



**SKATTEMINISTERIET**

MODTAGET

14 DEC. 2007

12.06

Dan. Centralte Indlevering

J.nr. 2007-511-0012

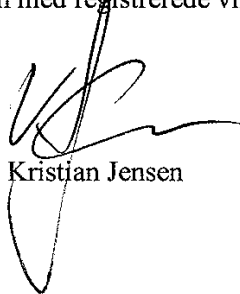
Dato:

14 DEC. 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringskema samt de modtagne høringsvar 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 ejeravgiftsloven (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  |
|---------------------------|--|---|
| Advokatrådet              | Ingen bemærkninger   |   |
| Bilbranchen               | Ingen bemærkninger   |   |
| Business Danmark          | Ingen bemærkninger   |   |
| Dansk Erhverv             | Ingen bemærkninger   |   |
| Danske Motorcyklister Råd | <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>  |
| Dansk Industri            | Ingen bemærkninger   |   |
| De Danske Bilimportører   | <p><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>   | <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>  |
| FDM                       | <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><b>FSR</b> 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><b>FSR</b> 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 <b>FSR</b> 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 reducere af godtgørelsen ved udførsel.</p> <p><b>FSR</b> 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 brugt vognsprisen, 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 skrotningsmodne, 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. 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>SKAT 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 bilmærker.</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 ombeholdt registreringsafgiften af brugte indførte biler, der er afgiftsberigtiget før lovforslagets ikrafttræden.</p> <p>Der henvises i den forbindelse til den situation der opstod ved forårets bilpakke, 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 fradrag af de 15 pct., dog mindst 7.500 kr. for personbiler.</p> | <p><u>Kommentar ad ikrafttrædelsestidspunktet</u><br/>Det udkast til lovforslag, som Michael Bosnack kommenterer indeholdt ikke overgangbestemmelser. 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 registreringsafgiftsloven 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 regelsættet miste en meget væsentlig balance. De brugte indførte biler bærer, ligesom allerede registrerede brugte biler, ofte nogle præg af alderen, som mange forhandlere af brugte 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> |

gøring, lønninger, husleje, renteudgift vedrørende den kapital der er bundet i bilerne mv. skal derimod lige som for nye biler indeholdes i den afgiftspligtige værdi. For de udførte biler vil eventuelle udgifter til klargøring mv. foregå i et andet land, og vil derfor være den danske registreringsafgift uvedkommende. Det er baggrunden for, at der forskel mellem fastsættelsen af registreringsafgiften i de 2 situationer.

Ad Ændring af forslaget til godtgørelsesordningen

**Michael Bosnack** foreslår, at der i § 7b stk. 3, tilføjes en bestemmelse om at afgiftsrefusionen aldrig kan overstige det oprindeligt betalte afgiftsbeløb, reguleret med satsreguleringsprocenten.

Forslaget er begrundet i et ønske om at undgå at der f.eks. om nogle år opstår livlig eksport af brugte autocampere eller nedslidte SUV'er til skade for statskassen.

Ad Regulering af grænsen for mindste forskel mellem afgiftsberegning og godtgørelse

**Michael Bosnack** foreslår, at minimumsgrænsen kr. 7.500 og kr. 4.000 ved eksport satsreguleres efter § 4 stk. 10.

Kommentar ad ændring af forslaget til godtgørelsesordningen

Ifølge § 7b, stk. 5 kan godtgørelsen ikke overstige den oprindeligt betalte afgift fratrukket 15 pct.

I det udkast til lovforslag, som Michael Bosnack knytter sine kommentarer til var der ikke konsekvensrettet henset til mindstegrænsen for forskellen mellem den beregnede registreringsafgift og godtgørelse.

Med lovforslaget er indsat en bestemmelse om, at forskellen mellem den beregnede afgift og godtgørelsen mindst skal være 7.500 kr. Det skønnes, at denne grænse vil sikre, at de biler der udføres, er af en sådan kvalitet, at de vil skulle erstattes af nye eller nyere eventuelt brugte indførte biler, og at udførslen derfor vil i sidste ende vil resultere i forøgede indtægter til statskassen. Af 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.

Kommentar ad regulering af grænsen for mindste forskel mellem afgiftsberegning og godtgørelse

Med lovforslaget er indsat en bestemmelse om, at forskellen mellem den beregnede afgift og godtgørelsen mindst skal være 7.500 kr. Det skønnes, at denne grænse vil sikre, at de biler der udføres, er af en sådan kvalitet, at de vil skulle erstattes af nye eller nyere eventuelt brugte indførte biler, og at udførslen derfor vil i sidste ende vil resultere i forøgede indtægter til statskassen. Af

Ad Køretøjer, der har mistet deres identitet

**Michael Bosnack** foreslår, at biler, der har mistet deres identitet, afgiftsmæssigt behandles som importerede brugte biler.

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.

Ad Skematisk afgiftsberigtigelse af 0 – 1 årige køretøjer

**Michael Bosnack** mener, at bestemmelserne om skematisk afgiftsberigtigelse af de 0 – 1 årige køretøjer bør udgå.

Forslaget begrundes med, at reglen er blevet en "kan" regel, og derfor kan give anledning til øget administration.

Ad Modregning af tidligere betalt registreringsafgift som varebil

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.

Kommentar ad køretøjer, der har mistet deres identitet

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.

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.

Kommentar ad skematisk afgiftsberigtigelse af 0 – 1 årige køretøjer

Hertil bemærkes, at der ikke er foreslået en ændring, men at det blot understreges, at den skematiske nedsættelse 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.

Kommentar ad modregning af tidligere betalt registreringsafgift som

**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 u hensigtsmæssigt, 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 uhensigtsmæssig 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 uhensigtsmæssige 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

#### Ad Afgiftsgrundlaget

**Michael Bosnack** 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.

#### Ad sjældne bilmodeller

**Michael Bosnack** 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.

allerede registrerede varebiler.

#### Kommentar ad afgiftsgrundlaget

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 for 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 trafikikkerhedsfremmende 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.

Den afgiftspligtige værdi vil fortsat være handelsværdien ekskl. registreringsafgift, ligesom for nye biler og motorcykler.

#### Kommentar ad sjældne bilmodeller

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.

Prisniveauet i andre medlemslandene i EU er ikke relevant ved beregningen af residualafgiften i biler og motorcykler registreret her i landet.



|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <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 nævnsmålinger</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 nævnsmålinger</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,</b><br/> Herning.</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.<br/> Forårets bilpakke og de ændringer, der i den forbindelse blev gennemført med hensyn til kraftig forhøjelse af skalaknækkes, fradrag for miljø- og trafikikkerhedsfremmende 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 høringsvaret fra Michael Bosnack.</p> |
|--|--|--|

## ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

22. november 2007  
Eksp.nr. 330911  
/SGA-DEP

### Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.)

Økonomi- og Erhvervsministeriet har modtaget ovenstående høring fra Skatteministeriet. Økonomi- og Erhvervsministeriet har sendt forslaget i høring hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsen samt Konkurrencestyrelsen.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes at medføre både positive og negative direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser for virksomheder, der handler med brugte biler m.v. Dette skyldes, at registreringsafgiften for brugte biler ændres med forslaget.

For importører af brugte køretøjer vil forslaget medføre positive direkte konsekvenser, idet det skønnes, at afgiften i gennemsnit vil falde med 2000 kr. pr. køretøj, hvilket på samfundsniveau svarer til positive direkte konsekvenser på ca. 50 mio. kr. årligt.

For eksportører af brugte køretøjer vil forslaget derimod medføre negative direkte konsekvenser, idet det skønnes, at afgiften i gennemsnit vil stige med 3000 kr. pr. køretøj svarende til ca. 70-80 mio. kr. årligt på samfundsniveau. Det forventes dog, at omfanget af eksporterede køretøjer vil falde, således at de negative konsekvenser på samfundsniveau reelt set vil være ca. 50 mio. kr.

Forslaget forventes således samlet vurderet at være neutralt for de omfattede erhvervsvirksomheder.

#### *Administrative konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for de omfattede virksomheder, idet der alene er tale om en ændring af de registreringsafgifter, som virksomhederne skal betale og ikke en ændring i virksomhedernes oplysningsforpligtelser.

ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf 33 92 33 50  
Fax 33 12 37 78  
CVR-nr. 10 09 24 85  
oem@oem.dk  
www.oem.dk

SJ2007113012560093 [DOR39147].TXT

Fra: Jesper Højte Stenbæk <jhs@danskerhverv.dk>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
CC: Helle Houth <heh@danskerhverv.dk>; Ulla Brandt  
<ubr@danskerhverv.dk>  
Modtaget: 29-10-2007 21:02:33  
Emne: Teknisk høring over forslag til Lov om ændring af  
registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.)

---

Dansk Erhverv har modtaget Skatteministeriets høring af 15. oktober 2007 vedrørende ovennævnte.

Dansk Erhverv har ingen umiddelbare bemærkninger til lovforslaget idet vi dog kan støtte forslaget's miljøprofil.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent

Dansk Erhverv  
Børsen  
1217 København K  
www.danskerhverv.com

Telefon: +45 3374 6000  
Mobil: +45 4033 8877  
Direkte: +45 3374 6723  
Fax: +45 3374 6080  
Mailto:jhs@danskerhverv.dk

<<http://newsletters.htsi.dk/images/dansk.erhverv/de.logo.150x65.jpg>> Med 20.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheorganisationer tilbyder Dansk Erhverv et unikt fællesskab med fokus på politisk gennemslagskraft og dybdegående virksomhedsrådgivning. Dansk Erhverv har mere end 200 ansatte, der tæller jurister, økonomer, konsulenter og andre medarbejdere. Vi tilbyder tre typer af medlemskab, som er målrettet erhvervslivets behov for differentieret rådgivning og eventuelle ønske om overenskomster.

Tilmeld dig Dansk Erhverv kurser - stadig ledige pladser  
<<http://www.danskerhverv.com/1+JuraRaadgivning/1.08+Uddannelse+og+kurser/1.8+Uddannelse+og+kurser.htm>>

SJ20071130125624140 [DOR39152].TXT

Fra: Henriette Fagerberg Erichsen <hfe@advocom.dk>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 30-10-2007 07:36:12  
Emne: Høringssvar til skatteministeriet

---

Hermed fremsendes høringssvar på høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven.

Med venlig hilsen

Henriette Fagerberg Erichsen  
Sekretær  
Direkte tlf. 33 96 97 28  
mailto: hfe@advocom.dk

Advokatsamfundet  
Kronprinsessegade 28  
1306 København K  
Tlf. 33 96 97 98

SJ20071130125514968 [DOR39684].TXT  
Fra: "Nils Suhr Andersen" <NSA@DI.DK>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 31-10-2007 12:18:53  
Emne: Justering af afgiftsberegningen for brugte biler

---

Idet der henvises til skatteministeriets høringsbrev af 15. oktober 2007 skal vi meddele, at Bilbranchen ikke har bemærkninger til forslaget om justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.

Med venlig hilsen

Nils Suhr Andersen  
Bilbranchen - Dansk Industri  
DK-1787 København V  
E-mail: nsa@di.dk / bil@di.dk  
Tlf: 3377 3337 (direkte nummer) / 3377 3377

SJ20071130125533562 [DOR39567].TXT

Fra: <Lance.Gunnarsson@businessdanmark.dk>  
Til: Lance.Gunnarsson@businessdanmark.dk  
<Lance.Gunnarsson@businessdanmark.dk>; Postkasse Afgifter <pafgift@skm.dk>  
Modtaget: 31-10-2007 08:27:33  
Emne: Høring

---

Hermed anerkendes modtagelsen af mail vedrørende "Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.)".

I den anledning kan det oplyses, at Business Danmark ikke har nogen kommentarer til lovforslaget.

venlig hilsen

Lance Gunnarsson  
Juridisk konsulent

Business Danmark  
www.businessdanmark.dk  
Tlf 33740200  
Nørre Farimagsgade 49  
1364 Kbh K

\*\*\*\*\*  
Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.dk> og indeholder ikke virus!  
\*\*\*\*\*

SJ2007113012535215 [DOR39558].TXT  
Fra: "Rolf Skovlække" <skovlokke@gmail.com>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 31-10-2007 08:49:00  
Emne: Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven

---

Vi har forståelse for intentioner i lovforslaget, men vil foreslå at det procentvise afslag, der fratrækkes under henvisning til afgiftsandel af forhandleravance nedsættes fra 15% til 10% samt et fast maksimalbeløb. Det er ikke vor opfattelse at der generelt opereres med avancer på 15% i forhandlerledet, 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.

Herudover har vi ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen  
f. Danske Motorcyklister Råd  
Rolf Skovlække



Til Skatteministeriet

Den 15. oktober 2007 har Skatteministeriet udbedt sig Dansk Industris bemærkninger (teknisk høring) til et lovudkast om justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.

I den anledning bemærkes, at lovudkastet ikke giver anledning til tekniske bemærkninger.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen

Juridisk konsulent  
Dansk Industri  
DK-1787 København V  
E-mail: lni@di.dk / di@di.dk  
Tlf: 3377 3563 / 3377 3377, mobil tlf. 2949 4402

Fax 3377 3560 / 3377 3300



Skatteministeriet  
Email: [pafgft@skm.dk](mailto:pafgft@skm.dk)

31. oktober 2007  
ACH

Vedr.: SKM 2007-511-0012 – Teknisk høring af Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler m.v.)

Idet vi takker for Skatteministeriets mail af 15. oktober 2007 angående teknisk høring af Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler m.v.), kan vi meddele, at vi har følgende bemærkninger:

Når det nu endnu engang er blevet nødvendigt at fremlægge et forslag til ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler) må det ses som en konsekvens af, at afgiftsreglerne på autoområdet er meget komplicerede og på visse områder ikke er forenelige med EU-retten. Reglerne er samtidig blevet endnu mere komplicerede efter de ændringer, der blev indført i forsommeren med vedtagelsen af L217.

Et så kompliceret afgiftssystem er vanskeligt at håndtere i praksis – både for myndigheder og for branchen. De Danske Bilimportører vil derfor opfordre til, at man - når man en gang i fremtiden ønsker at ændre på bilafgifterne - ikke blot justerer det eksisterende og meget komplekse afgiftssystem, men derimod foretager en gennemgribende reform af bilafgifterne, hvor sigtet blandt andet er at få skabt et mere enkelt system, der er lettere at administrere.

Vore medlemmer varetager importen af nye biler og berøres derfor ikke direkte af lovforslaget, som justerer afgiftsberegningen for brugte biler. Afgiftsreglerne for nye biler er komplicerede, men med den nye beregningsmetode for brugte biler, der skitseres ved hjælp af en formel i bemærkningerne til lovforslagets bestemmelse nr. 2, må reglerne for brugte biler siges at være mindst lige så komplicerede.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, eller såfremt der ønskes en nærmere uddybning, står vi naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen

Annette Christensen  
Chefkonsulent

SJ20071130125239234 [DOR39799].TXT

Fra: "CAS Casper Schad - Juridisk Afdeling" <CAS@fdm.dk>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 31-10-2007 16:05:15  
Emne: vedr. forslag til Lov om ændring af  
registreringsafgiftsloven (justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.)

---

FDM har gennemgået ovennævnte materiale og har følgende kommentarer i relation til de foreslåede regler om godtgørelse ved eksport, idet vi skal beklage at vores høringsvar fremsendes en anelse efter udløb af høringsfristen.

FDM 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 må nemlig gøre 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.

Det synes en anelse uklart for FDM, om forslaget nr. 4 skal forstås således, at et nyt minimumsfradrag på kr. 7.500 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.

Hvis hensigten med forslaget er at supplere den nuværende regel om at der ikke godtgøres beløb under 4.000/7.500 kr, kan FDM ikke støtte forslaget, eftersom FDM ikke kan anerkende et behov for yderligere afgiftsrefusion, når den grundlæggende forudsætning - at samtlige eksporterede køretøjer har opnået forhandleravance - er forkert.

Hvis hensigten med forslaget derimod er at det nye minimumsfradrag skal erstatte den nuværende regel om at der ikke godtgøres beløb under 4.000/7.500 kr - således at forslaget åbner mulighed for at opnå godtgørelsesbeløb under 4.000/7.500 kr, kan FDM derimod acceptere den foreslåede bestemmelse, eftersom det forøgede fradrag vil opvejes af en af FDM ønsket mulighed for, at også eksportører af ældre biler kan komme i betragtning til at opnå godtgørelse i forhold til den registreringsafgift der tidligere vil have været afholdt.

Med venlig hilsen

Casper Schad

Fuldmægtig, cand.jur.

FDM · Firskovvej 32 · Postboks 500 · 2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 24 · Fax +45 45 27 09 88

Side



Skatteministeriet

**Vedr. teknisk høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om vægtafgift og lov om vægtafgift mv.**

KL har modtaget forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om vægtafgift i teknisk høring. KL har ingen bemærkninger til lovforslagene.

Jeg skal beklage den sene tilbagemelding.

Med venlig hilsen

Maj Green

Ef o!41!pl upcf sl3118!

Kos!21/19/23!L 15!!

Tbht je!111297411!

Sf dNBH!

n bhA i r!ef !

Ejs!4481!4439!

X f jef l bn qt h!ef !21!

Qpt ucpl i !4481!!

3411!L, cf oi bwo!T!

Urg!4481!4481!

Gby!4481!4482!

x x x /! r!ef !

202!!

SJ20071130125743843 [DOR38861].TXT  
Fra: "Tom Karstensen" <tom@fdr.dk>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 29-10-2007 12:59:48  
Emne: Høringssvar

---

Skatteministeriet  
Afgifter  
Joel Nielsen

Lovudvalget i Foreningen Danske Revisorer har ikke bemærkninger til:

Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven ( Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv. ).

Med venlig hilsen  
FDR  
Tom Karstensen



## Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91  
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk) Internet: [www.fsr.dk](http://www.fsr.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtvedsgade 28  
1402 København K

e-mail: [pafgft@skm.dk](mailto:pafgft@skm.dk)

30. oktober 2007  
mbl (X:\Faglig\HORSVAR\2007\H143-07.doc)

### **Bemærkninger til udkast til lov om ændring af registreringsafgiftsloven – justering af afgiftsberegningen for brugte biler**

---

Skatteministeriet har 15. oktober 2007 fremsendt ovennævnte udkast med anmodning om Foreningen af Statsautoriserede Revisorers bemærkninger.

Foreningen har følgende bemærkninger til lovforslaget:

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.

FSR finder det dog uhensigtsmæssigt at indføre et mindstebeløb på 7500 for personbiler og 4000 kr. for motorcykler for den reduktion, som fradrages godtgørelsesbeløbet i forbindelse med udførsel af brugte motorkøretøjer.

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?

Reglen ses alene at blive indført for at sikre en balance mellem tabte indtægter på den nedsatte registreringsafgift på den ene side og reducere af godtgørelsen ved udførsel.

Skatteministeriet  
Afgifter  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Joel Nielsen

Pr. e-mail: [pafgift@skm.dk](mailto:pafgift@skm.dk)

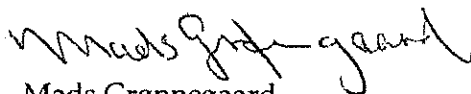
8. november 2007

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.)

Tak for muligheden for at kommentere lovforslaget.

Vi har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Mads Grønnegaard  
skattekonsulent  
cand.jur.

Skatteministeriet  
Att.: Joel Nielsen

**Hovedcentret**

Østbanegade 123  
2100 København Ø

Telefon 72 22 18 18  
Ean. nr. 5798000033788

E-mail via [www.skat.dk/kontakt](http://www.skat.dk/kontakt)  
[www.skat.dk](http://www.skat.dk)

31. oktober 2007  
J.nr. 07-167061

Jacob Iversen

## **Høring - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.) vandsektorloven**

SKAT har i teknisk høring modtaget Skatteministeriets udkast til Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.).

Vedrørende information mv. giver forslaget anledning til følgende bemærkninger:

Hvis lovforslaget vedtages, skal SKATs pjecer "Indførsel af brugte personbiler", "Import of Used Cars" og "Tilbagebetaling af registreringsafgift ved udførsel af brugte motorkøretøjer" opdateres i de elektroniske versioner.

Desuden skal der udsendes et nyhedsbrev til de 850 registrerede forhandlere, og punktafgiftsvejledningen skal tilrettes. Skønnet udgift ca. 10.000 kr.

Herudover giver forslaget anledning til følgende faglige bemærkninger:

### Ad lovforslagets § 1, nr. 2

I § 4, stk. 7, mangler § foran "8, stk. 7".

Henvisningen i § 4, stk. 1, nr. 2, "jf. dog stk. 2 og 5" giver ikke nogen mening, og bør fjernes. Henvisningen vedrører ikke "andre køretøjer" eller køretøjskategorier, men derimod fradrag for henholdsvis brændstofforbrug og sikkerhedspuder. Der er andre fradrag og tillæg, som der ikke henvises til.

I § 4, stk. 11, 1. punktum, skal henvisningen "jf. stk. 8" ændres til "jf. stk. 9".

### Ad § 1, nr. 6

"§ 15, stk. 4, ændres" skal ændres til "§ 15, stk. 1, ændres".

### Ad lovforslagets bemærkninger

Under "almindelige bemærkninger", "Lovforslagets formål og baggrund" er i sidste afsnit anført, at 7.500 kr. indsættes som en fast nedre grænse for det beløb,



der fratrækkes i forbindelse med godtgørelse af registreringsafgift for brugte biler og motorcykler, der udføres her fra landet.

Skal ændres til 7.500 kr. for brugte personbiler og 4.000 kr. for brugte motorcykler og varebiler.

Afgiftsberigtigelse af brugte biler, jf. lovforslagets § 4, stk. 8 og § 5, stk. 9, på basis af det procentvise fald i køretøjets værdi i forhold til det tilsvarende køretøjs pris som nyt, bør præciseres på den måde, at det i bemærkninger mere entydigt defineres hvilken nypris, der er tale om. Standardpris eller mindstebeskatningspris. De fleste personbiler og varebiler afgiftsberigtiges i dag enten på grundlag af mindstebeskatningsprisen eller en pris, der ligger mellem mindstebeskatningsprisen og den anmeldte standardpris, så der er behov for en præcisering.

Med venlig hilsen

Jacob Iversen

→ posten ad 2007-511-0002

Michael Bosnack – Jægersborggade 25, 4 - 2200 København N

Skatteministeriet  
Att. Joel Nielsen

København, den 14-11-07

Hej Joel!

For det første:

Hatten af for det nye forslag, Gennemgående set er det rigtig godt!  
Da du har sendt det til mig, går jeg ud fra at du vil høre nogle anmærkninger og ikke udelukkende ros.

### **Baggrund**

Det forekommer mig, at hovedformålet med lovforslaget er at stoppe Danmarks brud på EU traktaten, der er opstået med vedtagelsen af L217.

Skatteudvalget og Folketinget var allerede inden den endelige vedtagelse af L217 informeret om de traktatstridige dele af loven.

I september 2007 blev Grækenland dømt, idet landets lovgivning indebar en risiko for, at der i enkelte tilfælde kunne optræde afgiftsmæssig forskelsbehandling mellem allerede indregistrerede biler i Grækenland og importerede køretøjer. Essensen af dommen er, at et EU lands afgiftssystem end ikke i enestående tilfælde må opkræve en højere afgift for et køretøj end residualafgiften (restafgiften) udgør for et tilsvarende køretøj i landet.

I Danmark har Smart-klubben stævnet Skatteministeriet med henblik på at få anerkendt og ændret fejlene i den besluttede lov.

Ved min gennemgang har jeg koncentreret mig om de punkter, der er eller kunne være i strid med EU traktaten. Dette er ikke en fyldestgørende undersøgelse, men en hurtig udarbejdet stikordliste, der helt sikkert kræver en mere dybdegående gennemgang af fagfolk og jurister.

Der er ikke taget stilling til politiske målsætninger/intentioner.

registreringsafgift, og af denne grund bør de 15 % således heller ikke indgå i afgiftsberegnings ved import af brugt køretøj.

I dag ansætter Skat i praksis udsalgsprisen for et brugt køretøj inkl. forhandleravance. Udsalgsprisen ansættes ikke på basis af f. eks. privat eller engrospriser. Det betyder, at importsituationen forskelsbehandles afgiftsmæssigt i forhold til eksportsituationen.

#### **Forbedringsforslag vedrørende "loft for tilbagebetaling"**

Der kunne, f. eks. i § 7b stk. 3, tilføjes en bestemmelse om at afgiftsrefusionen aldrig kan overstige det oprindeligt betalte afgiftsbeløb, reguleret med satsreguleringsprocenten. Dette for at undgå at der f.eks. om nogle år opstår livlig eksport af brugte autocampere eller nedslidte SUV'er til skade for statskassen.

#### **Forbedringsforslag til satsregulering**

Minimumsgrænsen kr. 7.500 og kr. 4.000 ved eksport bør ligeledes satsreguleres efter § 4 stk. 10.

#### **Forbedringsforslag til køretøjer, der har mistet deres identitet**

I dag behandles biler, der har mistet deres identitet, på samme måde som nye biler. Dette giver en stor økonomisk fordel til disse vogne, idet den lave knæksats anvendes på samme måde som ved en ny bil, mens værdien ansættes som ved en tilsvarende brugt vogn.

Hovedsageligt er genopbyggede biler – biler, hvor skaden før reparationen udgjorde mere end 75 % af bilens værdi - berørt af denne bestemmelse. Udenlandske tidligere skadede biler, eller skadede importerede biler der opbygges her i landet nyder ikke en tilsvarende økonomisk fordel og dermed er bestemmelsen som den ser ud i dag de facto en handelshindring.

For at undgå dette bør biler der har mistet deres identitet afgiftsmæssigt behandles som importerede brugte biler.

#### **Tilpasning til Grækenlanddommen §4 stk. 12 og 13 i LBK 804**

I ændringsforslaget er § 4 stk. 13 (LBK804) bortfaldet, mens stk. 12 er videreført som nyt stk. 11. Uden den eksisterende mulighed i stk. 13 for at nedsætte afgiften yderligere ved ekstraordinære forhold vil det nye stk. 11 være omfattet af Grækenlanddommen. Det betyder reelt, at den nye lovgivning på dette punkt vil komme i større konflikt med EU-bestemmelserne, end den gældende lovgivning er.

Det er ligeledes uheldigt, at det omtalte stk. 11 er en "kan" bestemmelse. Skat vil komme i den situation, at importørerne ønsker bilen afgiftsberigtiget enten efter stk. 7 og 8 eller efter stk. 11, afhængigt af hvad der er mest fordelagtigt. Resultatet bliver derfor øget administration, flere klager og et grundlæggende mere tungt regelsæt.

Forbedringsforslag:

I den nye § 4 bør stk. 11 helt udgå, idet de her omtalte køretøjer omfattes af de nye affattelser af § 4 stk. 7 og 8.

Logisk nok bør dette dog gælde begge veje – idet der i modsat fald igen er tale om en overtrædelse af varenes frie bevægelighed.

Sagen kan løses ved, i §2 stk. 1, at tilføje et afsnit om, at køretøjer der er over 35 år gamle er fritaget for registreringsafgift.

*Anmærkning: Analogt hertil bør L6 (forskellen i importafgift på varevogne, afhængig af om de tidligere har været registreret i Danmark eller ej) gennemgås og rettes.*

### **Forbedringsforslag – klar formulering af ny § 4 stk. 7 og § 5 stk. 8**

Intentionen med bestemmelsernes formulering er tydelig for de, der har beskæftiget sig med emnet, men vil muligvis i praksis senere give anledning til misforståelser.

Jeg har forsøgsvis testet formuleringen på flere personer og disse er kommet frem til to forskellige resultater.

Eksemplet er en Audi Q7, 1. registreringsdato 22. januar 2007, 20.575 km, normal stand. Bilen kunne i januar 2007 importeres med en stykafgift på kr. 56.800.- Eksemplets bil vil med gældende lovgivning som ny i dag koste ca. 250.000 kr. i afgift.

Formuleringen i bestemmelserne tolkes dog forskelligt. De to resultater var:

- a) Afgiften vil som brugt bil ligge på omkring kr. 200.000, idet der skal sammenlignes med aktuel nyvognsimport.
- b) Afgiften vil være omkring 45.000 kr., idet der skal tages udgangspunkt i prisen, bilen har kostet i afgift på fremstillingstidspunktet.

Første resultat er afgjort det rigtige, idet 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. afgiftssænkning), så vil dette medføre, at residualafgiften på de tilsvarende brugte biler ligeledes falder.

For at der ikke kan opstå misforståelser som de fremgår ovenfor, kan formuleringen ændres til:

§ 4 stk. 8: Det procentvise fald i et køretøjs værdi efter stk. 7 beregnes som køretøjets fald i værdi før afgifter.

### **Bilmodeller i anden udformning end der er eksporteret til Danmark og sjældne modeller**

Der kan også opstå problemer med værdiansættelsen, hvis bilmodellen er speciel, eller i den udformning sjælden eller aldrig importeret som ny til Danmark. Her vil det være en fordel, at lovgiver muliggjorde en skelen til prisniveau fastlagt i det øvrige EU. Det er i dag, ikke mindst pga. af Internettet, let at afdække markedets prisniveau.

Dette har ligeledes stor betydning ved eksport. Enkelte, svært omsættelige modeller, er sjældent i Danmark. De f. eks. to eneste eksemplarer der er sat til salg, kan have et højt prisniveau (liebhaber

### Nævnsbeføjelser

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.

Det er væsentligt at undgå, at lovgivningen skal ændres hver gang, der sker en ændring i markedet eller andet, der i en særlig situation kan medføre en urimelig afgift. Omvendt er lovgiver jf. Grækenlanddommen forpligtet til at sikre, at der end ikke i enkeltstående tilfælde kan opstå en handelshindring.

Efter min opfattelse kan dette undgås, hvis motornævnet gives beføjelse til – mod ansøgning - at dispensere for en del af afgiften, beregnet efter loven, i situationer, hvor afgiften åbenlyst kommer til at ende skævt.

Dette kunne evt. tilføjes som et stk. 5 til § 11.

### § 7 stk. 1 – forskelsbehandling ved genopbygning

Biler, hvor afgiften er tabt, bør – som omtalt ovenfor - behandles på lige vis som importerede. Det betyder også, at disse biler bør have fradrag for sikkerhedspuder. Sidste del af sidste sætning ”,dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder.” bør derfor udgå.

Afsluttende

Jeg står gerne til rådighed, hvis der er spørgsmål til dette brev eller behov for uddybning af enkelte punkter eller andet.

Med venlig hilsen

Michael Bosnack

### Bilag (fremsendes pr. fax):

Kvittering for afgiftsbetaling på 5 stort set tilsvarende biler iht. gældende lovgivning. Dokumenterne er anonymiseret, men originalerne kan fremlægges overfor relevant myndighed, hvis der er brug for dette. Skat har beregnet efter gældende lovgivning. Afgørelserne 2-5 er påklaget overfor motornævn pga. fejl i L217.

- 1) Fabriksnyt (ny model, dog med stort set samme data og nypris som de brugte)
- 2) registreret i 2007 (under 1 år)
- 3) registreret i 2006 (mellem 1 og 2 år)
- 4) registreret i 2000 (over 6 år, dog uden partikelfilter)
- 5) registreret i 1999 (over 6 år, dog uden partikelfilter)

Herning d. 30. Oktober 2007

Høringssvar til "Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftloven", J. nr. 2007-511-0012

Lad os kalde en skovl for en skovl og en spade for en spade:

Lovforslaget fremsættes, fordi EU-Kommissionen (med rette!) har kritiseret de nuværende regler for beregning af registreringsafgift på brugte biler.

Helt nøjagtig er det Artikel 90 der krænkes, idet de nuværende beregningsmetoder med skalaknækket - som i øvrigt har været gældende siden starten af 90'erne - betyder en skævvridning, 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 at importerede varer via afgift belastes hårdere end lignende indenlandske varer.

Som det ganske rigtigt opremses i lovforslagets bemærkninger pkt. 8, er den nuværende lovgivning ikke i overensstemmelse med EF-Traktatens Artikel 90, men der er immervæk beregnet og opkrævet en del registreringsafgift på grundlag af loven i den forløbne tid.

For at det aktuelle lovforslag kan godkendes, skal der derfor tages stilling til, hvorledes denne ulovligt opkrævede afgift skal behandles. Det vil være nødvendigt, at personer der har fået beregnet en for høj afgift i den mellemliggende periode, kan få foretaget en fornyet beregning efter EU-medholdelige regler og derefter få refunderet det for meget opkrævede beløb. Beregningen er simpel at lave, idet alle relevante data fra indførselstidspunktet er til stede, der skal blot benyttes den nye formel i stedet for den gamle med skalaknækket.

Det foreslås derfor, at der i det nye lovforslag indføres en paragraf som beskriver muligheden for at få genberegnet en tidligere beregnet registreringsafgift med henblik på at udligne den ulovligt opkrævede afgift.

Se i øvrigt Landsskatterettens sager nr. 2-2-1620-0006 og nr. 2-2-1623-0012 for en nærmere gennemgang af, hvorfor Artikel 90 ikke er overholdt i den nuværende danske lovgivning.

Med venlig hilsen

Peter Bødker  
Liselundvej 78  
7400 Herning