



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-511-0012

Dato: 9. april 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

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).

I forlængelse af mit svar på spørgsmål 19 sendes hermed i 5 eksemplarer en fornyet henvendelse af 3 april fra Torben Østergaard Gye og mine kommentarer hertil.

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

**Torben Østergaard Gye** kommenterer i den fornyede henvendelse, mine svar på spørgsmål 18 – 21.

Torben Østergaard Gye erkender indledningsvist, at hans afgiftsberegninger ikke har været korrekte. Han mener dog, at der på flere punkter er givet forkerte oplysninger til Skatteudvalget.

#### Ad svaret på spørgsmål 20

Torben Østergaard Gye finder det tankevækkende, at der umiddelbart efter han sendte sin mail til Skatteministeren den 15. februar 2008, kom en henvendelse fra Skatteministeriet til SKAT's Motorenhed, hvor der var vedhæftet et regneark, som viser, hvordan registreringsafgiften skal beregnes efter L42. Torben Østergaard Gye antager, at det er hans henvendelse til Skatteministeriet, der har fået Skatteministeriet til at indse, at det var nødvendigt at få udarbejdet det regneark. Han antager endvidere, at det er derfor, det i svaret på spørgsmål 18 er udlagt, som om hans henvendelse først er modtaget i Skatteministeriet den 19. februar 2008.

Dernæst mener Torben Østergaard Gye, at det er misvisende, når det i svaret på spørgsmål 20 er angivet, at langt den overvejende del af de brugte indførte biler har en alder på mere end 6 år, skønsmæssigt i gennemsnit ca. 11 år. Han mener, at dette måske er korrekt, når det gælder alle brugte biler, men at dette skyldes, at de biler, der udføres med godtgørelse, trækker gennemsnitsalderen op. Han supplerer dette med 3 afgiftsberegninger for ca. 4 år gamle indførte, biler, hvor nedsættelsen af registreringsafgiften sammenholdt med gældende regler, er fra godt 3.000 kr. til godt 6.000 kr.

Dernæst anfører Torben Østergaard Gye, at man for at kunne beregne en registreringsafgift på et brugt køretøj skal bruge den oprindelige nypris inkl. udstyr og registreringsafgift beregnet efter de gældende regler i dag. Og at dette udgør et særligt problem, når bilen ikke har været markedsført i DK. Torben Østergaard Gye er bekymret for, om det forhold, at den oprindelige nypris inkl. registreringsafgift er udgangspunktet for beregningen af registreringsafgift på brugte biler, begrænser hvor mange forhandlere, der kan blive selvanmeldere, hvis forhandlerne ikke kan finde den oprindelige nypris. Han tilføjer, at SKAT vist er det eneste sted i landet, som har samtlige standardpriser tilbage fra ca. 1920'erne, og spørger i den forbindelse, om SKAT skal stille ressourcer til rådighed for at udlevere disse priser.

Torben Østergaard Gye antager, at der årligt er 120.000 køretøjer til ind- og udførsel, og at der derfor skal fremskaffes i alt 240.000 priser, 120.000 nypriser og 120.000 brugtpriser. Han formoder, at hvis alle forhandlere bliver selvanmeldere, skal priserne fra forhandlerne kontrolleres. Endvidere savner han en redegørelse for, om kontrollen kun skal være stikprøvevis eller komplet. I givet fald kan han ikke se et besparelsesgrundlag på 10 årsværk.

#### Ad svaret på spørgsmål 21

Torben Østergaard Gye anfører, at det er en markant fejl i redegørelsen overfor Skatteudvalget, at det ved skønnet over lovforslagets virkninger er lagt til grund, at der ligeligt fordelt, ind- og udføres i alt ca. 50.000 brugte køretøjer årligt. Torben Østergaard Gye anslår, at størrelsesordenen snarere er 120.000 køretøjer årligt.

**Hertil bemærkes**, at når det gælder Torben Østergaard Gyes henvendelse af 15. februar 2008, er der ikke gjort noget forsøg på, at gøre henvendelsen yngre end den er. Den er bare først indgået i journalsystemet den 19. februar. Det er ikke usædvanligt, at henvendelser modtaget fredag eftermiddag først optages til journal den efterfølgende onsdag, jf. at henvendelsen jo først skal fordeles til det rigtige fagområde. Det fremgår i øvrigt klart af bilag 39, at Torben Østergaard Gyes tidligere henvendelse ganske rigtigt er dateret 15. februar.

Det omtalte regneark er ikke nogen nyskabelse, men har været med under hele lovarbejdet. Det er optrykt i skematisk form i lovforslagets almindelige bemærkninger, og f.eks. anvendt til at lave eksemplerne i min kommentar af 15. januar 2008 til henvendelsen fra Yuxpex (bilag 5).

Den skønmæssige ansættelse af gennemsnitsalderen til 11 år for brugte køretøjer, er baseret på 2 - 3 år gamle indberetninger fra SKAT. For disse indberetninger er andelen af brugte indførte biler, der er mere end 6 år gamle samlet i en gruppe, der størrelsesmæssigt udgør fra 63 – 73 pct. af gruppen som helhed, hvorfor gennemsnitsalder, som angivet, må være et skøn.

I Torben Østergaard Gyes 3 nye bileksempler er alderen på bilerne 4 – 5 år. Den bil, hvor lovforslaget givet den største nedsættelse af registreringsafgiften, er meget veludstyret, når det gælder miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger. Det er i mine øjne helt i tråd med lovforslagets hensigt om netop at inddrage de samme beregningskomponenter ved beregning af registreringsafgiften for brugte indførte biler og motorcykler, som i beregningen for nye køretøjer.

Når det gælder spørgsmålet om ansættelse af et meget stort antal nypriser inkl. registreringsafgift bemærkes, at der ganske rigtigt skal findes flere priser. Det er som nævnt i svaret på spørgsmål 20 dog ikke et område, SKAT er ubekendt med. Heller ikke når det gælder biler og motorcykler, der ikke har været markedsført her i landet. Dernæst er variationen i nypriserne ikke nær så stor, som variationen i priser for brugte køretøjer. Det er f.eks. ikke nødvendigt at finde nyprisen på en Audi A4, 1,9 tdi, fra februar 2004 en gang til, når der et par dage senere skal afgiftsberigtiges en magen til, der måske bare har kørt lidt færre kilometer. Det kunne i den forbindelse være en god idé, at lade nyprisen inkl. registreringsafgift for de hyppigst forekommende brugte indførte biler og motorcykler være tilgængelige for offentligheden på samme måde, som de konkrete værdifastsættelser af brugte indførte biler og motorcykler er det i dag.

Jeg er enig med Torben Østergaard Gye i, at der næppe kan spares mange ressourcer ved at lade forhandlerne af brugte indførte biler mv. selv angive registreringsafgiften, hvis SKAT alligevel kontrollerer hver eneste afgiftsberigtigelse. Det er da heller ikke meningen med denne del af lovforslaget.

Jeg mener ikke, at der er behov for at uddybe mit svar på spørgsmål 20, om lovforslagets konsekvenser for statskassen. Der har været en betydelig vækst, både når det gælder indfør-

sel og udførsel, men jeg mener ikke, at det rykker ved det centrale skøn om provenuneutralitet.

Endelig vil jeg gerne understrege, at lovforslaget også går ud på at rette op på nogle skævheder i beregningen af registreringsafgiften af brugte biler og motorcykler, og hvor der er tvivl om overensstemmelsen med EU-retten. Skævheder, som vanskeligt og næppe med mindre indvirkning på statskassen, kunne have været rettet på anden måde. Jf. min kommentar på L217 – bilag 44 (2006/7-samlingen).