



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-511-0012

Dato: 31. marts 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

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 svar på spørgsmål nr. 18, 19, 20 og 21 af 26. marts 2008.

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 18

Hvad er baggrunden for, at ministeren ikke af egen drift har tilsendt udvalget kopi af henvendelsen af 15. februar 2008 fra Torben Østergaard Gye, SKAT, Kundeafd. 1, og ministerens kommentar til denne jf. reglerne om, at ministeren skal tilsende udvalget kopi af høringsvar?

Svar:

Lovforslag L42 blev sendt i høring den 15. oktober 2007 med høringsfrist den 31. oktober 2007. Henvendelsen fra Torben Østergaard Gye er indgået i ministeriet den 19. februar 2008. Henvendelsen er derfor ikke blevet opfattet som et høringsvar, men mere som en personlig henvendelse med oplysninger om udfaldet af Torben Østergaard Gyes egne beregninger for lovforslagets virkninger for brugte indførte biler.

Under Folketingets behandling af lovforslag, men efter udløbet af høringsfristen, modtager ministeriet ofte henvendelser fra borgere og virksomheder, der ikke, eller ikke helt enslydende samtidigt er sendt til Folketingets Skatteudvalg. Det er ikke praksis at oversende samtlige henvendelser til Skatteministeriet eller skatteministeren vedrørende lovforslag til udvalget.

Spørgsmål 19

Har ministeren modtaget kommentarer fra Torben Østergaard Gye, SKAT, Kundeafd 1, til ministerens svar af 13. marts 2008, og vil ministeren i bekræftende fald tilsende udvalget kopi heraf, alternativt redegøre for indholdet af eventuelle mundtlige kommentarer?

Svar:

Ministeriet har ikke på nuværende tidspunkt modtaget en reaktion på svaret af 13. marts til Torben Østergaard Gye. Såfremt dette skulle ske, vil denne i lyset af spørgsmålet naturligvis blive oversendt til udvalget.

Spørgsmål 20

I forlængelse af ministerens kommentar til henvendelsen af 15. februar 2008 fra Torben Østergaard Gye, SKAT, Kundeafd 1, L 42 - bilag 39, hvor ministeren alene har tilsendt udvalget kopi af sit svar af 13. marts 2008 til Torben Østergaard Gye, anmodes ministeren om konkret at forholde sig til og besvare de i henvendelsen af 15. februar 2008 rejste påstande og spørgsmål. Herunder bedes ministeren udførligt forholde sig til synspunkterne i henvendelsen om, at der er alvorlige regnefejl i lovforslaget, og at forslaget i stedet vurderes at medføre et tab for statskassen på næsten en mia. kr., ligesom ministeren konkret bedes forholde sig til synspunktet om, at der skal laves kontrol af dobbelt så mange priser som i dag, set i sammenhæng med lovforslagets bemærkninger om, at lovforslaget ikke ventes at have nogen administrative konsekvenser, og at der kan opnås en besparelse på 10 årsværk.

Svar:

Med hensyn til den nævnte alvorlige regnefejl bemærkes, at Torben Østergaard Gye ikke helt har forstået, hvad lovforslaget går ud på. Det er understreget i bemærkningerne til lovforslaget, at den nypris før afgift, der er anført i regneeksemplet er en teoretisk størrelse, og at det, der danner udgangspunkt for beregningen, alene er de regler, der gælder på det tidspunkt, bilen eller motorcyklen skal afgiftsberigtiges, og så selvfølgelig køretøjets markedspris som brugt. Nyprisen inkl. afgift har alene den funktion, at den sammen med handelsprisen for den brugte bil eller motorcykel bestemmer, med hvilken procentsats de mange fradrag, tillæg og skalaknækket skal nedsættes, når afgiften af den enkelte bil skal bereg-

nes. Nyprisen før afgift har ingen funktion i beregningen, jf. at de beløb og beløbsgrænser, der indgår i regnereglerne, ændres mindst en gang om året.

Udgangspunktet for den nye måde at beregne registreringsafgiften er lige som i dag handelsprisen på det danske marked for den sammenlignelige bil eller motorcykel. Forskellen er først og fremmest, at skalaknækket ikke er fast givet alderen på bilen eller motorcyklen, men bestemmes af ovennævnte procentvise værdifald for værdien inkl. afgift.

I tabellerne nedenfor er foretaget afgiftsberegning for 4 forskellige biler. Én almindelig billigere personbil med et forholdsvist blidt værditab, en ret dyr bil, med et forholdsvist blidt værditab, en lidt dyrere almindelig personbil, med et nogenlunde gennemsnitligt værditab og en noget dyrere personbil, med et forholdsvist kraftigt værditab.

Det fremgår af tabellerne, at den største nedsættelse af registreringsafgiften sker for biler med et blidt værditab og omvendt. Nedsættelserne er i størrelsesordenen 1.100 kr. for bilen med det hårdeste værditab og op til hen ved 3.000 kr. for de biler, der er bedst til at holde værdien. For almindelige personbiler er der således tale ret beskedne ændringer i forhold til gældende regler.

Da der ved værdifastsættelsen af brugte køretøjer endvidere korrigeres for, at de ikke er i helt så god stand som de biler, der omsættes ved forhandlere, bliver forskellen mellem lovforslaget, og gældende regler mindre end beregnet nedenfor.

Peugeot 306 1,6 februar 1998		Ny bil	Værdifald	Brugt bil
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.
Afgiftspligtige værdi		82.089	78,14 pct.	17.942
Fradrag i beskattet værdi				
Radio	ja	1.000	78,14 pct.	219
Antal airbags antal	2	0		0
ABS	ja	3.750	78,14 pct.	820
Beskattet værdi		77.339	78,14 pct.	16.904
Progressionsknæk		76.400	78,14 pct.	16.698
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk	180 pct.	1.691	78,14 pct.	370
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk	105 pct.	80.220	78,14 pct.	17.533
Fradrag/tillæg forbrug	13 km/l.	3.000	78,14 pct.	656
Samlet registreringsafgift		84.911	78,14 pct.	18.558
Pris på gaden excl. leveringsomkostninger		167.000	78,14 pct.	36.500
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8				15.071
3 pct. af absfradraget				113
2 pct. af forbrugstillægget				60
Beskattet værdi				15.019
Afgift (gældende regler)				21.334
Afgift med flydende knæk (lovforslaget)				18.558
Afgiftsreduktion (lovforslaget)				2.776
Godtgørelse - 15 pct. gældende regler				18.134
Godtgørelse - 15 pct. dog mindst - 7.500 (forslag)				11.058
Godtgørelsesreduktion (lovforslaget)				7.076

Mercedes E 200, aut., 1997		Ny bil	Værdifald	Brugt bil
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.
Afgiftspligtige værdi		276.950	78,16 pct.	60.488
Fradrag i beskattet værdi				
Radio	ja	1.000	78,16 pct.	218
Antal airbags antal	4	2.560	78,16 pct.	559
ABS	ja	3.750	78,16 pct.	819
Beskattet værdi		269.640	78,16 pct.	58.891
Progressionsknæk		76.400	78,16 pct.	16.686
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk	180 pct.	347.831	78,16 pct.	75.969
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk	105 pct.	80.220	78,16 pct.	17.521
Fradrag/tillæg forbrug	10,4 km/l.	5.600	78,16 pct.	1.223
Samlet registreringsafgift		433.651	78,16 pct.	94.712
Pris på gaden excl. Leveringsomkostninger		710.601	78,16 pct.	155.200
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8				57.464
3 pct. af abs- og airbagfradragene				189
2 pct. af forbrugstillægget				112
Beskattet værdi				57.387
Afgift (gældende regler)				97.597
Afgift med flydende knæk (lovforslaget)				94.712
Afgiftsreduktion (lovforslaget)				2.885
Godtgørelse – 15 pct. gældende regler				82.957
Godtgørelse – 15 pct. dog mindst – 7.500 (forslag)				80.505
Godtgørelsesreduktion (lovforslaget)				2.452

Honda Accord 2,0 LS 1997		Ny bil	Værdifald	Brugt bil
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.
Afgiftspligtige værdi		112.195	80,35 pct.	22.051
Fradrag i beskattet værdi – kr.				
Radio	ja	1.000	80,35 pct.	197
Antal airbags antal	1	-3.725	80,35 pct.	-732
ABS	ja	3.750	80,35 pct.	737
Beskattet værdi		111.170	80,35 pct.	21.849
Progressionsknæk		76.400	80,35 pct.	15.016
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk	180 pct.	62.586	80,35 pct.	12.301
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk	105 pct.	80.220	80,35 pct.	15.767
Fradrag/tillæg forbrug	11 km/l.	5.000	80,35 pct.	983
Samlet registreringsafgift		147.805	80,35 pct.	29.049
Pris på gaden excl. Leveringsomkostninger		260.000	80,35 pct.	51.100
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8				20.286
3 pct. af absfradraget (gældende regler)				113
2 pct. af forbrugstillægget (gældende regler)				100
Beskattet værdi				20.273
Afgift (gældende regler)				30.792
Afgift med flydende knæk (lovforslaget)				29.049
Afgiftsreduktion (lovforslaget)				1.743
Godtgørelse – 15 pct. gældende regler				26.173
Godtgørelse – 15 pct. dog mindst – 7.500 (forslag)				21.549
Godtgørelsesreduktion (lovforslaget)				4.624

Opel Omega 3,0 stc. 1997		Ny bil	Værdifald	Brugt bil
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.
Afgiftspligtige værdi		228.089	84,45 pct.	35.472
Fradrag i beskattet værdi.				
Radio	ja	1.000	84,45 pct.	156
Antal airbags antal	2	0		0
ABS	ja	3.750	84,45 pct.	583
Beskattet værdi		223.339	84,45 pct.	34.733
Progressionsknæk		76.400	84,45 pct.	11.882
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk	180 pct.	264.491	84,45 pct.	41.133
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk	105 pct.	80.220	84,45 pct.	12.476
Fradrag/tillæg forbrug	8,8 km/l.	7.200	84,45 pct.	1.120
Samlet registreringsafgift		351.911	84,45 pct.	54.728
Pris på gaden excl. leveringsomkostninger		580.000	84,45 pct.	90.200
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8				34.250
3 pct. af absfradraget				113
2 pct. af forbrugstillægget				144
Beskattet værdi				34.282
Afgift (gældende regler)				56.007
Afgift med flydende knæk (lovforslaget)				54.728
Afgiftsreduktion (lovforslaget)				1.279
Godtgørelse - 15 pct. gældende regler				47.606
Godtgørelse - 15 pct. dog mindst - 7.500 (forslag)				46.519
Godtgørelsesreduktion (lovforslaget)				1.087

Kilde til priser: www.bilpriser.dk

I Torben Østergaard Gyes beregninger tages der tilsyneladende ikke højde for, at afgiften og værdien uden afgift, tilsammen skal give handelsprisen. Denne enkle matematiske sammenhæng bevirker, at når afgiften nedsættes, bliver den beskattede værdi modsvarende højere. Dette sammen med, at Torben Østergaard Gye beregner værdifaldet med udgangspunkt i værdien før registreringsafgift betyder, at hans skøn for ændringen i registreringsafgiften pr. bil bliver stærkt overvurderede. Dertil tager Torben Østergaard Gye tilsyneladende heller ikke højde for, at langt den overvejende del af de brugte indførte biler har en alder på mere end 6 år, skønsmæssigt i gennemsnit ca. 11 år, hvilket betyder, at bilernes konkrete værdifald i gennemsnit ligger væsentligt tættere på værdifaldet for de gældende konkrete skalaknæk, end hvad der gælder for nyere brugte indførte biler.

Når det gælder den administrative side af sagen, vil der ikke være tale om en nævneværdig merbelastning. Sagen er den, at der ved værdifastsættelsen, allerede efter gældende regler, skal skeles til nyprisen, når afgiften fastsættes, jf. bl.a., at den afgiftspligtige værdi ikke må overstige nyprisen. Det er således kun regnereglerne, der ændres. Alle brugtskalaer i registreringsafgiftsloven vil dog forsvinde.

Med hensyn til spørgsmålet om hvilken nypris, der skal danne udgangspunkt for beregningen af værdifaldet på fradrag, tillæg og knæk, kan der ganske rigtigt være forskelle fra bilmodel til bilmodel. Den nypris, der skal indgå i beregningen, skal ramme så tæt som muligt på den nypris, der kan siges at have været markedsdannende for den pågældende bil på det tidspunkt, bilen var ny.

Har en konkret bilmodel f.eks. næsten udelukkende været solgt via en parallelimportør til en lavere pris end den, mærkeimportøren har anmeldt for en tilsvarende bil, kan det antages, at det er parallelimportørens pris, der har været den markedsdannende.

Konkrete bilmodeller kan også komme på tilbud i en kort periode, f.eks. fordi de er ved at blive introduceret på det danske marked. Dette oftest i så begrænset omfang, at det næppe er markedsdannende. Det samme kan ske, når konkrete bilmodeller er ved at udgå. Dette er næppe markedsdannende for andet end nyere brugte udgaver af samme bil.

Spørgsmålet om størrelsen af den nypris, der indgår i beregningen vil næppe give anledning til større tvister mellem myndigheder og borgere. Sagen er nemlig den, at nyprisen kun har meget beskednen indflydelse på afgiftsberegningen. Nedsættes f.eks. nyprisen på den ovennævnte Opel Omega fra 580.000 kr. til 500.000 kr., vil afgiften kun falde med 521 kr. Kan den, der har indført bilen, omvendt få overbevist myndighederne om, at bilens handelspris ikke er 90.200 kr. men f.eks. 85.200 kr., bliver afgiften godt 3.000 kr. lavere.

Selv om lovforslaget grundlæggende bygger på de samme principper, som ligger til grund for det system, vi kender i dag, har der tydeligvis været nogen forståelsesmæssige problemer, når det gælder den praktiske anvendelse. Ved lovforslagets ikrafttræden, vil der imidlertid på SKAT's hjemmeside ligge "regnemaskiner", hvor borgere og virksomheder med enkelte indtastninger kan beregne registreringsafgiften for den enkelte bil eller motorcykel.

Med hensyn til den i bemærkningerne til lovforslaget angivne mindre belastning på 10 års-værk bemærkes, at denne lettelse vedrører den foreslåede mulighed for, at virksomheder, der forhandler brugte biler, i lighed med virksomheder, der forhandler nye biler mv., efter forslaget kan lade sig registrere efter registreringsafgiftsloven, og selv angive afgiften af bilerne.

Spørgsmål 21

Vil ministeren oplyse beregningsforudsætningerne for sit eget provenuskøn i lovforslagets bemærkninger og redegøre for på hvilken måde, de afviger fra beregningsforudsætningerne i henvendelsen af 15. februar 2008 fra Torben Østergaard Gye, SKAT, Kundeafd 1, jf. L 42 - bilag 38?

Svar:

Provenuvirkningerne af det samlede forslag skønnes at være neutral fordi der dels er et tab for statskassen på ca. 50 mio. kr. vedrørende afgift af brugte indførte biler og motorcykler samt en gevinst på et tilsvarende beløb vedrørende godtgørelsesordningen.

Det er ved beregningen af lovforslagets provenuskøn lagt til grund, at der, ligeligt fordelt ind- og udføres i alt ca. 50.000 brugte køretøjer årligt. Det er endvidere lagt til grund, at registreringsafgiften for brugte indførte biler og motorcykler i gennemsnit vil blive ca. 2.000 kr. lavere pr. køretøj, eller i alt et direkte tab for statskassen på i størrelsesordenen 50 mio. kr. på helårsbasis.

For godtgørelsen er det lagt til grund, at den vil falde med i gennemsnit 3.000 kr. pr. køretøj, således at de samlede godtgørelser for eksporterede biler skønnes at blive reduceret med i størrelsesordenen 70-80 mio. kr. Det forventes dog, at de lavere godtgørelser vil føre til et lavere antal udførte biler, og dermed et lavere antal importerede biler til erstatning af de udførte biler. Det skønnes, at udførslen af biler og motorcykler vil falde med ca. 5.000 stk. og at tabet for statskassen grundet manglende køb af biler og motorcykler til erstatning af de udførte udgør ca. 5.000 kr. pr. stk. eller i alt ca. 25 mio. kr. Dermed reduceres den umiddelbare provenugevinst ved reduktionen af godtgørelsen til i størrelsesordenen 50 mio. kr. på helårsbasis.

Det har senere vist sig, at størrelsesordenen for ind- og udførsel ligger noget over det antal, der ligger til grund for provenubemærkningerne, men da det højere niveau både gælder både ind- og udførsel, vil det centrale skøn om tilnærmelsesvis provenuneutralitet være upåvirket.

Det er ikke forsøgt at skønne på den afledte virkning af, at lovforslaget kan medføre generelt lidt lavere priser for brugte biler på det danske marked. Virkningerne heraf vil da også være meget uviste. Dette bl.a. fordi øgede anskaffelser af brugte indførte biler i stedet for nye biler, vil tendere mod at øge statskassens indtægter fra registreringsafgiften, mens lavere priser virker omvendt.