



Fremsat den 28. februar 2012 af skatteministeren (Thor Möger Pedersen)

Forslag

til

Lov om ændring af registreringsafgiftsloven

(Oprettning af værdigrundlaget for afgiftsberegning og offentliggørelse af afgiftsgrundlag)

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 836 af 1. juli 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 8, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»Den afgiftspligtige værdi må ikke være lavere end den pris, der er betalt for køretøjet, jf. dog § 9, stk. 4.«

2. I § 8 indsættes som *stk. 9* og *10*:

»*Stk. 9.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse ved afgiftsberigtigelse af køretøjer på grundlag af såvel udtagelse til eget brug som salg til en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med eller udlejer motorkøretøjer, eller salg til en sådan virksomhedes nærtstående.

Stk. 10. For afgiftsberigtigelser, hvor køretøjet er leveret af eller leveres til en interesseforbunden virksomhed, jf. ligningslovens § 2, stk. 1-4, skal den virksomhed, der afgiftsberigtiger køretøjet, kunne godtgøre, at der i et ikke uvæsentligt omfang er foretaget afgiftsberigtigelse på et tilsvarende grundlag til andre end virksomhedens eget eller nærtstående brug.«

3. Efter § 10 indsættes:

»§ 10 a. Ved afgiftsberigtigelse af et køretøj offentliggør told- og skatteforvaltningen afgiftsgrundlaget på internettet.

Stk. 2. For hvert køretøj offentliggøres:

- 1) Stelnummer.
- 2) De oplysninger om køretøjet, der anmeldes til told- og skatteforvaltningen til brug for opgørelse af registreringsafgiften af køretøjet.

3) Det af told- og skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag.

4) Eventuel ændring af afgiftsgrundlaget i forhold til det anmeldte afgiftsgrundlag.

5) Anmelderens identitet, hvis anmeldelsen er foretaget af en virksomhed, der er registreret efter registreringsafgiftsloven.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan efter anmodning stille oplysningerne til rådighed på anden måde end nævnt i stk. 1. Told- og skatteforvaltningen kan kræve betaling for omkostninger ved at efterkomme en sådan anmodning.

Stk. 4. Skatteministeren kan fastsætte regler om opgørelse af den afgiftspligtige værdi på grundlag af et gennemsnit af anmeldte afgiftsgrundlag.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Loven har virkning for køretøjer, der anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret den 28. februar 2012 eller senere, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Køretøjer, hvorom der er indgået skriftlig aftale om køb eller leasing med slutbruger, herunder leasingtager, senest den 27. februar 2012, og som anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret senest den 31. juli 2012, afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens § 8.

Stk. 4. Skatteministeren bestemmer det tidspunkt, hvor told- og skatteforvaltningen påbegynder offentliggørelse af anmeldte afgiftsgrundlag m.v. efter § 10 a i registreringsloven.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Biler, der af forhandlere udtages til eget brug, og biler, der erhverves af leasingselskaber, afgiftsberigtiges i dag i vidt omfang på et lavt prisgrundlag, den såkaldte mindstebeskatningspris. Denne lempelige praksis har baggrund i nogle landsskatteretskendelser, jf. f.eks. SKM 2003. 128 LSR.

Med lovforslaget vendes tilbage til lovens udgangspunkt, hvorefter afgiftsgrundlaget for et køretøj er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet.

2. Lovforslagets formål og baggrund

Mindstebeskatningsprisen er en administrativt fastsat pris, der er beregnet som importprisen tillagt lovens krav til den samlede mindsteavance på 9 pct. plus moms. Det er det laveste afgiftsgrundlag, der kan bruges ved salg til slutbruger.

Mindstebeskatningsprisen er typisk lavere end den »almindelige pris«, som er den pris, køretøjet almindeligvis kan sælges for til en slutbruger. Ved at anvende mindstebeskatningsprisen frem for den almindelige pris fås et lavere afgiftsgrundlag for registreringsafgiften, og statens provenu reduceres.

Denne u hensigtsmæssige praksis har skabt en konkurrenceforvriddning mellem bilimportører, leasingselskaber og forhandlere, hvor leasingselskaber altid kan afgiftsberigtige til mindstebeskatningsprisen, mens forhandlerne for at opnå samme fordel først skal lade bilen eller motorcyklen registrere til virksomheden selv.

I 2008 fik danske leasingselskaber ligesom udenlandske leasingselskaber mulighed for at betale forholdsme ssig registreringsafgift for leasingperioden. Dette medfører på kort sigt en udskydelse af provenu. Dette giver dog alene et likviditetstab for staten og ikke et provenutab med varig virkning. Leasingreglerne udgør således ikke et problem i sig selv.

Derimod er det et problem, at leasingselskaber efter gældende praksis ikke betragtes som slutbrugere. De kan derfor afgiftsberigtige køretøjer til mindstebeskatningsprisen efter praksis for forhandleres udtagelse af køretøjer til eget brug, selv om det er leasingtageren, der er den egentlige slutbruger.

Ligeledes udgør bilforhandleres omfangsrige udtagning af demobiler til brug i virksomheden til mindstebeskatningspris et problem.

3. Lovforslagets enkelte elementer

3.1. Tydeliggørelse af værdigrundlaget

3.1.1. Gældende ret

Grundlaget for beregning af registreringsafgiften er prisen ved salg til bruger her i landet inkl. moms, men ekskl. regi-

streringsafgiften. Forhandlerne beregner registreringsafgiften på grundlag af salgsprisen.

Efter gældende regler skal der i den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer indregnes mindst 9 pct. i samlet avance for importør og forhandler. Den afgiftspligtige værdi må ikke indeholde negativ importøravance.

3.2.2. Forslagets indhold

Det foreslås, at den afgiftspligtige værdi vedrørende registreringsafgiften værnes på yderligere tre måder i forhold til gældende ret, hvorefter et køretøj som hovedregel afgiftsberigtiges på grundlag af køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet, hvilket er den pris, en uafhængig køber betaler.

For det første foreslås, at den afgiftspligtige værdi som minimum skal være den pris, der er betalt for køretøjet, og at mindstebeskatningsprisen ikke uden videre kan anvendes ved udtagelse af et køretøj til eget brug.

For det andet at interesseforbundne virksomheder skal kunne godtgøre, at de køretøjer, de handler indbyrdes, i et ikke uvæsentligt omfang er blevet handlet til lignende priser mellem uafhængige parter.

For det tredje at der sker offentliggørelse af afgiftsgrundlag for alle afgiftsberigtigede køretøjer, og af identiteten af den, der anmelder køretøjet til afgiftsberigtigelse, hvis den pågældende er en registreret virksomhed.

Formålet med disse tre elementer er, at leasingselskaber ikke skal kunne afgiftsberigtige køretøjer til mindstebeskatningsprisen, at fjerne den anvendelse af demobiler, der i dag foregår for at bringe afgiftsgrundlaget ned til mindstebeskatningsprisen, og at modvirke brug af markedsme ssigt urigtige priser ved handler mellem interesseforbundne virksomheder.

Interesseforbundne parter er f.eks. virksomheder med samme ejerkreds. Sådanne interesseforbundne virksomheder vil kunne dokumentere, at den pris, der handles til, faktisk er køretøjets almindelige pris.

Spørgsmålet om relation til virksomheden gælder begge veje. Virksomheden kan være interesseforbundet med enten kunden eller leverandøren eller med dem begge. I sådanne tilfælde består der en risiko for, at f.eks. garantiforpligtelser bliver holdt uden for den afgiftspligtige værdi, på trods af at netop garantien klart er en del af køretøjets værdi.

Med forslaget præciseres, at der i alle tilfælde skal afgiftsberigtiges på baggrund af køretøjets almindelige pris.

3.2. Offentliggørelse af afgiftsgrundlaget

3.2.1. Gældende ret

Grundlaget for beregning af registreringsafgiften af et køretøj er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet.

Efter gældende ret kan den almindelige pris for nye køretøjer ved salg til bruger her i landet anmeldes til SKAT. Det er de såkaldte standardpriser.

Der er ikke en anmeldelsesordning for brugte køretøjer.

Anmeldte priser anvendes som afgiftsgrundlag i tilfælde, hvor der ikke er en pris ved salg til bruger her i landet for det køretøj, for hvilke der skal betales registreringsafgift, herunder i tilfælde, hvor en salgspris ikke opfylder betingelserne for at blive anvendt som afgiftsgrundlag.

Der sker ikke en offentliggørelse af afgiftsgrundlaget for det enkelte afgiftsberigtigede køretøj.

Efter gældende ret er skatteministeren bemyndiget til at fastsætte regler for brug af listepreiser som grundlag for den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer i tilfælde, hvor der ikke er anmeldt en pris.

Skatteministeren er også bemyndiget til at fastsætte regler for opgørelse af den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer.

Disse bemyndigelser er udmøntet i bekendtgørelse nr. 230 af 22. marts 2006 om værdiansættelse af motorkøretøjer mv.

3.2.2. Forslagets indhold

Prissætningen af motorkøretøjer er uigennemsigtig. Det giver usikkerhed om, hvad der er den rigtige pris og dermed afgiftsgrundlaget.

Denne usikkerhed skal holdes op imod den høje registreringsafgift, der frister til at minimere afgiftsgrundlaget.

Derfor foreslås det, at SKAT offentliggør afgiftsgrundlaget for hver enkelt køretøj, der afgiftsberigtiges, i forbindelse med afgiftsberigtigelsen. Hermed bliver der fuld offentlighed om prissætningen af køretøjer på tidspunktet for afgiftsberigtigelsen.

Det foreslås endvidere, at SKAT oplyser, hvem der har anmeldt køretøjet til registrering, og dermed oplyst afgiftsgrundlaget, men kun i tilfælde, hvor anmelderen er en virksomhed, der er registreret efter registreringsafgiftsloven. Det er virksomheder, der handler med eller udlejer motorkøretøjer.

En gennemførelse af forslaget forventes at styrke grundlaget for afgiftsberigtigelsen af køretøjer, idet en sådan gennemsigtighed vil skærpe interessen hos dem, der anmelder køretøjer til afgiftsberigtigelse, for at oplyse den markeds mest rigtige pris for køretøjet.

De oplysninger, der anmeldes til SKAT om afgiftsgrundlaget for det enkelte køretøj, giver et billede af prisniveauet for køretøjer her i landet.

Det foreslås på den baggrund, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte regler om opgørelse af afgiftsgrundlaget for køretøjer på grundlag af gennemsnit af de afgiftsgrundlag, der er anmeldt til SKAT for andre lignende køretøjer.

4. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

4.1. Tydeliggørelse af værdigrundlaget

Med lovforslaget værnes den afgiftspligtige værdi vedrørende registreringsafgiften i forhold til de gældende bestemmelser med henblik på at genetablere den almindelige pris ved salg til bruger her i landet som afgiftsgrundlag for registreringsafgiften af biler, også i forbindelse med leasing- og demobiler.

Ved afgiftsberigtigelse til mindstebeskatningsprisen benyttes den lavest mulige afgiftspligtige værdi, og registreringsafgiften er derfor også den lavest mulige. Brugen af denne praksis har vist sig at være stigende i omfang.

Forslaget om øget gennemsigtighed ved offentliggørelse af afgiftsgrundlaget for hver enkelt køretøj forventes at bidrage til, at den almindelige handelspris, som ligger til grund for afgiftsberigtigelsen svarer til den markeds mest rigtige pris for køretøjet.

Udbredelsen af indregistrering af biler til en lavere afgiftspligtig værdi end køretøjets almindelige pris kan kun opgøres med en vis usikkerhed. Det skønnes, at der i 2011 er solgt i alt ca. 100.000 leasing- og demobiler inkl. leasede varebiler. Ved et strukturelt bilsalg på i alt ca. 140.000 personbiler og 30.000 varebiler om året skønnes ca. 87.000 biler at være leasing- eller demobiler.

Med forslaget skønnes den gennemsnitlige registreringsafgift at stige med ca. 20.000 kr. pr. bil. Det lægges til grund for provenuberegningerne, at stigningen i den gennemsnitlige registreringsafgift overvælttes fuldt ud i forbrugerpriserne for husholdningernes leasingbiler, mens stigningen i den gennemsnitlige registreringsafgift nedvælttes i lavere forhandleravancer for biler, der i dag udtages som demobiler.

For erhvervenes leasingbiler, som stilles til rådighed for medarbejderne som fri bil, må det forventes, at en øget registreringsafgiftsbetaling vil resultere i enten lavere lønninger eller køb af mindre biler, idet erhvervenes aflønning af medarbejderne samlet set må forventes at være uændret. Der regnes af samme årsag ikke med et afledt merprovenu fra fri bil ordningen.

Provenuvirkninger af lovforslaget ved strukturelt niveau for bilsalget, helårseffekt

Mio. kr. 2012-niveau	Varig virkning	År				
		2012	2013	2014	...	2026-
Umiddelbart provenu på konto (registreringsafgift)	1.700	1.700	1.700	1.700	...	1.700
Umiddelbart provenu efter tilbageløb	1.200	1.200	1.200	1.200	...	1.200
Provenu efter tilbageløb og adfærd	1.000	1.100	1.100	1.100	...	1.000

Note: Provenueffekten er opgjort på baggrund af et strukturelt niveau for bilsalg på 30.000 varebiler og 140.000 personbiler årligt, svarende til det forventede langsigtetsniveau for bilsalg, som fører til en udskiftning af bilparken over 15 år. Der er korrigeret for konjunkturudsving samt udskiftningspukler grundet bestandens sammensætning på alder. Der er endvidere ikke medtaget effekterne af udskudt registreringsafgift ved leasing, som alene vil give en forskydning i provenuet, men ikke påvirker den varige finansieringsevne.

Forslaget vurderes med stor usikkerhed at give et umiddelbart merprovenu fra registreringsafgiften i størrelsesordenen 1,7 mia. kr.

Højere registreringsafgiftsbetaling fortrænger dog andet afgiftsbelagt forbrug for private bilkøbere. Det øger også omkostningerne for erhverv, der køber bil, hvilket giver lavere selskabsskattebetaling eller lavere skattepligtigt udbytte eller kursgevinster. Dette tilbageløb på statens indtægter er på ca. 500 mio. kr.

Den højere registreringsafgift pr. bil forventes at føre til, at der sælges både færre og mindre biler. Dette skønnes på kort sigt at reducere provenuet primært i form af tabt registreringsafgift. Når det lavere bilsalg er slået fuldt igennem på længere sigt ved, at bilparken bliver mindre, reduceres provenuet yderligere grundet afledte effekter på registreringsafgift, ejerafgift, ansvarsforsikringsafgift og brændstofafgifter inkl. moms. Grundet usikkerheden om forudsætningerne om antallet af køretøjer, som forslaget påvirker, og den gennemsnitlige forhøjelse af registreringsafgiften, forstærkes den usikkerhed, der normalt er forbundet med beregning af adfærdseffekter.

Efter tilbageløb og adfærd skønnes forslaget på kort sigt at øge statens indtægter med ca. 1,1 mia. kr. pr. år i 2012-niveau opgjort ved det strukturelle bilsalg, men efter fuld tilpasning af bilparken forventes dette reduceret til ca. 1,0 mia. kr. pr. år i 2012-niveau, svarende til den varige virkning.

Ved at afskaffe muligheden for at afgiftsberigtige leasing- og demobiler til mindstebeskatningspriser øges afgiften for disse biler. Øgede afgifter medfører i lighed med skatter en reduktion af arbejdsudbuddet. Omvendt har den nuværende praksis med brug af mindstebeskatningspriser ud fra denne betragtning også løbende ført til en forøgelse af arbejdsudbuddet. Den isolerede arbejdsudbudseffekt ved forslaget kan opgøres til ca. 150 mio. kr. årligt.

Merprovenuet fra den foreslåede ændring af reglerne vil blive anvendt til nedsættelser af takster samt investering i kollektiv trafik. Dette vil øge arbejdsudbuddet og derved have en modgående effekt på den isolerede arbejdsudbudseffekt af dette forslag. Samtidig vil takstnedsættelser i kollektiv transport føre til en udvidelse af grundlaget for moms og afgifter og derigennem afledte merindtægter for staten. Det skyldes, at det beløb der spares på momsfri kollektiv transport i stedet vil blive brugt på moms og afgiftsbelagte varer. Det skønnes, at de afledte provenueffekter ved anvendelsen af provenuet vil opveje arbejdsudbudseffekten ved dette forslag.

Finansårsvirkningen i 2012 på kontiene for registreringsafgift, ejerafgift, ansvarsforsikring og brændstofafgifter inkl. moms skønnes at udgøre 0,9 mia. kr. ekskl. tilbageløb.

4.1.1. Skatteudgift

Forslaget medfører ikke ændringer i skatteudgifterne.

4.2. Offentliggørelse af konkrete afgiftsberigtigelser

De foreslåede offentliggørelser af konkrete afgiftsberigtigelser forventes at understøtte provenuvirkningerne af tydeliggørelse af værdigrundlaget og forventes ikke isoleret set at have en provenuvirkning. De to elementer af lovforslaget er derfor opgjort samlet i afsnit 4.1.

5. Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes at medføre engangsomkostninger på Skatteministeriets område på 2 mio. kr. vedrørende it-tilretninger.

Lovforslaget skønnes endvidere at medføre løbende, årlige driftsomkostninger på Skatteministeriets område på 0,2 mio. kr. vedrørende it-drift.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

6.1. Tydeliggørelse af værdigrundlaget

Erhvervslivet har igennem de seneste år aftaget godt 40-50 pct. af bilsalg. I 2011 udgjorde erhvervenes bilkøb ca. 50 pct. af det samlede salg.

En betydelig del af erhvervenes køb af personbiler er biler, der stilles til rådighed for medarbejderne som fri bil. Bortfald af muligheden for at indregistrere til mindstebeskatningsprisen forventes dog ikke at resultere i øgede omkostninger for erhvervene, men i stedet i reducerede lønninger til medarbejderne eller køb af mindre biler.

Forslaget forventes at reducere avancerne for forhandlere af demobiler, der derved forventes at bære knap 40 pct. af den umiddelbare provenueffekt ved dette forslag, svarende til ca. 650 mio. kr.

6.2. Offentliggørelse af afgiftsgrundlaget

De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved offentliggørelse af konkrete afgiftsberigtigelser indgår som en del af de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved tydeliggørelse af værdigrundlaget.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget er sendt til Erhvervsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR) samtidig med lovforslagets fremsættelse med henblik på en vurdering af, om forslaget indeholder administrative byrder, der overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau, hvilket vil medføre, at der iværksettes en måling af lovforslagets virkning for de administrative byrder i virksomhederne.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

9.1. Tydeliggørelse af værdigrundlaget

Med forslaget forventes den gennemsnitlige afgift pr. bil, der afgiftsberigtiges til en lavere pris end den almindelige pris, at stige med ca. 20.000 kr. Det er forudsat, at dette overvæltet fuldt ud i priserne på husholdningernes leasingbiler, mens det kun i mindre grad vil påvirke priserne på erhvervenes leasingbiler samt demobilerne. Den gennemsnitlige prisstigning for husholdningernes leasingbiler må forventes at føre til salg af færre og mindre personbiler, men den positive effekt skønnes at være forholdsvis begrænset.

10. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.

12. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige.	Der opnås et merprovenu på 1 mia. kr. årligt i varig virkning, efter tilbageløb og adfærd.	Ingen.
Administrative konsekvenser for det offentlige.	Ingen.	Engangsomkostninger på 2 mio. kr. vedrørende it-tilretninger. Løbende årlige driftsomkostninger på 0,2 mio. kr. vedrørende it-drift.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.	Ingen.	Erhvervene belastes umiddelbart med 650 mio. kr. årligt.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet.	Forslaget har været sendt til Erhvervsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget indeholder administrative byrder, der overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau, hvilket vil medføre, at der iværksættes en måling af lovforslagets virkning for de administrative byrder i virksomhederne.	
Administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser.	Positiv.	Ingen.
Forholdet til EU-retten.	Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter hidtidige regler i registreringsafgiftsloven skal der i den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer være indregnet mindst 9 pct. i samlet avance for importør og forhandler. Det er endvidere en betingelse, at den afgiftspligtige værdi ikke må indeholde negativ importørance. Der er derimod ingen regler for forhandleres og leasingelskabers avancer.

11. Organisationer m.v., der får lovforslaget i høring i forbindelse med lovforslagets fremsættelse

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranschens Handels- og Industriforening i Danmark, Business Danmark, Danmarks Motor Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Danske Motorcyklisters Råd, Danske Speditør Forening, DI, Danske Synsvirksomheder, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, Datatilsynet, Finans og Leasing, Finansrådet, FDM, Foreningen Danske Revisorer, FSR-danske revisorer, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, MC Touring Club, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorhistorisk Samråd.

Det betyder, at det værdigrundlag, der anvendes til afgiftsberigtigelse af et køretøj, kan være lavere end den pris, der er betalt for køretøjet. Dette gælder især i tilfælde, hvor forhandlere eller leasingelskaber afgiftsberigtiger køretøjer til eget brug og derfor ikke har nogen avance.

Efter bestemmelsen må den afgiftspligtige værdi aldrig være lavere end den pris, der betalt for køretøjet.

Henvisningen til § 9, stk. 4, er indsat, fordi der kan forekomme situationer, hvor et konkret køretøj ikke kan sælges til en almindelig pris. Det kunne f.eks. være, fordi der er

kommet en ny model, og lageret af den gamle model er for stort til at kunne afsættes uden tab.

Til nr. 2

Efter stk. 9 skal registrerede virksomheder, der afgiftsberigtiger køretøjer til eget brug, f.eks. med henblik på videreudlejning eller til demonstrationsbrug, anvende samme grundlag for beregning af afgiften, som ved almindeligt videre salg. Dette indebærer, at leasingvirksomheder, der erhverver et køretøj, der skal afgiftsberigtiges, vil være at anse som slutbruger. Og det indebærer, at en forhandler, der udtager en bil til eget brug, f.eks. til demonstration for kunder, vil skulle afgiftsberigtige køretøjet efter den almindelige pris for køretøjet ved salg til bruger her i landet.

Efter stk. 10 stilles der særlige krav til dokumentation af afgiftsgrundlaget af et køretøj, der er handlet mellem interesseforbundne virksomheder eller nærtstående. Disse skal kunne redegøre for, at der er handlet til en pris, der afspejler køretøjers almindelige pris ved salg til bruger her i landet, inkl. moms.

Afgrænsningen af interesseforbundne virksomheder og nærtstående sker på tilsvarende måde som efter ligningslovens § 2, stk. 1-4.

Herefter er interesseforbundne virksomheder fysiske eller juridiske personer,

- 1) hvorover fysiske eller juridiske personer udøver en bestemmende indflydelse,
- 2) der udøver en bestemmende indflydelse over juridiske personer,
- 3) der er koncernforbundet med en juridisk person,
- 4) der har et fast driftssted beliggende i udlandet,
- 5) der er en udenlandsk fysisk eller juridisk person med et fast driftssted i Danmark, eller
- 6) der er en udenlandsk fysisk eller juridisk person med kulbrintetilknyttet virksomhed omfattet af kulbrinteskattelovens § 21, stk. 1 eller 4.

Med juridiske personer som nævnt i nr. 1 sidestilles selskaber og foreninger m.v., der efter danske skatteregler ikke udgør et selvstændigt skattesubjekt, men hvis forhold er reguleret af selskabsretlige regler, en selskabsaftale eller en foreningsvedtægt.

Ved bestemmende indflydelse forstås ejerskab eller rådighed over stemmerettigheder, således at der direkte eller indirekte ejes mere end 50 pct. af aktiekapitalen eller rådes over mere end 50 pct. af stemmerne. Ved bedømmelsen af, om den fysiske eller juridiske person anses for at have bestemmende indflydelse på en juridisk person, eller om der udøves en bestemmende indflydelse over den fysiske eller juridiske person af en juridisk eller fysisk person, medregnes aktier og stemmerettigheder, som indehaves af koncernforbundne selskaber, jf. stk. 3, af personlige aktionærer og deres nærtstående, jf. ligningslovens § 16 H, stk. 6, eller af en fond eller trust stiftet af moderselskabet selv eller af de nævnte koncernforbundne selskaber, nærtstående m.v. eller af fonde eller truster stiftet af disse. Tilsvarende medregnes ejerandele og stemmerettigheder, som indehaves af andre

selskabsdeltagere, med hvem selskabsdeltageren har en aftale om udøvelse af fælles bestemmende indflydelse. Tilsvarende medregnes ejerandele og stemmerettigheder, som indehaves af en person omfattet af kildeskattelovens § 1 eller et dødsbo omfattet af dødsboskattelovens § 1, stk. 2, i fællesskab med nærtstående eller i fællesskab med en fond eller trust stiftet af den skattepligtige eller dennes nærtstående eller fonde eller truster stiftet af disse.

Ved koncernforbundne juridiske personer forstås juridiske personer, hvor samme kreds af selskabsdeltagere har bestemmende indflydelse, eller hvor der er fælles ledelse.

Som nærtstående anses den skattepligtiges ægtefælle, forældre og bedsteforældre samt børn og børnebørn og disses ægtefæller eller dødsboer efter de nævnte personer. Stedbarns- og adoptivforhold sidestilles med oprindeligt slægtskabsforhold.

Der kan naturligvis forekomme tilfælde, hvor et konkret køretøj kun kan sælges med tab. I disse tilfælde vil afgiftsberigtigelsen kunne ske efter reglerne i § 9, stk. 4.

Til nr. 3

Skattemyndighederne er under ansvar efter straffeloven omfattet af en ubetinget tavshedspligt overfor uvedkommende med hensyn til oplysninger om en fysisk eller en juridisk persons økonomiske, erhvervsmæssige eller privatlivet tilhørende forhold, som de under varetagelsen af deres arbejde bliver bekendt med, jf. skatteforvaltningslovens § 17.

Skattemyndighedernes særlige tavshedspligt omfatter hele ministerområdets lovgivning. Den særlige tavshedspligt omfatter således alle oplysninger af den nævnte art, som myndighederne bliver bekendt med i forbindelse med deres arbejde på bl.a. motorområdet.

Begrebet »uvedkommende« fortolkes restriktivt i forhold til private. Skattemyndighederne må derfor ikke udlevere oplysninger omfattet af tavshedspligten til andre private end den, der har afgivet oplysningen eller den, som oplysningen er om, medmindre der foreligger en særlig lovhjemmel.

Den foreslåede bestemmelse i § 10 a om offentliggørelse af visse nærmere og udtømmende opregnede oplysninger i forbindelse med afgiftsberigtigelsen af et køretøj udgør således som særlig lovhjemmel en undtagelse til hovedreglen om den særlige tavshedspligt.

I det omfang anmelder er en personligt ejet virksomhed og dermed omfattet af persondatalovens regler, vil offentliggørelse/videregivelse være i overensstemmelse med lovens § 6, stk. 1, nr. 3, hvorefter behandling af økonomiske og erhvervsmæssige oplysninger (almindelig fortrolige oplysninger) om den registrerede må finde sted, når behandlingen er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige.

Bestemmelsen tilsigter at styrke grundlaget for beregning af registreringsafgiften af køretøjer. Det sker ved at offentliggøre de elementer, der er indgået i opgørelsen af afgiftsgrundlaget for hver enkelte køretøj, der afgiftsberigtiges.

Ved at skabe fuld offentlighed om prissætningen af køretøjer, forventes prissætningen at blive mere ensartet, hvilket vil styrke grundlaget for beregning af registreringsafgiften.

Normalt vil SKAT modtage anmeldelser digitalt fra registrerede virksomheder. I det omfang anmeldelser sker på papir, vil SKAT overføre de anmeldte oplysningerne til digital form, så de kan offentliggøres digitalt.

Efter § 10 a, stk. 1, sker offentliggørelsen på internettet.

Offentliggørelsen sker i umiddelbar forbindelse med, at køretøjet anmeldes til betaling af registreringsafgift.

Der oplyses alene om et køretøjs stelnummer, tekniske forhold og prissætningen af køretøjet. Der oplyses ikke om personer eller virksomheders identitet, bortset fra oplysninger som nævnt i § 10 a, stk. 2, nr. 5, hvorefter oplysning gives om anmelderens identitet, hvis denne er en virksomhed, der er registreret efter registreringsafgiftsloven.

De værktøjer, SKAT udvikler til bearbejdning af anmeldte oplysninger om grundlaget for beregning af registreringsafgift, vil som udgangspunkt blive stillet vederlagsfrit til rådighed for dem, der søger oplysningerne på internettet. Det vil således eksempelvis blive muligt at søge efter prisniveauet for en bestemt type køretøj.

Efter § 10 a, stk. 2, nr. 1, offentliggøres køretøjets stelnummer. Stelnummeret identificerer køretøjet, men giver i visse tilfælde også andre oplysninger om køretøjet.

Efter § 10 a, stk. 2, nr. 2, offentliggøres det anmeldte afgiftsgrundlag.

Afgiftsgrundlaget er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet, indbefattet moms, men uden registreringsafgift.

En fastsættelse af afgiftsgrundlaget kræver, at der oplyses om bl.a. køretøjets art, mærke og model.

For brugte køretøjer kræves oplysninger om bl.a. køretøjets alder, stand og antal kørte kilometer.

I afgiftsgrundlaget indgår som udgangspunkt værdien af alt udstyr, der leveres med køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet. Der er dog udstyr, der kan holdes ude fra afgiftsgrundlaget.

Disse oplysninger skal gives til SKAT i forbindelse med, at et køretøj anmeldes til berigtigelse af registreringsafgift.

SKAT bestemmer, inden for lovens rammer, hvilke oplysninger der er nødvendige for at opgøre afgiftsgrundlaget, og som dermed skal anmeldes til SKAT.

Efter § 10 a, stk. 2, nr. 3, offentliggøres det afgiftsgrundlag, SKAT fastsætter.

Fastsætter SKAT afgiftsgrundlaget på et andet grundlag end det anmeldte, skal ændringer i forhold til det anmeldte oplyses efter § 10 a, stk. 2, nr. 4. Denne oplysning gives dog først, når der foreligger en endelig administrativ afgørelse. Indtil da vil der ske en særlig markering af det omtvistede afgiftsgrundlag.

Oplysninger om afgiftsgrundlaget for et køretøj kan således blive offentliggjort i flere omgange.

Efter § 10 a, stk. 2, nr. 5, oplyses anmelderens identitet, hvis anmelderen er en virksomhed, der er registreret efter registreringsafgiftsloven. Det er virksomheder, der forhandler eller udlejer køretøjer.

Identiteten af andre anmeldere offentliggøres ikke, f.eks. af en borger, der selv har importeret et køretøj.

Efter § 10 a, stk. 3, kan SKAT efter anmodning stille de nævnte oplysninger til rådighed på anden måde end over internettet. F.eks. på en særlig digital måde, hvor store mængder oplysninger ønskes. Eller f.eks. efter en særlig udbygning af oplysningerne.

For at efterkomme en sådan anmodning om at få oplysningerne på en særlig måde eller efter en særlig bearbejdning, kan SKAT opkræve et gebyr. Gebyrets størrelse kan ikke overstige SKATs omkostninger ved at imødekomme anmodningen.

Efter § 10 a, stk. 4, bemyndiges skatteministeren til at fastsætte regler om brug af gennemsnit for anmeldte afgiftsgrundlag for sammenlignelige køretøjer som grundlag for opgørelsen af afgiftsgrundlaget for et køretøj.

Der afgiftsberigtiges mere end 150.000 personbiler årligt. Dermed bliver datagrundlaget for fastsættelsen af gennemsnitspriser for personbiler stort, selv om personbiler forekommer i mange varianter og i meget forskellig stand, og selv om afgiftsberigtigelsen af personbiler ikke sker samtidig.

Et brugbart gennemsnit vil alt andet lige kræve, at der er anmeldt et afgiftsgrundlag for mindst 3 ensartede køretøjer inden for de seneste 30 dage.

Til § 2

Efter stk. 1 træder loven i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Efter stk. 2 har loven virkning fra dagen for lovforslagets fremsættelse. Dette skyldes, at den hidtidige praksis for afgiftsberigtigelse af demo- og leasingbiler er meget lempelig. Med loven fjernes denne lempelige praksis. For at undgå yderligere udnyttelse af denne lempelige praksis, er det nødvendigt, at loven får virkning allerede fra lovforslagets fremsættelse.

Loven har virkning for køretøjer, der anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret den 28. februar 2012 eller senere. Anmeldelser, der er modtaget før den 28. februar 2012, behandles efter de hidtidige regler.

Efter praksis afvises anmeldelser til registrering i Køretøjsregisteret, hvis der ikke er bevis for, at eventuel registreringsafgift er betalt. Loven kan imidlertid ikke håndhæves, før loven er trådt i kraft. Derfor vil anmeldelser til registrering i Køretøjsregisteret, der modtages den 28. februar 2012 eller senere, men før lovens ikrafttræden, blive ekspederet efter de gældende regler, men borgeren vil blive oplyst om, at der vil kunne ske en efterregulering af registreringsafgiften senere, hvis Folketinget vedtager loven.

Anmeldelser, der modtages efter lovens ikrafttræden, vil, hvis Folketinget vedtager loven, blive behandlet efter de til den tid gældende regler.

Stk. 3 er en overgangsordning for køretøjer, hvorom der er indgået skriftlig aftale om køb med slutbruger eller skriftlig aftale om leasing med leasingtager inden den 28. februar 2012. Disse køretøjer afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens § 8, hvis køretøjet anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret senest den 31. juli 2012.

Ved koncernforbundne juridiske personer forstås juridiske personer, hvor samme kreds af selskabsdeltagere har bestemmende indflydelse, eller hvor der er fælles ledelse.

Som nærtstående anses den skattepligtiges ægtefælle, forældre og bedsteforældre samt børn og børnebørn og disses æg-

tefæller eller dødsboer efter de nævnte personer. Stedbarns- og adoptivforhold sidestilles med oprindeligt slægtskabsforhold.

Efter stk. 4 bestemmer skatteministeren, fra hvilket tidspunkt SKAT begynder offentliggørelsen af afgiftsgrundlag efter § 10 a. Bemyndigelsen omfatter alene tidspunktet for påbegyndelsen af offentliggørelse af afgiftsgrundlag. Bemyndigelsen omfatter ikke, hvilke oplysninger der skal gives i forbindelse med anmeldelse af et køretøj til afgiftsberigtigelse.

Det forventes, at offentliggørelse af afgiftsgrundlag påbegyndes i efteråret 2012, når den fornødne it-understøttelse er udviklet.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 836 af 1. juli 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 8, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt.:

»Den afgiftspligtige værdi må ikke være lavere end den pris, der er betalt for køretøjet, jf. dog § 9, stk. 4.«

Afgiftspligtig værdi

§ 8. Den afgiftspligtige værdi for et nyt køretøj er dets almindelige pris, indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov, ved salg til bruger her i landet på registreringstidspunktet eller, hvis told- og skatteforvaltningen inden køretøjets registrering udsteder bevis for afgiftsberigtigelsen, på tidspunktet for bevisets udstedelse. I den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer indregnes altid mindst 9 pct. i samlet avance for importør og forhandler. Den afgiftspligtige værdi må ikke indeholde negativ importøravance, jf. dog § 9, stk. 3 og 4. Såfremt told- og skatteforvaltningen konstaterer, at elementer, herunder avance, som indgår i beregningen af den afgiftspligtige værdi, overflyttes eller faktureres, så de ikke længere omfattes af den afgiftspligtige værdi, kan de transaktioner, hvor den pågældende overflytning eller omfakturering er konstateret, tilsidesættes i relation til afgiften.

Stk. 2.-8. - - -

2. I § 8 indsættes som *stk. 9* og *10*:

»*Stk. 9.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse ved afgiftsberigtigelse af køretøjer på grundlag af såvel udtagelse til eget brug som salg til en virksomhed, der erhvervsmæssigt handler med eller udlejer motorkøretøjer, eller salg til en sådan virksomheds nærtstående.

Stk. 10. For afgiftsberigtigelser, hvor køretøjet er leveret af eller leveres til en interesseforbunden virksomhed, jf. ligningslovens § 2, stk. 1-4, skal

den virksomhed, der afgiftsberigtiger køretøjet, kunne godtgøre, at der i et ikke uvæsentligt omfang er foretaget afgiftsberigtigelser på et tilsvarende grundlag til andre end virksomhedens eget eller nærtståendes brug.«

3. Efter § 10 indsættes:

»§ 10 a. I forbindelse med afgiftsberigtigelsen af et køretøj offentliggør told- og skatteforvaltningen afgiftsgrundlaget på Internettet.

Stk. 2. For hvert køretøj offentliggøres:

- 1) Stelnummer.
- 2) De oplysninger om køretøjet, der anmeldes til told- og skatteforvaltningen til brug for opgørelse af registreringsafgiften af køretøjet.
- 3) Det af told- og skatteforvaltningen opgjorte afgiftsgrundlag.
- 4) Eventuel ændring af afgiftsgrundlaget i forhold til det anmeldte afgiftsgrundlag.
- 5) Anmelderens identitet, hvis anmeldelsen er foretaget af en virksomhed, der er registreret efter registreringsafgiftsloven.

Stk. 3. Told- og skatteforvaltningen kan efter anmodning stille oplysningerne til rådighed på anden måde end nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Skatteministeren kan fastsætte regler om opgørelse af den afgiftspligtige værdi på grundlag af et gennemsnit af anmeldte afgiftsgrundlag.«