



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-511-0012

Dato: 4. februar 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Ad L 42 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv., afgiftsfritagelse af brint- og elbiler og udvidelse af ordningen med registrerede virksomheder). .

Hermed sendes i 5 eksemplarer kommentar til bilag 15 – henvisning af 24. januar 2008 fra Peter Bødker.

Kristian Jensen

/ Joel Nielsen

Peter Bødker finder overordnet lovforslaget positivt, men mener samtidigt, at den del af lovforslaget, der ændrer godtgørelsesordningen ville kunne undværes, hvis beregningen af registreringsafgiften for brugte indførte biler mv. tog udgangspunkt i de skalaknæk og fradrag for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, der var gældende på det tidspunkt køretøjet blev registreret 1. gang.

Peter Bødker anfører, at der er støtte i EU-retten for, at registreringsafgiften af brugte indførte køretøjer bør være proportional og tage udgangspunkt i de skalaknæk og fradrag for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, der var gældende på det tidspunkt køretøjet blev registreret 1. gang.

Peter Bødker foreslår en afgiftsmodel, hvor afgiftsberegningen tager udgangspunkt i de skalaknæk og de fradrag, der var gældende på det tidspunkt køretøjet blev registreret 1. gang.

Peter Bødker konkluderer på den baggrund, at der er betalt i gennemsnit 5.000 kr. for meget i afgift for alle brugte indførte biler siden 1991.

Peter Bødker konkluderer videre, at da hans beregningsmodel resulterer i en lavere afgift, vil det være unødvendigt at ændre godtgørelsesordningen, da godtgørelsen derved ville blive lavere.

Hertil bemærkes, at det ikke kan siges, at de danske regler for beregning af den residuale registreringsafgift af brugte indførte biler før 24. april 2007 var i strid med EF-domstolens afgørelser. Reglerne er i deres nugældende form faktisk gennemført for netop at imødekomme tidligere domme fra EF-domstolen. Senere domme fra EF-domstolen drejer sig gennemgående om, hvorvidt de skematiske værdifald, som nogle lande har indført for at gøre administrationen af brugtbilimporten enklere, rammer rigtigt for de biler eller motorcykler, der har været udsat for størst værdifald. Det forhold, at den danske registreringsafgift er en værdiafgift, og at bilernes handelsværdi fastsættes individuelt fra bil til bil betyder, at registreringsafgiften af en bil eller motorcykel med større værdifald end gennemsnittet automatisk følger med ned.

Skatteministeriet drøfter løbende den danske registreringsafgift med Kommissionen, og der er i den forbindelse ofte foretaget tilpasninger i registreringsafgiftsloven. For det aktuelle lovforslag, er statens tab af registreringsafgift fra beskatningen af brugte biler, med nogen usikkerhed skønnet til i gennemsnit 2.000 kr. pr. bil.

Efter Peter Bødkers beregningsmodel, hvor afgiftsberegningen tager udgangspunkt i de skalaknæk og de fradrag, der var gældende på det tidspunkt køretøjet blev registreret 1. gang, ville de brugte biler miste den afgiftslempelse der ligger i, at skalaknækkene løbende forhøjes, dette i særlig grad i 2007, hvor der skete en ekstraordinær forhøjelse af skalaknækkene. Meget brændstoføkonomiske billigere brugte indførte biler, der tilfældigvis har fået nummerplader på i udlandet, før vi fik fradrag for god brændstoføkonomi her i landet, ville efter Peter Bødkers model ikke få de fradrag, som de bør få, og vil få efter lovforslaget.

Det giver nærmest sig selv, men er også bekræftet af EF-domstolen: ”artikel 90 EF har ikke til formål at forhindre en medlemsstat i at indføre nye afgifter eller i at ændre procentsatsen eller beregningsgrundlaget for eksisterende afgifter” (citater fra EF-domstolens dom i sagerne C-290/05 og C-333/05). Vi er således heller ikke af EF-domstolen bundet op på hvordan reglerne en gang har været.

Behovet for en ændret beskatning af brugte biler skyldes først og fremmest den kraftige forhøjelse af skalaknækkene, de nye fradrag for miljø- og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger og ikke mindst de nye fradrag og tillæg for brændstoføkonomiske, der blev gennemført i foråret. Det har ændret forholdet mellem afgiftsberegningen for nye og brugte biler, og i særlig grad for biler, der på en gang er meget brændstoføkonomiske, og prissat under det nye højere skalaknæk. At vi i den forbindelse ophæver den faste nedskrivning af skalaknæk og fradrag og dermed imødekommer et ønske fra Kommissionen om en mere individuel afgiftsberegning, må betragtes som en sidegevinst.