



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-511-0012

Dato: 14. december 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende lovforslag L 42 - 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).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Høringsskema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, vægtafgiftsloven og ejerafgiftsloven (Justering af brugtbilbeskatningen, fritagelse for brintbiler mv.) fsva. den del af lovforslaget, der vedrører afgiftsberegningen af brugte biler mv.

| Organisationer mfl.              | Bemærkninger i høringssvar   | Kommentar til bemærkninger  |
|----------------------------------|--|---|
| <b>Advokatrådet</b>              | Ingen bemærkninger   |   |
| <b>Bilbranchen</b>               | Ingen bemærkninger   |   |
| <b>Business Danmark</b>          | Ingen bemærkninger   |   |
| <b>Dansk Erhverv</b>             | Ingen bemærkninger   |   |
| <b>Danske Motorcyklister Råd</b> | <p><b>Danske Motorcyklister Råd</b> har forståelse for intentioner i lovforslaget. Rådet foreslår, at det procentvise afslag, der fratrækkes under henvisning til afgiftsandel af forhandleravance nedsættes fra 15% til 10% samt et fast maksimalbeløb.</p> <p>Det er ikke vor opfattelse at der generelt opereres med avancer på 15% i forhandlerleddet, men at der i stedet er tale om lavere reel avance når denne er rensset for omkostninger til finansiering, annoncering, husleje m.v. i forbindelse med omsætning af brugte motorkøretøjer.</p>   | <p><u>Kommentar:</u><br/>Hertil bemærkes, at der ikke er stillet forslag om at ændre hovedreglen for forskellen mellem den beregnede registreringsafgift og den udbetalte godtgørelse på 15 pct. Det er i øvrigt helt i overensstemmelse med intentionen, at de 15 pct. udtrykker en bruttoavance.</p>  |
| <b>Dansk Industri</b>            | Ingen bemærkninger   |   |
| <b>De Danske Bilimportører</b>   | <b>De Danske Bilimportører</b> ser lovforslaget som en konsekvens af, at afgiftssystemet på autoområdet er meget kompliceret og efterlyser i den forbindelse en gennemgribende reform af bilafgifterne.  | <p><u>Kommentar:</u><br/>Hertil bemærkes, at lovforslaget går ud på at gennemføre samme beregningsmetode for registreringsafgiften af brugte biler mv., som der i dag gælder for nye biler mv. Det mindsker ikke kompleksiteten i registreringsafgiftsloven, men kan vel med en vis ret kaldes regelforenklings.</p>  |
| <b>FDM</b>                       | <p><b>FDM</b> finder det grundlæggende forkert, at der i ethvert tilfælde af eksport af køretøj fratrækkes et beløb "som følge af ønske om, at godtgørelsen ikke skal omfatte den del af brugtvognsprisen, der er forhandleravance." FDM gør opmærksom på, at en vis del af de køretøjer, der anmeldes til eksport, omfatter køretøjer der er blevet købt hos privat person og ikke hos forhandler, og hvor der således ikke er opnået forhandleravance der som følge heraf ikke bør danne grundlag for reduktion i det beløb der kan forventes udbetalt ved eksport.</p> <p>Det synes en anelse uklart for FDM,</p> | <p><u>Kommentar:</u><br/>Intentionen med forskellen mellem godtgørelse og beregnet registreringsafgift er, at godtgørelsen ikke skal omfatte den del af brugtvognsprisen, der er forhandleravance. Beregningen af registreringsafgiften sker på grundlag af salgspriser fra forhandlere. Helt på linie med hvad der sker for nye biler. Derfor vil registreringsafgiften af den brugte bil indeholde et element af avance, der af f.eks. de grunde FDM selv nævner, ikke indgår i den bil der udføres.</p> <p>Det kan tilføjes, at de nye beløbs-</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | om forslaget nr. 4 skal forstås således, at et nyt minimumsfradrag på kr. 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for varebiler/motorcykler skal supplere eller erstatte den nuværende bestemmelse i registreringsafgiftslovens 7b, stk. 3 om, at der ikke godtgøres beløb under 4.000 kr. for motorcykler, varebiler mv. og under 7.500 kr. for personbiler mv.  | grænser ikke supplerer men erstatter de tidligere bagatelgrænser.  |
| <b>Kommunernes Landsforening</b>                 | Ingen bemærkninger   |  |
| <b>Foreningen Danske Revisorer</b>               | Ingen bemærkninger   |  |
| <b>Foreningen af Statsautoriserede Revisorer</b> | <p>FSR hilser det velkomment at det nu sikres, at der ikke betales mere afgift for brugte biler fra udlandet end for biler som oprindeligt blev indregistreret her i landet.</p> <p>FSR finder det dog uhensigtsmæssigt at indføre et mindstebeløb på 7500 kr. for personbiler og 4000 kr. for motorcykler for den reduktion, som fradrages godtgørelsesbeløbet i forbindelse med udførsel af brugte motorkøretøjer.</p> <p>Dette er således en ekstra skat på køretøjer, hvor afgiftsgodtgørelsen er mindre end 50.000 kr. Samtidig opfordrer FSR Skatteministeriet til at undersøges om dette er foreneligt reglerne om varers frie bevægelighed?</p> <p>Reglen ses alene at blive indført for at sikre en balance mellem tabte indtægter på den nedsatte registreringsafgift på den ene side og reduktion af godtgørelsen ved udførsel.</p> <p>FSR mener herudover, at der mangler en konkret anvisning af hvorledes det konkrete værditab, som den brugte bil har ifht. til en tilsvarende ny, skal dokumenteres. Er det på baggrund af statistikker eller er det købsfakturaen?</p> | <p><u>Kommentar:</u></p> <p>Intentionen med forskellen mellem godtgørelse og beregnet registreringsafgift er, at godtgørelsen ikke skal omfatte den del af brugtvognsprisen, der er forhandleravance. Dette gælder ikke de lavest prissatte biler, hvorved der er opstået en mulighed for uhensigtsmæssig udnyttelse af reglerne. Det er blandt de forhold som lovforslaget retter op på.</p> <p>De gældende regler skaber et incitament til at udnytte et hul i reglerne til udførsel af biler, der er tæt på at være skrottningsmodne, alene med henblik på skrotning i udlandet. Da der er tale om en ændring rettet mod lukning af et hul i reglerne, er ændringen i overensstemmelse med skattestoppet.</p> <p>Reglerne for fastsættelse af værdien af køretøjer er udmøntet i bekendtgørelse nr. 230 fra 2006 om værdiansættelse af motorkøretøjer mv.</p> <p>Handelsværdierne fastsættes med udgangspunkt i oplysninger om konkrete handler. Fakturaprisen siger kun sjældent noget om den del af handelsværdien for en tilsvarende bil eller motorcykel på det danske marked, der skyldes registreringsafgiften.</p> |
| <b>Foreningen af Registrerede Revisorer</b>      | Ingen bemærkninger   |  |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p><b>SKAT</b></p>                       | <p><b>SKAT</b> foreslår nogle tekniske korrektioner til lovforslaget, og savner samtidigt en nærmere specifikation af nyprisen.</p>   | <p><u>Kommentar:</u><br/>Reglerne for fastsættelse af værdien af køretøjer er udmøntet i bekendtgørelse nr. 230 fra 2006 om værdiansættelse af motorkøretøjer mv. De mange enkeltfaktorer, der kan påvirke nyprisen for konkrete biler betyder, at en helt enkel bestemmelse, der ikke efterlader et element af skøn, vil være for stift i forhold til de individuelle forskelle, der kan være på de forskellige bilmarkeder.</p>   |
| <p><b>Michael Bosnack, Eurobiler</b></p> | <p><b>Michael Bosnack</b> fremkommer med en række forslag til ændring af lovforslaget.</p> <p><u>Ad Ikrafttrædelsestidspunktet</u><br/><b>Michael Bosnack</b> foreslår, at der åbnes mulighed for søge om at få ombe-regnet registreringsafgiften af brugte indførte biler, der er afgiftsberigtiget før lovforslagets ikrafttræden.<br/>Der henvises i den forbindelse til den situation der opstod ved forårets bil-pakke, hvor registreringsafgiften for meget billige brændstoføkonomiske biler, der indføres som brugte, oftest ville være højere for 1 – 2 år gamle biler end for 0 – 1 år gamle biler.</p> <p><u>Ad Afgiftsberegning for godtgørelsesordningen overføres til brugte indførte biler</u><br/><b>Michael Bosnack</b> har den opfattelse, at registreringsafgiften skal beregnes på samme måde ved indførsel, som den efter lovforslaget fremover skal beregnes ved udførsel. Dvs. med fra-drag af de 15 pct., dog mindst 7.500 kr. for personbiler.</p> | <p><u>Kommentar ad ikrafttrædelsestids-punktet</u><br/>Det udkast til lovforslag, som Michael Bosnack kommenterer indeholdt ikke overgangbestemmelser<br/>Det fremsatte lovforslag indeholder en overgangsbestemmelse, der giver mulighed for, efter ansøgning, at få visse brugte biler registreret efter 24. april 2007 afgiftsberigtiget efter lovforslagets bestemmelser.</p> <p><u>Kommentar ad afgiftsberegning for godtgørelsesordningen overføres til brugte indførte biler</u><br/>Hertil bemærkes, at registreringsaf-giftsloven har som udgangspunkt, at brugte indførte biler beskattes på helt samme måde som nye indførte biler. Dvs. at det er prisen ved salg til bruger inkl. forhandleravance, der er afgiftsgrundlaget. Uden denne sammenhæng mellem beskatningen af nye og brugte biler, ville regel-sættet miste en meget væsentlig ba-lance. De brugte indførte biler bærer, ligesom allerede registrerede brugte biler, ofte nogle præg af alde-ren, som mange forhandlere af brug-te biler i et eller andet omfang vil udbedre, inden bilerne sættes til salg. Den prisforskel, der følger af dette forhold tages der højde for ved værdifastsættelsen af brugte indførte biler. De konkrete udgifter til klar-</p> |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p><u>Ad Køretøjer, der har mistet deres identitet</u><br/> <b>Michael Bosnack</b> foreslår, at biler, der har mistet deres identitet, afgiftsmæssigt behandles som importerede brugte biler.<br/> Forslaget begrundes med, at denne regel giver en stor økonomisk fordel til stærkt skadede danske biler, idet den lave knæksats anvendes på samme måde som ved en ny bil, mens værdien ansættes som ved en tilsvarende brugt bil. Den skadede importerede bil nyder ikke en tilsvarende økonomisk fordel. Dermed er bestemmelsen som den ser ud i dag de facto en handelshindring.</p> <p><u>Ad Skematisk afgiftsberigtigelse af 0 – 1 årige køretøjer</u><br/> <b>Michael Bosnack</b> mener, at bestemmelserne om skematisk afgiftsberigtigelse af de 0 – 1 årige køretøjer bør udgå.<br/> Forslaget begrundes med, at reglen er blevet en ”kan” regel, og derfor kan give anledning til øget administration.</p> <p><u>Ad Modregning at tidligere betalt registreringsafgift som varebil</u></p> | <p>samme grund skønnes det ikke i en overskuelig fremtid nødvendigt at regulere beløbet på 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for varebiler og motorcykler.</p> <p><u>Kommentar ad køretøjer, der har mistet deres identitet</u><br/> Hertil bemærkes, at reglen om, at skalaknækket for nye biler også anvendes ved fornyet afgift af tidligere afgiftsberigtigede personbiler mv., der er genopbygget færdselsuheld mv., når skaderne overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet udgør ikke forskelsbehandling af udenlandske trafikskadede biler.<br/> Reglen skal ses i sammenhæng med, at registreringsafgiftsloven anser stærkt trafikskadede biler, for at have mistet deres afgiftsmæssige identitet. En bil, der har haft en stor trafikskade i f.eks. Sverige har ikke tidligere været afgiftsberigtiget i Danmark og har derfor ikke haft en afgiftsmæssig identitet, som den kunne miste, og dermed skulle afgiftsberigtiges på ny uden modregning af nogen del af den tidligere betalte registreringsafgift. De 2 situationer kan derfor ikke sammenlignes.</p> <p><u>Kommentar ad skematisk afgiftsberigtigelse af 0 – 1 årige køretøjer</u><br/> Hertil bemærkes, at der ikke er foreslået en ændring, men at det blot understreges, at den skematisk nedsettelse af registreringsafgiften for 0 – 1 årige biler mv. kun kommer i anvendelse, såfremt denne beregning af afgiften resulterer i en lavere registreringsafgift end den registreringsafgift, der fremkommer når afgiften beregnes på grundlag af handelsværdien. Af samme grund er bestemmelsen i overensstemmelse med EF-retten. Bestemmelsen er bl.a. gennemført for at lette administrationen i forbindelse med værdifastsættelser for nyere brugte biler, hvilket den også i fremtiden forventes at ville gøre.</p> <p><u>Kommentar ad modregning at tidligere betalt registreringsafgift som</u></p> |
|--|--|---|

**Michael Bosnack** foreslår, at der ved senere afgiftsberigtigelse af varebiler som personbiler sker modregning efter principperne i godtgørelsesordningen i stedet som efter gældende regler, hvor modregningen sker på grundlag af bilens afgiftspligtige værdi, som personbil.

#### Ad køretøjer over 35 år

**Michael Bosnack** finder det uhenigtsmæssigt, at biler, der for biler udført med godtgørelse opkræves samme beløb, hvis de genindføres efter de er fyldt 35 år.

Endvidere finder Michael Bosnack, at det strider mod EF-domstolens afgørelser, at efter lovforslag L6 er forskel i importafgift på varevogne, afhængig af om de tidligere har været registreret i Danmark eller ej.

#### varebil

Michael Bosnack har ret i, at modregning efter principperne i godtgørelsesordningen i stedet som efter gældende regler, er mere korrekt end at modregningen sker på grundlag af bilens afgiftspligtige værdi, som personbil.

Dette mere korrekte princip for modregning af tidligere betalt afgift anvendes også i lovforslaget vedrørende de nedvejede varebiler.

#### Kommentar ad køretøjer over 35 år

Reglen er indsat i 2005 som et værn mod uhenigtsmæssig udnyttelse af reglerne. Efter registreringsafgiftslovens § 10, stk. 5, er den afgiftspligtige værdi af køretøjer, der er mere end 35 år gamle, køretøjets brugsværdi. I praksis sættes den afgiftspligtige værdi typisk til ca. 40 pct. af den oprindelige nypris. Ved godtgørelsesordningens indførelse i 2002 blev køretøjer over 35 år undtaget fra godtgørelse, idet der ellers ville blive godtgjort mere end der var betalt. Det er dog muligt at få godtgørelse for køretøjer ved udførsel her fra landet lige før de fylder 35, f.eks. til Sverige. Tidligere kunne disse køretøjer senere genindføres med en afgiftspligtig værdi på 40 pct. af nyprisen. Det kan de ikke efter gældende regler. Den noget teoretiske problemstilling, som Michael Bosnack skitserer lader sig ikke løse ved at fritage biler og motorcykler, der er mere end 35 år gamle fra afgift. I givet fald vil den tidligere uhenigtsmæssige udnyttelse af reglerne genopstå, og med et endnu større tab for statskassen. Kun for det tilfælde, hvor alle biler og motorcykler uanset alder afgiftsberigtiges efter handelsværdien vil der komme den balance som Michael Bosnack efterlyser.

Dette indgår ikke i lovforslaget.

Når det gælder bemærkningerne om L6, der blev fremsat i sidste samling bemærkes, at det genfremsatte lovforslag ikke har den nævnte forskel i registreringsafgiften for indførte og

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p><u>Ad Afgiftsgrundlaget</u><br/> <b>Michael Bosnack</b> mener, at nedsættelsen af beløbene for de forskellige beregningskomponenter bør ske på grundlag af køretøjets værdifald før afgift. Det anføres til støtte herfor, at residualafgiften ved hver ændring af afgiftslovgivningen vil ændres i overensstemmelse med de nye gældende satser, mens bilens afgiftsfrie del af værdien forbliver uændret. Stiger afgiften på en konkret bilmodel, så vil bilen som brugt enten stige i pris, eller have et betydeligt langsommere værditab, end den ville have haft ved uændrede afgifter. Falder salgsprisen inkl. afgift for en ny bil (pga. afgifts-sænkning), så vil dette medføre, at residualafgiften på de tilsvarende brugte biler ligeledes falder.</p> <p><u>Ad sjældne bilmodeller</u><br/> <b>Michael Bosnack</b> peger på, at der kan forekomme bilmodeller, er specielle, eller i en sjælden udformning, der aldrig har været importeret som ny til Danmark. Her vil det være en fordel, at lovgiver muliggjorde en skelen til prisniveau fastlagt i det øvrige EU.</p> | <p>allerede registrerede varebiler.</p> <p><u>Kommentar ad afgiftsgrundlaget</u><br/> Det er korrekt, at residualafgiften ved en hver ændring af afgiftslovgivningen vil ændres i overensstemmelse med de nye satser. Hvad der engang har været betalt har kun betydning i forbindelse med godtgørelse af registreringsafgift, hvor godtgørelsesbeløbet ikke kan overstige den oprindeligt betalte afgift fraregnet 15 pct. eller mindst 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for varebiler og motorcykler. Prisen før afgift afhænger ligesom prisen med afgift af alle de enkelte elementer i beregningen af afgiften, og vil ændre sig når afgiftsindholdet i nye biler og motorcykler ændrer sig. Det konkrete fald i prisen før afgift er kun det samme som i prisen med afgift, når afgiftssystemet er helt statisk. Men afgiftssystemet er netop ikke helt statisk. Skalaknækkene opskrives hvert år. Der indføres fradrag for nye trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger osv. osv. Ved kun at kigge på handelsprisen med afgift og aktuelle regler opnås regler, der ikke står i vejen for ændringer, uanset om ændringerne skyldes ændringer i registreringsafgiftsloven, eller andre påvirkninger af markedet for biler og motorcykler.</p> <p>Den afgiftspligtige værdi vil fortsat være handelsværdien ekskl. registreringsafgift, ligesom for nye biler og motorcykler.</p> <p><u>Kommentar ad sjældne bilmodeller</u><br/> Det forhold, at der ind- og udføres meget sjældne biler og motorcykler er ikke nyt, og det håndteres efter gældende regler med § 10, stk. 2, 2. pkt., der har følgende ordlyd: ”Er køretøjets pris som nyt ukendt, fastsættes prisen skønsmæssigt.” Reglen har ikke hidtil givet anledning til problemer.</p> <p>Prisniveauet i andre medlemslandene i EU er ikke relevant ved beregningen af residualafgiften i biler og motorcykler registreret her i landet.</p> |
|--|---|--|



|                                      |  |  |
|--------------------------------------|--|--|
|                                      | <p><u>Ad Fortolkning af nyprisen</u><br/> <b>Michael Bosnack</b> forslår, at der ved fastsættelse af nyprisen ses bort fra eventuelt ekstraudstyr.<br/> Forslaget begrundes med, at der ofte store forskelle i de udstyrsvarianter, der udbydes i de forskellige EU-lande. Eksempelvis kan udstyrspakker i biler til det danske marked måske koste ekstra i Belgien, mens det som er standardudstyr i Holland måske slet ikke kan fås i denne kombination i Danmark eller koster ekstra osv. Ikke mindst i forbindelse med lidt ældre biler vil det være svært at finde frem til den præcise nypris med det monterede udstyr, og den heraf følgende afgiftsprocentdel.</p> <p><u>Ad Udvidede nævnstbeføjelser</u><br/> <b>Michael Bosnack</b> har den opfattelse, at motornævnet bør gives beføjelse til at dispensere fra en del af afgiften, beregnet efter loven, i situationer, hvor afgiften åbenlyst kommer til at ende skævt.<br/> Forslaget begrundes med, at uanset lovens præcise udformning vil der næsten altid kunne opstå situationer, hvor den beregnede afgift selvom den er fastlagt helt i overensstemmelse med loven kan synes urimelig i forhold til EU retten eller andre hensyn.</p> | <p><u>Kommentar ad fortolkning af nyprisen</u><br/> Reglerne for fastsættelse af værdien af køretøjer er udmøntet i bekendtgørelse nr. 230 fra 2006 om værdiansættelse af motorkøretøjer mv. De mange enkeltfaktorer, der kan påvirke nyprisen for konkrete biler, herunder de faktorer som Michael Bosnack selv nævner, viser med tydelighed, at fastlæggelsen af en helt enkel bestemmelse, der ikke efterlader et element af skøn, vil være for stift i forhold til de individuelle forskelle der netop kan være på de forskellige bilmarkeder.</p> <p><u>Kommentar ad udvidede nævnstbeføjelser</u><br/> Indledningsvist bør det slås fast, at det alene er EF-domstolen, der kan tage stilling til hvad der ikke er i overensstemmelse med EF-retten. De regler, der forslås går bl.a. ud på, at tilpasse registreringsafgiften til den aktuelle forståelse af EF-retten. Vurderingsankenævnene har allerede i dag mulighed for at rette op på urimeligheder.</p> |
| <p><b>Peter Bødker, Herning.</b></p> | <p><b>Peter Bødker</b> mener, at registreringsafgiftsloven hele tiden har været i strid med afgørelser fra EF-domstolen, og foreslår på den baggrund at der gennemfører omberegning af registreringsafgiften efter den nye metode for tidligere afgiftsberigtigede biler og motorcykler.</p>   | <p><u>Kommentar:</u><br/> Det bemærkes, at det ikke entydigt kan siges om danske regler for beregning af den residuale registreringsafgift også før 24. april 2007 var i strid med EF-domstolens afgørelser. Reglerne er faktisk gennemført for netop at imødekomme tidligere domme fra EF-domstolen. Forårets bilpakke og de ændringer, der i den forbindelse blev gennemført med hensyn til kraftig forhøjelse af skalaknækkes, fradrag for miljø- og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger og mindst de nye fradrag og tillæg for brændstoføkonomiske har imidlertid ændret forholdet mellem afgiftsberegningen for nye og brugte biler på en sådan må-</p>  |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <p>de, at der er opstået et behov for, at bringe de 2 beregningsmetoder på linie.</p> <p>Der henvises i øvrigt til kommentaren til høringssvaret fra Michael Bosnack.</p> |
|--|--|---|