

Sendt: 17. marts 2008 18:22

Kære Skatteminister Kristian Jensen.

Som ansat ved Motorkompetancecenter Århus (hvor du var i praktik i efterårsferien 2006) er jeg nødt til og også forpligtet til at kontakte dig, da det fremsatte lovforslag L42 om ændring af registreringsafgiftsloven, har så voldsomme konsekvenser for os, at lovforslaget ikke bør vedtages i dets nuværende form.

Det skyldes,

I lovforslaget skal registreringsafgiften for brugte køretøjer tage udgangspunkt i køretøjets oprindelige nypris inkl. den daværende registreringsafgift, §4 stk. 7 a). Hvad er udgangspunktet for et køretøjs oprindelige nypris inkl. den daværende registreringsafgift, når køretøjet aldrig har været prisanmeldt eller importeret til Danmark. F.eks. en Mercedes-Benz E280 CDI, sedan, som kun har været prisanmeldt som hyrevogn (20% afgift) og nu brugt importeret, skal afgiftsberigtiges som personbil (105/180% afgift) f.eks. en BMW 530D som kun har været prisanmeldt som personbil (105/180% afgift) og nu brugt importeret, skal afgiftsberigtiges som varebil (50% afgift) f.eks. en Skoda Fabia 2,0 benzin, som aldrig har været markedsført i Danmark samt mange andre mærker og modeller som aldrig har været markedsført i Danmark.

Hvilken anmeldt pris skal anvendes som oprindelig nypris? Er det standardprisen = officiel prislister fra den danske importør, er det mindstebeskatningsprisen (kun 9% i avance til importør og forhandler) eller er det et gennemsnit af disse to priser?

I dag gives der ofte rabatter på 30-50.000 på nye biler, hvordan indarbejdes det i bilens oprindelige nypris, når en tilsvarende bil brugt importeres?

På biler som der ikke gives rabat på, spekuleres der alligevel i registreringsafgiften, for når bilen afgiftsberigtiges, sker det ofte til mindstebeskatningsprisen. Hvordan indarbejdes det i bilens oprindelige nypris, når en tilsvarende bil brugt importeres?

Hvordan skal vi forholde os til kampagnepriser?

Pt. har Volvo en kampagne på S60 modellen, som er nedsat med 60-70.000. Visse S60 modeller er pt. billigere end S40 modellen. Når en tilsvarende brugt importeres om f.eks. 3 år, skal der så tages hensyn til Volvos kampagne ved valg af oprindelig nypris, og hvem kan lige huske at der var en kampagne for tre år siden?

Saab har pt. kampagne på 9-5 2,3t aero stc. modellen, som er nedsat med 163.000. Hvilken oprindelig nypris skal anvendes ved brugt import om f.eks. tre år?

Hvordan skal en selvanmelder beregne registreringsafgiften, når han ikke kender den oprindelige nypris inkl. den daværende registreringsafgift, jf. ovenstående?

Mange nyere importerede biler har ekstraudstyr før oprindelige registreringsafgift på mellem ca. 80-160.000. Hvordan skal en selvanmelder værdisætte udstyr til oprindelige nypris inkl. daværende registreringsafgift, når en selvanmelder ikke ved hvilket udstyr der er standard eller ekstraudstyr, og hvilket udstyr der indgår i en udstyrspakke?

Som det fremgår af vedhæftede standardpris på en Honda Accord, 1994, (typisk eksportkøretøj) er der 6 forskellige standardpriser. Hvilken pris skal anvendes, for på den danske registreringsattest står ikke yderligere oplysninger om model? Anmelder ved det heller ikke, for der står ikke noget på bilen, og han har ikke den oprindelige instruktionsbog eller servicebog.

Se vedhæftede regneark, faneblad 13-14 år gl., hvor konsekvensen om valg af billigste eller dyreste standardpris er vist, samt at lovforslaget giver mindre til udbetaling, da registreringsafgiften falder betydeligt, samtidig med den nye regel om at der fratrækkes 15%, dog mindst udgør 7.500 kr., inden udbetaling.

For hvert køretøj skal der nu laves 2 priser. I 2007 have alle 4 MKC ca. 125.000 køretøjer som der skulle laves priser på. Skulle det samme antal køretøjer laves iflg. L42, skal der nu laves/kontrollers 250.000 priser, samtidig med at argumentationen for den opnåede handelspris og nypris, vil tage længere tid, da anmelderen nu også kan kræve en begrundelse for den valgte oprindelige nypris inkl. den daværende registreringsafgift.

I lovforslaget er der beskrevet, at L42 ikke vil have nogen administrativ konsekvens, og at der kan opnås en besparelse på 10 årsværk.

Hvordan det harmonerer med at der fremover skal laves/kontrolleres ca. 250.000 priser i stedet for 125.000 priser, samtidig med at mange forhandlere ikke kan blive/ikke har interesse i at blive selvanmelder, når grundlaget for at blive det ikke er til stede, da en anmelder ikke har kendskab til et køretøjs oprindelig nypris, er det stort spørgsmål?

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget forventes den nye måde at beregne registreringsafgiften på, at ville medføre et fald i gennemsnit på 2.000 kr. på hvert importeret køretøj. Som det fremgår af vedhæftede regneark, er det vores opfattelse at der er alvorlige regnefejl i lovforslaget. Som vi ser det, vil det for dyrere biler, som er mellem 1 og 4 år gamle, betyde en mindre registreringsafgift på mellem 15.000 og 40.000 kr. For ca. 60.000 importerede køretøjer og et gennemsnitligt fald på ca. 20.000 kr. vil det betyde et provenuetab på 1.200.000.000.kr. (1,2 mia. kr). Samtidig bliver der mindre til udbetaling på eksportkøretøjer, ikke kun pga. den nye regel om at de 15% minimum skal udgøre 7.500 eller 4.000 kr., men også fordi selve registreringsafgiften falder. Hvis det i gennemsnit er 6.000 kr. for 65.000 køretøjer, giver det en merindtægt på 390.000.000 (390 mio) kr. Samlet et provenuetab på ca. 810.000.000 (810 mio kr.) For at lave/kontrollere 250.000 priser i stedet for 125.000 priser må det forventes at der skal bruges flere årsværk.

Som du kan se af ovenstående giver lovforslag L42 ingen kr. og administrativ besparelse. Det giver derimod et administrativt kaos, et provenuetab tæt på 1 mia., og måske færre selvanmeldere end forudsat.

Med venlig hilsen

Torben Østergaard Gye



SKAT

Kundeafd 1 - Motor
Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg

E-mail: Torben.Gye@Skat.dk
Telefon: (+45) 72 38 46 57