU-lande, går ud på, at momsen skal beregnes i salgsvirksomhedens hjemland og ikke i forbrugslandet.

Det er klart, at det fortrinsvis er interessant at købe værdifulde varige forbrugsgoder så som dyrere brugte biler i EU-lande med en lavere momssats end Danmark. Forhandlerne har mulighed for fradrag for købsmoms af brugte indførte biler, hvorved det er fortjenesten, der momses. Dette er helt på linie med momsreglerne ved omsætning af brugte biler her i landet.

Det kan tilføjes, at med lovforslaget får forhandlere af bl.a. brugte indførte biler mulighed for at lade sig registrere. Derved opnår de en kredit med registreringsafgiften, som de private ikke får.

For så vidt angår sikkerhedsfradraget, bemærkes, at forslaget om afgiftsberegning netop går ud på at give fradragene for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger samme vægt i beregningen af brugte biler, som de har for nye biler.

Skulle de gives større vægt i beregningen, vil der opstå en ubalance mellem registreringsafgiften af brugte biler sammenholdt med registreringsafgiften af nye biler.