

Herning d. 24. januar 2008

## Til Folketingets Skatteudvalg

### Vedr. L42, Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler

Tillad mig at kommentere ændringsforslaget, som jeg synes viser meget gode og miljøvenlige takter for nye biler, såvel som en mere retfærdig beregning af registreringsafgiften for importerede brugte biler. Min baggrund for interessen/henvendelsen er, at jeg som privat importør af en brugt bil har fået et indgående kendskab til den konflikt der eksisterer mellem den nuværende lovgivning og EU-ret (EF-Traktatens Artikel 90). En konflikt, der har eksisteret i sin nuværende form siden lovændringen i 1991, og som efter mine beregninger resulterer i, at DK hvert år ulovligt har opkrævet i størrelsesordenen 60 millioner kr. for meget afgift på de brugte importerede biler.

Ovenstående problem finder nu en positiv løsning fremover med denne lovændring, dog vil jeg gerne fremkomme med et forslag til forenkling af beregningerne, som også falder mere i tråd med EU's lovgivning og beregningsmodeller.

Tillige skal jeg vise, at den foreslåede reduktion på 7.500 kr. i den for eksporterede biler refunderede afgift formentlig kan reduceres kraftigt om ikke helt udelades. Det hænger sammen med, at de nuværende regler medfører en for høj afgift også på dette område, og med mit beregningsforslag bortfalder begrundelsen for reduktionen som et middel til at få 'pengene til at passe'. Netop størrelsen af denne reduktion har været genstand for debat under 1. behandlingen af forslaget.

Overordnet set finder jeg lovændringen positiv, og håber at Skatteudvalgets medlemmer vil overveje mit forslag og give det en seriøs behandling ved SELV at deltage i kontrollen af beregningerne og/eller udbede sig ordentligt uddybende beregninger fra Skatteministeriet. Mine eksempler drejer sig om en personbil, men tilsvarende forhold gør sig gældende for de andre typer af motorkøretøjer.

#### Forenklet beregning af registreringsafgift for importeret brugt bil

Ifølge de nuværende regler vil en ny bils afgift beregnes ud fra 'værdien uden afgift' på følgende måde: 105% af de første 76.400 kr. og 180% af resten. Der gives fradrag i værdien på grundlag af airbags, ABS bremses m.fl.

Bilens samlede handelspris indeholder altså en vis del værdi og en vis del afgift, og det er EU's holdning at dette forhold ikke ændrer sig i hele bilens levetid. Falder handelsprisen til 50%, vil afgiftsindholdet også falde til 50% af sin oprindelige værdi. Et krav om en sådan sammenhæng ses tydeligt i EU's domme på området, som det også refereres i bemærkningerne til lovforslaget (pkt. 1 og 10).

Det er derfor glædeligt, at lovforslaget (pkt. 3.1 af bemærkningerne) nu sikrer at vi i fremtiden bedre efterlever EU's intentioner på området. At såvel afgiftsknækket som diverse fradrag nedskrives med den korrekte procentdel, vil betyde det rigtige resultat. Men lovforslaget betyder også at afgiften for en brugt bil, som indføres i f.eks. 2010, vil blive beregnet efter de nye regler, uanset om bilen er fra 2008 og blev beregnet efter de nye regler eller er fra 2006 og blev beregnet efter de nuværende regler. Det er et problem, idet der jo netop ifølge EU skal tages udgangspunkt i den faktisk oprindelige afgift, for at nedskrivningen bliver korrekt.

Så hvorfor i det hele taget opstille komplicerede beregninger, der nedskriver de enkelte afgiftselementer, hvis alt hvad EU og menigmand beder om er almindelig købmandsregning. Det ses jo tydeligt, på trods af tidligere argumenter om det modsatte, at en beregning af den oprindelige afgift faktisk er mulig (pkt. 3.1 af bemærkningerne). Og da Skatteministeriets intention nu åbenbart er at der betales den rette procentdel af den oprindelige afgift, jamen hvorfor så ikke bare sige:

Handelsprisen er nu faldet til n % af den oprindelige, ergo skal afgiften være n % af den oprindelige afgift.  
Det vil da virkelig forenkle arbejdsgangen og forståelsen, såvel for Skat's medarbejdere som for den der importerer bilen.

Jeg vil derfor bede Skatteudvalgets medlemmer om seriøst at undersøge og spørge ind til, hvorfor lovforslaget ikke allerede indeholder denne forenkling. Altså virkelig selv forstå argumenterne og beregningerne bag at vælge den komplicerede model frem for den enkle.

(Hint: Hvorfor fastholder Skatteministeriet en kompliceret beregning på dette område? Er det for at sikre/fastholde et vist afgiftsprovener? Og vil et sådant provener så ikke i bund og grund samtidig være i strid med EU-lovgivning (Artikel 90), og være en ulovlig opkrævning af ekstra afgift?)

### **Nuværende lovgivnings ulovlighed i forhold til EU-retten**

Som tidligere nævnt, kræver EU at forholdet mellem den aktuelle bils handelspris og afgiftsindhold ikke ændrer sig i hele bilens levetid. I bemærkningerne til lovforslaget (pkt. 10.1) pakkedes det meget behændigt ind, at dette hidtil ikke har været tilfældet:

*"Formålet med lovforslaget er at inddrage alle disse specifikke elementer i afgiftsberegningen for brugte biler, og således at de får samme relative betydning som for nye biler. Derved vil afgiften af en brugt bil eller motorcykel altid have samme andel af bilens eller motorcyklens værdi som gælder for tilsvarende nye biler og motorcykler."*

Det skal bemærkes, at EU interesserer sig for den samlet beregnede afgiftsbelastning for den brugte bil, så Skatteministeriets forklaring om at de hidtidige domme kun vedrører andre landes specialregler, holder ikke. Det skal også bemærkes, at ifølge EU skal afgiftsandelen ses i forhold til tilsvarende *brugte* biler og motorcykler, altså de køretøjer der allerede findes i landet og som på indførselstidspunktet blev afgiftsberigtiget efter *daværende* regler.

At afgiftsknækket i dag afskrives efter en tvungen skala til ca. 10% efter 6 år, uanset at handelsprisen for en typisk bil på 6 år kun er faldet til ca. 50%, betyder en kraftig skævvridning af den andel af bilens handelspris der består af afgift. Dette har været kendt af Skatteministeriet i årevis, og Skat's tommelfingerregel siger jo også at man skal forvente at afgiften på en brugt bil er 2/3 af handelsprisen.

Beregningseksemplet i pkt. 3.1 af bemærkningerne viser 51% afgiftsindhold for en ny bil, og 51% af den tilsvarende brugte bil, hvad det naturligvis også skal gøre, jf. det nye i den proportionale nedskrivning. Men laves beregningen efter de nuværende regler på f.eks. en 6 år gammel bil med handelsværdi 80.000, giver det en afgift på 49.393 kr. altså 62 % afgiftsindhold.

De nuværende regler betyder således at andelen af afgift i en importeret brugt bil antager en forholdsmæssig større andel, jo ældre bilen er. Dette er i direkte modstrid med Artikel 90, som netop skal sikre mod den handelshindring der opstår hvis importerede varer via afgift belastes hårdere end lignende indenlandske varer.

Hvis vi ansætter antallet af importerede brugte biler til 12.000 p.a. (ifølge Miljøstyrelsens Miljøprojekt nr. 660, 2002), vil jeg foreslå at Skatteudvalgets medlemmer foretager en beregning f.eks. baseret på 2.000 stk. med alder 1 år, 2.000 med alder 2 år, o.s.v. op til 6 år. Hvis det skal være helt rigtigt, må handelspriserne også gøres variable indenfor de enkelte årgange; jeg er sikker på at materialet er tilgængeligt. Mit bud er, at der i snit er opkrævet 5.000 kr. for meget i afgift for alle importerede brugte biler siden 1991.

Når nu beregningen forhåbentlig viser et meget stort beløb som over tid er opkrævet uretmæssigt af den danske stat, vil jeg bede Skatteudvalgets medlemmer diskutere om ikke loven bør udvides med en paragraf, der sikrer en mulighed for at importører af brugte biler får mulighed for at få genberegnet afgiften efter EU's principper, for dernæst at få refunderet den uretmæssigt opkrævede afgift.

Alternativt vil jeg bede Skatteudvalgets medlemmer om at forklare det rimelige i, at den opkrævede afgift *ikke* skal tilbagebetales.

### **Bortfald af de 7.500 kr., som eksportafgiften foreslås reduceret med**

Efter de nuværende regler beregnes afgiften som skal refunderes ved eksport, efter tilsvarende regler som ved import af brugte biler. Afgiften er derfor i mine øjne (jf. foregående punkt) for høj i forhold til EU's krav om en proportional afskrivning. Det udjævnes dog af, at vurderingerne er påfaldende lave i forhold til tilsvarende biler der rejser den anden vej. Med andre ord: Man kan importere en bil og betale et i afgift, og så eksportere samme bil ugen efter og få et væsentligt lavere beløb retur.

Dertil kommer den reduktion med 15%, som skulle svare til den rest af afgiften der som ny blev pålagt som afgift af en forhandleravance. Den er sådan set OK, men at ændre værdien til 7.500 kr. for at få regnestykket til at gå op, tror jeg ikke bliver nødvendigt.

Det bemærkes i øvrigt, at der i loven står at *værdien* uden afgift for en importeret brugt bil ikke må ansættes højere end da bilen var ny, mens der for en eksporteret brugt bil står, at *afgiften* der skal refunderes ikke må sættes højere end den oprindelige. Det var nok på sin plads, om lovforslaget blev udvidet så der begge steder stod *afgift*, det er nemlig afgiften og den oprindelige afgift der er væsentlige ifølge EU.

Ved at vurdere handelsprisen på de biler der skal eksporteres, mener jeg at man kan sikre mod at biler uden reel handelsværdi eksporteres til skrotning og alligevel får udbetalt en residualafgift her i DK.

Ved beregningen af eksportafgiften, vil jeg foreslå den samme forenkling som ved import, således at residualafgiften altid sker på grundlag af den *aktuelle* bils *oprindelige* handelspris og afgift set i forhold til den nuværende handelspris.

Jævnfør beregningseksemplet i pkt. 3.1 af bemærkningerne vil det betyde en mindre afgift end i dag, men spørgsmålet er om ikke det blot betyder at man nu rammer den reelle residualafgift. Jeg tror det. Og kombineret med at vurderingspraksis så samtidig ændres til en reel vurdering både ved import og eksport, vil man helt kunne undlade reduktionen på 7.500 kr, og nøjes med de 15%.

Jeg vil derfor opfordre Skatteudvalgets medlemmer til ved stikprøver at lave nogle import- og eksportberegninger på aktuelle biler, Skat må kunne levere datamaterialet. Viser beregningerne et misforhold mellem beregning via de nuværende regler eller de forenklede regler, må det også samtidig vise hvorvidt de 7.500 kr. er nødvendige eller ej.

Som sagt indledningsvis hilser jeg i det store og hele lovforslaget og tankerne bag det velkommen. Jeg havde gerne set at man turde lave en "grønnere" beregning på nybilerne; det må så komme efterhånden.

Med ovenstående tre forslag er jeg godt klar over, at jeg medfører lidt regnearbejde for Skatteudvalgets medlemmer, men jeg mener det hører med til lovforslagets behandling at bringe de rigtige tal og ikke mindst forståelsen for dem på bordet. Specielt når der som i dette tilfælde er begrundet mistanke om at loven er i modstrid med gældende EU-lovgivning, kan man ikke sidde henvendelsen overhørig.

Registreringsafgiftloven er ikke helt enkel, for at sige det mildt, og da der er tale om anseelige beløb på årsbasis heller ikke helt uvæsentlig. Jeg er sikker på, at ordet provenuneutral høres jævnligt i forbindelse med loven. Men der er altså tale om et kludetæppe af en lov, og jeg mener der er tale om lovsjusk, hvis ikke man benytter enhver lejlighed for at forenkle en eksisterende lov, for slet ikke at nævne at fjerne uhensigtsmæssigheder.

I bemærkningerne til lovforslaget (pkt. 3.1) anføres, at "*Samlet set vil en gennemførelse af forslaget give en forenkling af reglerne for afgiftsberegning af brugte køretøjer og bringe disse regler i overensstemmelse med EU-retten.*" EU-delen er jeg enig i, men jeg har svært ved at se, at netop de foreslåede ændringer bidrager til forenklingen.

Så hvorfor ikke benytte lejligheden til virkelig at forenkle beregningerne og tilrette til de rigtige beløb? Også selv om det betyder et lidt mindre provenu fremover? Det vil da gøre det så meget lettere at forstå og arbejde med loven fremover.

Med venlig hilsen



Peter Bødker  
Liselundvej 78  
7400 Herning