

*Til sagen/afgørelse  
(Mindsag)*

Skatteministeren Skatteministeren - Lov om ændring af registreringsafgiftloven, L42

MODTAGET

**Fra:** Torben Østergaard Gye <Torben.Gye@Skat.dk>  
**Til:** <min@skm.dk>  
**Dato:** 03-04-2008 14:28  
**Emne:** Lov om ændring af registreringsafgiftloven, L42  
**CC:** "DL-SC-AAH Kundeafd 1 - Motor" <EXCSC-AAHService2-Motor@skat.dk>

- 4 APR. 2008

Min. forkontor

Kære Skatteminister Kristian Jensen

Tak for dit svar af 13. marts 2008 på min mail sendt til dig den 15. februar 2008.

Dit svar har ikke givet anledning til yderligere kommentarer, da jeg, efter at have fået tilsendt et regneark fra Skatdepartementet (via Skat's Motorenhed), efter min henvendelse til dig, må erkende at mine afgiftsberegninger ikke har været korrekte.

Jeg er nu enig i den måde som registreringsafgiften skal beregnes på efter L42.

Der er dog visse punkter i min mail som du ikke besvarer, og det accepterer jeg.

At min henvendelse til dig efter høringsperioden på L42, nu pludselig er tilgået Skatteudvalget, er noget som er udenfor min rækkevidde, og det vil jeg ikke tage ansvaret for.

Dit svar til Skatteudvalget er jeg dog nødt til at kommentere, for jeg må desværre konstatere, at du ikke bliver rådgivet særligt godt, da du på flere punkter giver forkerte oplysninger til Skatteudvalget.

Du kan i vedhæftet fil se mine kommentarer.

Med venlig hilsen

Torben Østergaard Gye



**SKAT**

Kundeafd 1 - Motor  
Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg

E-mail: Torben.Gye@Skat.dk  
Telefon: (+45) 72 38 46 57



## SKATTEMINISTERIET

### Svar til Spørgsmål 20

I besvarelsen til Skatteudvalget står bl.a. ”Med hensyn til den nævnte alvorlige regnefejl bemærkes, at Torben Østergaard Gye ikke helt har forstået, hvad lovforslaget går ud på”.

Det er tankevækkende, at umiddelbart efter jeg sendte min mail til Skatteministeren den 15. februar 2008, kom en henvendelse fra Skattedepartementet til Skat's Motorenhed, hvor der var vedhæftet et regneark, som viser hvordan registreringsafgiften skal beregnes efter L42.

Mon ikke min henvendelse til Skatteministeriet har fået Skattedepartementet til at indse, at det var nødvendigt at få udarbejdet det regneark. Nu bliver der så udlagt som om min henvendelse først er modtaget derefter, hvilket altså ikke er korrekt. Det er underligt at en mail sendt 15. februar 2008 kl. 13.32, først er fremme ved Skatteministeriet den 19. februar 2008.

Skattedepartementet har åbenbart erkendt, at der har været et behov for en præcisering af, hvordan den komplicerede beregning efter L42 skal forstås.

Jeg er nu enig i hvordan registreringsafgiften skal beregnes jf. de beregninger, som er blevet forelagt skatteudvalget.

De beregninger som er forelagt Skatteudvalget er dog typiske eksportbiler, og er ikke retningsvisende for importbiler. Det er bekymrende at der i svaret til Skatteudvalget bl.a. står ”Dertil tager Torben Østergaard Gye tilsyneladende heller ikke højde for, at langt den overvejende del af de brugte indførte biler har en alder på mere end 6 år, skønmæssigt i gennemsnit ca. 11 år, hvilket betyder, at bilernes konkrete værdifald i gennemsnit ligger væsentligt tættere på værdifaldet for de gældende konkrete skalaknæk, end hvad der gælder for nyere brugte indførte biler.”

Dette er en så markant fejl i redegørelsen overfor Skatteudvalget, at man kan undre sig over hvor de oplysninger kommer fra. Langt hovedparten af importerede biler vi behandler her i MKC Århus (og sandsynligvis også i de andre tre MKC) er under 6 år. Som følge af at der særlige beskatningsregler for firmabiler over 3 år, importeres der mange biler som er mellem 3-4 år.

Totalt set er det måske korrekt at alle biler i gennemsnit er 11 år, men det er fordi langt hovedparten af eksporterede biler er over 10 år gamle.

Nedenfor er vist 3 eksempler på afgiftsberegninger på tre typiske importbiler.

<b>Volvo XC70, årgang december 2004</b>		<b>Ny bil</b>	<b>Værdifald</b>	<b>Brugt bil</b>	
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.	
Afgiftspligtige værdi		372.845	42,81 pct.	213.243	
Fradrag i beskattet værdi					
Radio	ja	1.000	42,81 pct.	572	
Antal airbags antal	6	5.120	42,81 pct.	2.928	
ABS	ja	3.750	42,81 pct.	2.145	
ESC	ja	2.500	42,81 pct.	1.430	
Partikelfilter	ja	4.000	42,81 pct.	2.288	
Beskattet værdi		356.475	42,81 pct.	203.880	
Progressionsknæk		76.400	42,81 pct.	43.696	
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk		180 pct.	504.135	42,81 pct.	288.331
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk		105 pct.	80.220	42,81 pct.	45.881
Partikelfilter			3.500		2.002
Fradrag/tillæg forbrug		11,8 km/l.	6.200	42,81 pct.	3.546
Samlet registreringsafgift			587.055	42,81 pct.	335.757
Pris på gaden excl. leveringsomkostninger			959.900	42,81 pct.	549.000
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8					210.000
18 pct. af abs, airbag, ESC, partikelfilterfradraget					3.117
10 pct. af forbrugstillægget					620
Beskattet værdi					207.503
<b>Afgift (gældende regler)</b>					<b>339.080</b>
<b>Afgift med flydende knæk (lovforslaget)</b>					<b>335.757</b>
<b>Afgiftsreduktion (lovforslaget)</b>					<b>3.323</b>



<b>Audi A6, 3,0 tdi sedan, årgang november 2004</b>		<b>Ny bil</b>	<b>Værdifald</b>	<b>Brugt bil</b>	
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.	
Afgiftspligtige værdi		419.024	49,86 pct.	210.089	
Fradrag i beskattet værdi					
Radio	ja	1.000	49,86 pct.	501	
Antal airbags antal	8	5.120	49,86 pct.	2.567	
ABS	Ja	3.750	49,86 pct.	1.880	
ESC	Ja	2.500	49,86 pct.	1.253	
Partikelfilter	Ja	4.000	49,86 pct.	2.006	
Beskattet værdi		402.654	49,86 pct.	201.882	
Progressionsknæk		76.400	49,86 pct.	38.305	
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk		180 pct.	587.257	49,86 pct.	294.438
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk		105 pct.	80.220	49,86 pct.	40.220
Partikelfilter			3.500	49,86 pct.	1.755
Fradrag/tillæg forbrug		12,0 km/l.	6.000	49,86 pct.	3.008
Samlet registreringsafgift			669.977	49,86 pct.	335.911
Pris på gaden excl. leveringsomkostninger			1.089.000	49,86 pct.	546.000
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8					206.000
14 pct. af abs, airbag, ESC, partikelfilterfradraget					2.432
8 pct. af forbrugstillægget					480
Beskattet værdi					203.088
Afgift (gældende regler)					340.061
<b>Afgift med flydende knæk (lovforslaget)</b>					<b>335.911</b>
<b>Afgiftsreduktion (lovforslaget)</b>					<b>4.150</b>

<b>Audi A4, 1,9 tdi årgang februar 2004</b>		<b>Ny bil</b>	<b>Værdifald</b>	<b>Brugt bil</b>	
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.	
Afgiftspligtige værdi		180.131	52,59 pct.	85.392	
Fradrag i beskattet værdi					
Radio	ja	1.000	52,59 pct.	474	
Antal airbags antal	6	5.120	52,59 pct.	2.427	
ABS	ja	3.750	52,59 pct.	1.778	
ESC	ja	2.500	52,59 pct.	1.185	
Partikelfilter	ja				
Beskattet værdi		167.761	52,59 pct.	79.528	
Progressionsknæk		76.400	52,59 pct.	36.218	
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk		180 pct.	164.450	52,59 pct.	77.958
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk		105 pct.	80.220	52,59 pct.	38.029
Partikelfilter					
Fradrag/tillæg forbrug		18,2 km/l.	800	52,59 pct.	379
Samlet registreringsafgift			243.870	52,59 pct.	115.608
Pris på gaden excl. leveringsomkostninger			424.000	52,59 pct.	201.000
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8					80.000
11 pct. af abs, airbag, ESC					1.251
10 pct. af forbrugstillægget					48
Beskattet værdi					78.701
<b>Afgift (gældende regler)</b>					<b>121.637</b>
<b>Afgift med flydende knæk (lovforslaget)</b>					<b>115.608</b>

<b>Afgiftsreduktion (lovforslaget)</b>				<b>6.029</b>
--	--	--	--	--------------

I besvarelsen af Spørgsmål 20 står bl.a. *"Med hensyn til den i bemærkningerne til lovforslaget angivne mindre belastning på 10 årsværk bemærkes, at denne lettelse vedrører den foreslåede mulighed for, at virksomheder, der forhandler brugte biler, i lighed med virksomheder, der forhandler nye biler mv., efter forslaget kan lade sig registrere efter registreringsafgiftsloven, og selv angive afgiften af bilerne"*

For at kunne beregne en registreringsafgift på et brugt køretøj skal den oprindelige nypris inkl. udstyr og inkl. registreringsafgift beregnet efter de gældende regler i dag, lægges til grund.

(det kan være et problem at finde nyprisen, når bilen ikke har været markedsført i DK)

Da netop udgangspunktet for beregningen af registreringsafgift på brugte biler, er den oprindelige nypris, kan det give en bekymring om hvor mange forhandlere der kan blive selvanmeldere, hvis disse forhandlere ikke kan finde den oprindelige nypris.

Skat er vist det eneste sted i landet som har samtlige standardpriser tilbage fra ca. 1920'erne. Skal Skat stille ressourcer til rådighed for at udlevere disse priser?

Hvis vi antager at der var 120.000 køretøjer til ind- og udførsel (jf. kommentar til spørgsmål 21) skal der laves **240.000 priser**, 120.000 nypriser og 120.000 brugt priser.

Hvis alle forhandlere bliver selvanmeldere, må jeg da formode at priserne fra forhandlerne skal kontrolleres.

Jeg savner en redegørelse på, om den kontrol kun skal være stikprøvevis eller komplet, for i så fald kan jeg ikke finde noget besparelsesgrundlag på 10 årsværk om MKC skal lave eller kontrollere priserne.

## Spørgsmål 21

### Svar:

I besvarelsen til Skatteudvalget står bl.a. *"Det er ved beregningen af lovforslagets provenuskøn lagt til grund, at der, ligeligt fordelt ind- og udføres i alt ca. 50.000 brugte køretøjer årligt"*

Dette er igen en så markant fejl i redegørelsen overfor Skatteudvalget.

Alene i MKC Århus i 2007 var der 20.315 køretøjer til eksport, og 15.213 køretøjer til import, i alt 35.528 køretøjer. Der er i alt 4 MKC i Skat, så det vil nok ikke være helt forkert at skønne at der på et år vil være ca. 120.000 køretøjer til ind- og udførelse.

I første kvartal 2008 har MKC Århus haft 5.649 køretøjer til eksport og 2.899 køretøjer til import. I alt 8.548 køretøjer, svarende til 17.096 priser.