

Til folketingets Skatteudvalg

København d. 22. maj 2007

Vedr. L217 Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Den politiske del af diskussionen ønsker jeg ikke at deltage i, min henvendelse skyldes udelukkende, at jeg gennem årelang erfaring i branchen kan se nogle faktuelle problemer med detaljer i det fremsatte forslag – der måske ikke er i overensstemmelse med hensigten.

Lovforslagets formål

Jeg har i hovedtræk, iht. Pressen, forstået hensigten med lovforslaget at være en adfærdsændring hos bilkøbere:

- reduktion af CO2 udslip og anden miljøbelastning fra bilerne
- forhøjelse af bilparkens sikkerhedsniveau
- reduktion af den økonomiske fordel ved at købe tunge 4 hjuls-trækkere (SUV) og store varebiler til privat brug
- lovforslaget skal i store træk være provenuneutral for statskassen
- forslaget skulle undgå at vælte hele det nuværende afgiftssystem, men tilpasse det

Sandsynligvis ikke tilsigtede bivirkninger

1. Lovforslaget stopper totalt for import af sikre og meget økonomiske brugte biler
 - dette er en handelshindring for den frie bevægelighed af varer i EU og der er risiko for at en eventuel sag bliver tabt
 - en del af den mulige positive effekt for miljøet går tabt
2. Lovforslaget understøtter sandsynligvis en fortsat stigende eksport af brugte biler
 - belastning for statskassen ved tilbagebetaling af afgifter kan medføre at forslaget ikke er provenuneutral (Danmark er allerede i dag nettoeksportør af brugte biler)
 - lovforslaget vil samtidig opfordre til eksport af nyere, miljøvenlige, økonomiske sikre brugte biler
3. Sikkerhedsfradragenes udformning belønner store biler uden logisk begrundelse
 - disse kan i forvejen ikke købes uden sikkerhedsudstyr
4. Radiofradraget er uhensigtsmæssig opbygget
 - fradraget kunne udnyttes til fremme af sikkerheden i stedet for at belønne store biler
5. Lovforslaget reducerer sikkerheden ved en del af kassevogne
 - De facto kravet om lukkede bagsider vil medføre, at alle kassevogne sælges i denne udformning – større risiko for ulykker
6. Der er en modsigelse i forslaget vedr. særdeles brændstoføkonomiske brugte biler
 - uhåndterlig og uens ekspedition i Skat
 - risiko for misforståelse hos brugere

Forbedringsforslag – (dokumentation, udformning og begrundelse se nedenfor)

- ad 1. - Brugtafgift opkræves med samme procentsats, som der ville være indeholdt i tilsvarende ny bil
- ad 2. - Brugtafgift tilbagebetales med samme procentsats, som der ville være indeholdt i tilsvarende ny bil (parallel til 1)
- ad 3. Sikkerhedsfradragene gives som beløb i fradrag i afgiften i stedet for i den afgiftspligtige værdi.
- ad 4. Radiofradraget omfatter audio-, navigations- og håndfri udstyr og gives mod dokumentation
- ad 5. Der indføres højdekraV for ladrummet samt for læsehøjde.
- ad 6. Fradragprocenterne fjernes i forbindelse med løsning for 1. og 2.
- ad 7. Overgangsordning med trinvis stigning

De enkelte punkter er i det vedlagte materiale nærmere belyst.

Rækkefølgen i materialet er

- a) Historisk udvikling
- b) Situationen i dag
- c) Situationen ved gennemførelse af L217
- d) Eksempler/ dokumentation
- e) Formål med ændringsforslaget
- f) Ændringsforslag
- g) Udformning i praksis

Med venlig hilsen

Michael Bosnack
Jægersborggade 25, 4.
2200 København N

1. Lovforslaget stopper totalt for import af sikre og meget økonomiske brugte biler

a) Indtil starten af 90'erne beregnede vi importafgiften på basis af køretøjets oprindelige nyvognspris.

Derefter blev vurderingssystemet indført, hvor afgiften skulle svare til den i en tilsvarende danske brugte bil indeholdte restafgift.

Den beregnede restafgift blev altid opgjort med den gældende sats for fabriksnye biler på importtidspunktet – og ikke med den sats der var gældende da bilen var ny. Systemet var fair og nemt anvendeligt, så længe der kun var én afgiftssats for alle biler.

Princippet blev en lille smule udhulet, da katalysator og sikkerhedsfradrag/tillæg blev indført, idet den indeholdte afgift i to biler med samme udsalgspris kunne være forskellig.

Princippet blev stærkt strabadseret med ”Lupoloven” – reduktionen for særdeles brændstoføkonomiske biler.

Des flere fradrag og reguleringer der blev indført, des mindre anvendelig blev dette princip, hvis ikke man samtidig tog hensyn til nyvognsfradragene.

Importerer man iht. aktuel gældende lovgivning en Lupo, så får den et nedslag i registreringsafgiften på 20 %. Dette svarer ikke til det nedslag der blev givet, hvis bilen som ny kom til Danmark f. eks i 2004. På dette tidspunkt opnåede bilen et fradrag på 33 %.

Indtil denne lovændring indeholdt samtlige nye biler stort set samme afgifts procentandel. Og dermed var det rimeligt, at det samme var gældende for samtlige importerede brugte biler, uanset aktuel afgifts procentsats.

For første gang blev dette princip opgivet ved ændringen af brændstoffradraget, hvor en Lupo, der fra ny af kom til Danmark, fik en højere reduktion i 2004 end da den blev importeret brugt i f. eks 2006. Dermed opstod der en mindre handelshindring, idet den indeholdte restafgift i en Lupo fra 2004 var lavere end i en tilsvarende Lupo fra 2006.

Dette faktum er aldrig blevet prøvet ved en domstol.

b) Allerede i dag er det ikke muligt, at beregne den indeholdte afgift i 2 brugte biler med samme alder, med samme handelspris, uden at kende udstyret (katalysator) og vide om den er omfattet af ”Lupoloven”.

c) En særdeles miljøvenlig, sikker og økonomisk bil vil iht. forslaget ikke kunne importeres brugt. Bilimportørerne vil blive henvist til at importere mindre sikre, mere brændstofbrugende biler, idet fradraget i praksis kun kommer til at gavne fabriksnye køretøjer.

Dette skyldes afskrivningen af fradragene for sikkerhedsudstyr og brændstoføkonomi samt nedskrivningen af knæksatserne ved brugtbilsimporten.

For at forstå udgangspunktet skal man vide, at værditabet af en lille bil i procent af nyprisen er betydelig lavere end af en stor bil.

En 10 år gammel Polo koster i dag stadig over 50 % af dennes nypris, en 10 år gammel BMW er faldet til under 40%. Ved disse beregninger tages der ikke højde for inflationen og prisstigninger. Som tommelfingerregel kan man regne med at værditabet er større jo større og dyrere bilen er. Knækssystemet straffer økonomibiler, idet det i sin nuværende udformning medfører at det beløb, der betales 180 % afgift af faktisk ikke kun procentvis, men ligeledes også nominelt kan blive højere end da bilen var ny.

Knækssystemet tager heller ikke højde for at store, dyre køretøjer har et meget større værditab end små økonomibiler, idet der arbejdes med de samme krone-grænser – uanset bilens værdi – grænserne er udelukkende afhængig af bilens alder.

Dette problem kunne ligeledes løses med en procentvis ansættelse af afgiften på en brugt bil, svarende til procentsatsen for bilen, hvis den var importeret som ny.

Afskrivningen på brugte biler er med ganske små afvigelser gennemsnitlig den samme i hele EU, og netto restværdi procentsatsen er stort set ikke afhængig af bilens nyvognsbeskatning.

Knæksatserne for brugte biler baserer på den filosofi, at en bil taber hurtigere i værdi hvis man ser bort fra afgiften. Teorien baserer på, at afgiften nedskrives langsommere end bilen, og at den indeholdte restafgift i en brugt bil bliver større med alderen.

Skattelovgivningen giver ikke mulighed for en separat afskrivning af afgift og bil over forskellige tidsrammer, men betragter bilens pris som enhed.

Lovforslaget indeholder følgende satser for afskrivning af fradrag for sikkerhedsudstyr samt brændstoføkonomi og for brugtbils knækkene:

tabel iht L217			
Køretøjets alder	A Frdrag efter § 3, stk. 2 og § 4, stk. 2	B Frdrag efter § 8, stk. 7	C Tillæg efter § 4, stk. 3
0 – 1 år	17,00%	30,00%	17,00%
1 – 2 år	12,00%	22,00%	12,00%
2 – 3 år	10,00%	18,00%	10,00%
3 – 4 år	8,00%	14,00%	8,00%
4 – 5 år	6,00%	11,00%	6,00%
5 – 6 år	4,00%	7,00%	4,00%
Over 6 år	2,00%	3,00%	2,00%

Knæksatser	105%
0 – 1 år	
1 – 2 år	46.800
2 – 3 år	38.700
3 – 4 år	30.600
4 – 5 år	22.500
5 – 6 år	14.500

Tabellen medfører, at en meget sikker, meget økonomisk bil som fabriksny vil koste mindre i afgift end hvis den importeres brugt som mellem 1 og over 10 år gammel – og dermed vil disse biler holdes fuldstændigt ud af markedet.

d) Eksempel: Den nye basis udgave af Smart 0,8 Cdi eller en lignende bil.

Antager man, at fabrikken sælger denne bil for Euro 8.000 til importøren, med udstyret:

- radio
- partikelfilter
- 6 airbags
- ESP
- 1 selealarm
- Crash test 5 stjerner (mig bekendt ikke offentliggjort endnu – derfor under forbehold)

Modellen vil leve op til alle de ønsker, lovgiveren har haft ved udformningen af L217.

Registreringsafgiften vil skulle opkræves iht tabellen:

	Ny bil	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	5-6 år	6-7 år
Salgspris	103.350	87.848	82.680	77.513	72.345	67.178	62.010
teoretisk indkøb	83.921	47.702	43.380	38.849	34.151	29.363	24.549
Afgift	19.429	40.146	39.300	38.664	38.194	37.814	37.461

Regnestykket iht lovforslaget ser ud som følgende eksempel:

Lovforslag L217 fra 25-04-2007		Fabriksny	Bil Model A	
km/liter Diesel	30,3			
eller km/liter Benzin	0			
Sats I t.o.m. kr.	kr 74.000	sats I	105,00%	
Sats II fra kr.	kr 74.001	sats II	180,00%	
		Toldkurs	7,4492	
Beregning af afgiftspligtig værdi:				
* Indkøbspris excl. moms		8.000 €		59.594 kr
* Hjemtagelsesomkostninger				2.000 kr
* Ombygning				0 kr
* Avance (min 9%)				5.543 kr
* Forhandlerpris ekskl. moms				67.137 kr
* Moms				16.784 kr
* Forhandlerpris inkl. moms				83.921 kr
Tillæg i værdi: (gælder ikke for varebiler på 30 %)				
* Ingen airbags		kr 7.450	0	0 kr
* Kun 1 Airbag		kr 3.725	0	0 kr
Fradrag i værdi:				
* Radio		kr 1.000	1	-1.000 kr
* NCAP bedste karakter		kr 2.000	1	-2.000 kr
* Partikelfilter		kr 4.000	1	-4.000 kr
* ABS bremses		kr 3.750	1	-3.750 kr

* Airbags					
	Max 6 stk				
	a	kr 1.280	6	<u>-5.120</u>	kr
ESP år 2007		kr 2.500	1	<u>-2.500</u>	kr
Afgiftspligtig værdi				<u>65.551</u>	kr
Registreringsafgift før fradrag				<u>68.829</u>	kr
Frdrag i registreringsafgift (personbiler, campere og busser)					
* Højre sidespejl indiv. justerbar		kr 0	1	<u>0</u>	kr
* Bagrudevisker/vasker 2007		kr 0	0	<u>0</u>	kr
* Selealarmer 200 kr max 3 stk		kr 200	1	<u>-200</u>	kr
Frdrag i registreringsafgift (varebiler)					
* Højre sidespejl indiv. justerbar		kr 0	0	<u>0</u>	kr
* Bagrudevisker/vasker		kr 0	0	<u>0</u>	kr
* Højtmonteret stoplygte		kr 0	0	<u>0</u>	kr
Registreringsafgift før evt. brændstoffradrag				<u>68.629</u>	kr
Frdrag/tillæg for brændstoføkonomi					
* Diesel				<u>-49.200</u>	kr
* Benzin				<u>0</u>	kr
Registreringsafgift				<u>19.429</u>	
Udsalgspris ex. moms:				<u>86.566</u>	kr
Udsalgspris:				<u>103.350</u>	kr

Afgiftsreduktionen for brændstoføkonomien vil sørge for, at denne vogn – selvom den er forholdsmæssig dyr pga. den moderne teknik – vil kunne finde en plads i markedet – og bidrage til et bedre miljø og sikkerheds balance.

Er samme bil nu blevet 14 måneder gammel, og skal til Danmark, da importøren ønsker at bidrage til anskaffelsen af sikre og miljøvenlige biler, vil han opdage, at det i praksis ikke kan lade sig gøre. Regnestykket ser efter lovforslaget sådan ud:

Lovforslag L217 fra 25-04-2007 Brugt Bil Model A 1-2 år			
km/liter Diesel	30,3		
eller km/liter Benzin	0		
Sats I t.o.m. kr.	kr 46.800	sats I	105,00%
Sats II fra kr.	kr 46.801	sats II	180,00%
Beregning af afgiftspligtig værdi:			
* Forhandlerpris inkl. brugtmoms			<u>47.702</u> kr
Tillæg i værdi: (gælder ikke for varebiler på 30 %)			
* Ingen airbags	kr 7.450	0	<u>0</u> kr
* Kun 1 Airbag	kr 3.725	0	<u>0</u> kr
Frdrag i værdi:			
* Radio	kr 1.000	1	<u>0</u> kr

* NCAP bedste karakter	kr 2.000	1	<u>-440</u>	kr
* Partikelfilter	kr 4.000	1	<u>-880</u>	kr
* ABS bremses	kr 3.750	1	<u>-825</u>	kr
* Airbags				
Max 6 stk				
a	kr 1.280	6	<u>-1.126</u>	kr
ESP år 2007	kr 2.500	1	<u>-550</u>	kr
Afgiftspligtig værdi			<u>43.880</u>	kr
Registreringsafgift før fradrag			<u>46.074</u>	kr
Frdrag i registreringsafgift (personbiler, campere og busser)				
* Højre sidespejl indiv. justerbar	kr 0	1	<u>0</u>	kr
* Bagrudevisker/vasker 2007	kr 0	0	<u>0</u>	kr
* Selealarmer 200 kr max 3 stk	Kr 200	1	<u>-24</u>	kr
Frdrag i registreringsafgift (varebiler)				
* Højre sidespejl indiv. justerbar	kr 0	0	<u>0</u>	kr
* Bagrudevisker/vasker	kr 0	0	<u>0</u>	kr
* Højtmonteret stoplygte	kr 0	0	<u>0</u>	kr
Registreringsafgift før evt. brændstoffradrag			<u>46.050</u>	kr
Frdrag/tillæg for brændstoføkonomi				
* Diesel			<u>-5.904</u>	kr
* Benzin			<u>0</u>	kr
Registreringsafgift			<u>40.146</u>	
Udsalgspris ex. moms:				kr
Udsalgspris:			87.848	kr

Han skal kunne erhverve bilen for omkring halvdelen af nyprisen, og så erlægge det dobbelte af den afgift, bilen skulle betale, da den var ny.

Den teoretiske indkøbspris for en sikker økonomibil vil ikke kunne opnås nogen som helst steder i EU. Afgiften vil selv i år 7 være næsten det dobbelte af nyvognsafgiften.

Ved gennemsnitsbiler vil fejlen ikke være særlig iøjnefaldende – og for biler i den tunge brændstofsugende klasse vil tabellen med hurtig afskrivning af tillægget for manglende brændstoføkonomi blive en fordel.

Der eksisterer et stort marked for brugte biler idet langt fra alle forbrugere har viljen eller råd til at købe fabriksnyt. Brugte biler med ældre teknik er oftest mere miljøbelastende end nye. Skal der importeres brugt, og vil man opnå lovens formål, vil det være en fordel at anlægge samme målestok for brugte som for nye biler. Lupo 3L findes ikke længere som ny, men har i udlandet stadigvæk en høj handelspris.

Gennemføres L217, vil importen af disse biler blive umulig, da de fremover ikke vil få nævneværdig fradrag. Til gengæld vil det blive attraktivt at importere f. eks 1,7 Sdi modellen, der kan indkøbes for under det halve, men handles i Danmark på næsten samme niveau.

Registreringsafgiften på begge modeller vil stort set være ens.

Resultatet af L 217 er et total stop for import af sikre økonomibiler – og dermed vil loven ikke opnå den tilsligtede effekt – og samtidig være en handelshindring indenfor EU.

e) En løsning af dette problem skal være nemt, og skal være muligt at implementere i det nu fremsatte lovforslag. Løsningen skal være nemmere at håndtere i praksis for Skat end de hidtil gældende regler.

Det skal opnås, at der ikke opstår handelshindringer, og at formålet med L217 ligeledes virker overfor brugte biler.

f) Fjerner man knæksatsen samt afskrivning for sikkerhed og brændstoføkonomi fuldstændig og ændrer princippet til at afgiften på en brugt bil til enhver tid svarer til samme procentandel i bilens handelspris, som den ville have været for bilen som ny efter aktuel lovgivning, er hensigten med loven opnået.

Fordele:

- Loven bliver let gennemskuelig
- Knæksatser pr år og komplicerede procentafskrivninger på sikkerhedsfradrag og brændstofforbrugsfradrag/tillæg vil forsvinde og gør håndteringen nem for Skat
- Brugtbilsimportører vil foretrække økonomiske, sikre modeller

Ser man på ovf viste tabel efter denne ændring, så vil billedet se sådan ud:

	Ny bil	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	5-6 år	6-7 år
Salgspris	103.350	87.848	82.680	77.513	72.345	67.178	62.010
teoretisk indkøb	83.921	47.702	43.380	38.849	34.151	29.363	24.549
Afgift	19.429	40.146	39.300	38.664	38.194	37.814	37.461
Afgift /ændringsforslag	19.429	16.515	15.543	14.572	13.600	12.629	11.657

Bør man se bort fra udstyr?

Når bilen er ældre er det oftest ikke muligt at konstatere, om udstyret er fabriksmonteret eller ej. Store tunge biler, der eksporteres (se næste afsnit), vil få en urimelig fordel med afgiftsprocenten, hvis man tog højde for udstyret, mens eventuel tab på procentsatsen ved udstyr på små biler er næsten akademisk, især da dette jo alligevel genererer afgift ved fastsættelsen af handelsprisen – der med udstyr er højere.

Formuleringen kan være simpel, som f. eks.

”Afgiften ved import/eksport af brugt bil – uanset alder – ansættes med samme procentsats af handelsværdien som bilen skulle berigtiges med, hvis den var ny. Ved procentberegningen ser man bort fra værdien af fabriksmonteret og eftermonteret ekstraudstyr. Værdien af ekstraudstyr kan dog indgå i fastsættelsen af den aktuelle brugtbils handelspris. Kan importør/eksportør ikke dokumentere andet, er anmeldte standardpriser i køretøjets første registreringsår grundlag for beregningen af procentsatsen.”

I praksis kan dette løses på den måde at man ved anmeldelsen af brugt bil til afgiftsbetaling afkrydser udstyrslisten som f. eks ved tidligere toldsyn. Et beregningsskema svarende til det ovf viste kan lægges på Skats hjemmeside, og importøren skal vedlægge udfyldt beregningsskema ved afgiftsberigtigelsen. Der fremkommer en procentsats af afgiften der ville være indeholdt, forudsat bilen var ny, og denne procentsats betales af den aktuelle handelspris.

Arbejdsbyrden for Skat vil reduceres til kontrol og fastsættelse af handelsprisen.

2. Lovforslaget understøtter sandsynligvis en fortsat stigende eksport af brugte biler

a) Siden afgiftsrefusion ved eksport blev mulig, stiger antallet af eksporterede biler fra år til år.

b) Danmark er i dag nettoeksportør af brugte biler.

Fremgangsmåde: Eksporteres en bil i dag, bliver afgiften andelsmæssig tilbagebetalt.

Skat opkræver et gebyr på kr. 180 for beregning af prisen. Når den indeholdte afgift er fastlagt, fratrækker Skat 15 % og udbetaler restbeløbet, når eksportør forelægger dokumentation for at køretøjet har forladt landet.

Eksporterede biler: Der eksporteres typisk større og store mellemklassebiler og luksusbiler af mærker, der er svære at afsætte på det danske marked samt biler, der er i så ringe stand at de ikke ville kunne finde en køber til en pris der svarer til afgiftsrefusionen.

En meget stor del af disse biler ender på skrotpladser i andre lande, idet de ikke har en nævneværdig markedsværdi i udlandet – Skats refusionssystem sørger for at priserne for usalgbare biler holdes på et kunstigt højt niveau i markedet.

En anden markedssucces i eksporten er nedslidte kassevogne, der uden afgiftsrefusionen oftest vil være tæt på usalgbare.

Interessant nok bliver biler af anerkendt mærke i økonomiklassen i dag stort set aldrig eksporteret.

Årsag: Det nuværende knæksystem for afgifter på brugte biler.

Systemets idégrundlag er åbenlys. Man regner med, at bilernes indhold af restafgift stiger med

årene, at bilens egentlige værdi falder, og køretøjet kun holdes i live pga. de høje

nyanskaffelsespriser, der forårsages af afgiftsbelastningen. Teoretisk er dette korrekt, i praksis har det dog vist sig, at systemet nærmet får den modsatte effekt.

Knæksatsernes ændring med årene er en fordel, hvis man ønsker at holde brugte biler ud fra markedet – men siden Danmark refunderer afgifter ved eksport, har denne fordel vendt sig til ulempe.

c) I fremtiden, ved gennemførelse af L217, vil det til gengæld være en god fidus at eksportere sikre økonomibiler, selvom der var et loft, at afgiftsrefusionen ikke kan overstige den erlagte nyvognsafgift. Senest fra år 2 vil det være en god forretning for bileksportører at sende disse biler ud af landet – og at tage større BMW, Audi og lign. med hjem.

Ser man på tidligere viste tabel, så vil importøren i mange år kunne få refunderet nyvognsafgiften, og da afskrivningen på økonomibiler overalt er meget lav – sammenlignet med store vogne, vil der kunne opnås en stor fortjeneste ved videresalg af den eksporterede vogn i udlandet.

d) Tager man samme tabel som vist ovf. ser man i den sidste linie den teoretiske refusion ved eksport efter fradrag af 15 %

	Ny bil	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	5-6 år	6-7 år
Salgspris	103.350	87.848	82.680	77.513	72.345	67.178	62.010
teoretisk indkøb	83.921	47.702	43.380	38.849	34.151	29.363	24.549
Afgift	19.429	40.146	39.300	38.664	38.194	37.814	37.461
Eksportrefusion		34.910	34.174	33.621	33.212	32.882	32.575

e) Formålet med at ændre L217 som vist under 1 f) kan samtidig være at hindre tilbagebetaling af afgift på et urealistisk niveau til skade for statskassen og at forhindre at sikre miljøbiler bliver eksporteret i unormalt omfang. Det bliver mindre attraktivt at eksportere brugte biler, især hvis disse egentlig skulle skrottes, idet den indeholdte restafgift ikke stiger med alderen..

Er det ikke længere muligt at få refunderet en andelsmæssig for høj afgift, vil markedsprisen på køretøjet falde til et realistisk niveau, og dermed vil afgiftsrefusionen ligeledes falde yderligere – og i mange tilfælde komme under bagatelgrænsen.

Der er ikke risiko for forhøjet import idet vægt – og ejerafgifterne ikke gør denne type køretøj interessant.

Selv om man ser man bort fra det forventede fald i markedsprisen og 15 % fradraget, så vil gennemførelsen af ændringen under 1 f) gøre eksporten meget mindre attraktiv:

Eksempel:

	Ny bil	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	5-6 år	6-7 år	11 år
Salgspris	811.891	569.404	528.629	487.855	406.485	325.116	243.747	100.000
teoretisk indkøb	307.211	215.508	198.841	182.173	151.007	119.868	88.703	25.000
Afgift	504.680	353.895	329.788	305.682	255.478	205.248	155.045	75.000
<i>Afgift /ændringsforslag</i>	<i>504.680</i>	<i>353.947</i>	<i>328.601</i>	<i>303.255</i>	<i>252.676</i>	<i>202.096</i>	<i>151.516</i>	<i>62.161</i>

Et typisk eksempel ved eksport af svært omsættelige køretøjer er

Mercedes 300E, årgang 1988	afgiftsrefusion:	40.000 kr.
Markedsværdi ved afgiftsberegning		55.000 kr.
Forhandlerens indkøb		30.000 kr.
Afgiftsandel i denne bil, hvis den blev købt fabriksny ca.		60%
<i>Afgiftsrefusion ved foreslået % erstatning</i>		<i>33.000 kr.</i>

Samtidig kan det så forventes, at den af skatteministeriet fremlagte provenuberegning alligevel vil kunne holde stik, idet en stigende tilbagebetaling af registreringsafgifter ikke var medtaget i beregningen.

f) Ændringsforslag til L 217: Samme som under 1

3) Sikkerhedsfradragenes udformning belønner store biler

a) Sikkerhedsfradragene blev indført for at undgå, at køber valgte en usikker bilmodel, når der var afgift på sikkerhedsudstyr.

b) Ved beregning af registreringsafgiften reduceres den afgiftspligtige værdi med fradrag for sikkerhedsudstyr.

Dette princip er bibeholdt i lovforslaget.

Værdien af dette fradrag er dog forskellig, idet fradragbeløbene i dag overstiger produktionsprisen – og dermed er blevet til en slags indirekte subvention.

Idéen i dette er god nok – idet det holder usikre biler fra markedet.

Det viser sig dog at der er mest handlingsbehov i mini og supermini klassen.

c) Ved en bil, hvor den afgiftspligtige værdi i alt ligger under knækket (105 % grænsen), er værdien af fradrag kun 105 %, mens den for biler der overstiger knækket, for den del der overstiger knækket, er 180%.

Eksempel:

	Fabrikspris	Fradrag i værdi	Reduktion i afgiftspligtig værdi	Reduktion i afgift (køberens besparelse)
Bil A	50.000	Alt	14.370 kr.	15.089 kr.
Bil B	100.000	Alt	14.370 kr.	25.866 kr.

I fradrag i den afgiftspligtige værdi gives:

Radio	kr. 1.000
NCAP	kr. 2.000
Airbag 3-6	kr. 1.280 (maks. kr. 5.120)
ABS	kr. 3.750
ESP	kr. 2.500

Antages det, at der i fremtiden sælges omkring 30 % af biler, der ikke overstiger knækket, mens resten overstiger denne, så vil den gennemsnitlige værdi af fradragene pr fabriksny bil være omkring kr. 22.700.

d) Ser man på et marked, hvor staten ikke regulerer forbrugernes købsadfærd ved sikkerhedsudstyr med hjælp af afgiftspolitik, som f. eks Tyskland, så er der en interessant iagttagelse:

Efter bare 5 minutters internetbaseret tilfældig gennemgang af fabrikanternes prislister kan det konstateres, at det stort set er umulig at erhverve en bil i Golf klassen eller derover uden mindst 4 airbags, uden ESP, og uden ABS. Derimod er der en del mindre modeller, der ikke har den fulde sikkerhedspakke, hvor den enten slet ikke kan fås eller hvor den koster ekstrapris.

Ud fra denne 5 minutters erfaring kan man formode, at biler i den store klasse måske slet ikke længere produceres uden sikkerhedsudstyr – mens der stadig kan findes mange, der går på kompromis i miniklassen.

Ser man på den reelle ekstrapris for sikkerhedsudstyr, kan fabrikkernes tyske prislister være til hjælp. Tysk køber kan i øvrigt typisk opnå 10 % rabat på ekstraudstyr og forhandleren har typisk over 20 % i bruttoavance på fabriksmonteret udstyr.

Her nogle eksempler (brutto listepreiser) fra nettet (forbehold for evt. fejl):

Model	Serie Airbags	2 ekstra Airbags	pr. stk kr. ex tysk moms	pr. stk. inkl dansk moms
Peugeot 107 (petit filou)	4	€ 260,00	kr 814,96	kr 1.018,70
Peugeot 107 (filou)	4	€ 260,00	kr 814,96	kr 1.018,70
Peugeot 107 (urban move)	4	€ 260,00	kr 814,96	kr 1.018,70
Peugeot 206	2	€ 260,00	kr 814,96	kr 1.018,70
Peugeot 207	2	€ 260,00	kr 814,96	kr 1.018,70
Peugeot 307 (filou)	6	X		
Peugeot 407 (tendance)	9	X		

Toyota Aygo	6	X		
Opel Agila	4	X		
Opel Corsa	4	X		
Opel Astra	6	X		
VW Fox	2	€ 266,00	kr 833,76	kr 1.042,21
VW Polo	4	€ 451,38*	kr 707,41	kr 884,27
VW Golf	6	€ 297,50	kr 932,50	kr 1.165,63
Smart 0,8 Cdi	2	€ 290,00	kr 454,50	kr 568,12
Kia Picanto	4	X		
Kia Rio	6	X		

* 4 ekstra airbags

		ESP	kr. ex tysk moms	inkl dansk moms
Peugeot 107 (petit filou)		X		
Peugeot 107 (filou)		€ 420,00	kr 2.632,94	kr 3.291,18
Peugeot 107 (urban move)		€ 420,00	kr 2.632,94	kr 3.291,18
Peugeot 206		€ 460,00	kr 2.883,70	kr 3.604,62
Peugeot 207		€ 460,00	kr 2.883,70	kr 3.604,62
Peugeot 307 (filou)		serie		
Peugeot 407 (tendance)		serie		
Toyota Aygo		X		
Opel Agila		X		
Opel Corsa		X		
Opel Astra		serie		
VW Fox		€ 415,48	kr 2.604,61	kr 3.255,76
VW Polo		€ 415,48	kr 2.604,61	kr 3.255,76
VW Golf		serie		
Smart 0,8 Cdi		serie		
Kia Picanto		X		
Kia Rio		serie		

e) Skal der opnås en reel tilvækst i sikkerhed i vognparken, kan dette ikke opnås ved at give en stor bil 171 % af afgiftsbesparselsen af det beløb en lille vogn ville kunne opnå. Det vil være betydelig mere effektivt, at give en krone-reduktion i den endelige afgift, hvor sikkerhedsudstyr tæller ens, uanset vognens øvrige pris – som man f. eks. gør det med selealarmer, der jo ligeledes er sikkerhedsudstyr..

Med de satser, der er indeholdt i lovforslaget, virker det som om hensigten er at sikkerhedsudstyret ikke kun skal fritages for afgift, men ligeledes skal subventioneres gennem afgiftsreduktionen, således at det bliver prisneutral for køber, om han/hun køber med eller uden udstyr – og dermed vil beslutte sig til en model med sikkerhedsudstyr.

f) Ønskes det at fremskynde køb af sikre minibiler med bla. ESP, så kunne afgiftsreduktionen, provenueneutral for statskassen, omlægges til at være.

	Antal	fradrag	I alt
Radio	1	1.500	1.500
NCAP	1	3.000	3.000
ABS	1	5.000	5.000

Airbag	4	1.800	7.200
ESP	1	6.000	6.000
Total			22.700

Ved at bibeholde en reduktion for alle bilklasser, selvom udstyret i dag er standard i alle større bilmodeller, forhindres at det bliver attraktivt for importører at bestille special-serier af mindre sikre modeller til det danske marked, alle at købe hidtil ukendte mærker med lav sikkerhedsniveau til landet.

Fordelen med denne lille ændring vil ligeledes være, at det bliver nemmere at håndtere for Skat og der vil være mindre mulige fejlkilder.

Analogt hertil kunne fradraget for partikelfilter ved diesel biler flyttes til at udgøre et krone fradrag på kr. 6.000.-

Merforbruget gennem partikelfiltret rammer en lille brændstoføkonomisk bil ulige mere hårdt med de foreslåede nye afgifter end en stor luksusvogn.

Antages merforbruget at udgøre 0,5 km/liter, så vil den lille vogn blive ramt af en tabt afgiftsreduktion på kr. 2.000, mens den store slap med en ekstrabetaling på kr. 500.-

Dette begrundes at flytte partikelfilterfradraget fra den afgiftspligtige værdi over til en kronerreduktion.

4. Radiofradraget er uhensigtsmæssig opbygget

a) Radiofradraget blev indført, idet afgiften kun skulle ligge på bilen.

b) I dag er radiofradraget ens, kr. 1.000 i den afgiftspligtige værdi.

c) Lovforslaget indeholder ikke forslag om ændring af radiofradraget.

d) Radiofradraget betyder i praksis ofte et lille tilskud til bilen, da mange fabrikker monterer en radio til en meget lav anskaffelsespris, men alligevel opnår et fradrag på kr. 1.000.- og dermed bliver biler der kommer i 180 % afgiftsklassen mere støttet end de billige biler.

Køber erstatter typisk lige efter købet radioen med eftermonteret bedre fungerende udstyr.

e) I forbindelse med L217 kunne man opnå et mere hensigtsmæssig radiofradrag og forhøje sikkerheden, hvis fradraget omfatter:

- audio
- navigation
- håndfri telefonudstyr

f) Et sådant fradrag kan ikke fastlægges i et ens kronebeløb idet der kan købes forskelligt udstyr. Samtidig skal Skat ikke pålægges yderligere opgaver.

For at undgå at en del af bilens pris bliver flyttet i dette udstyr – for at reducere afgiften – skal det pålægges importør at dokumentere fabrikens forbrugersalgspris af det monterede udstyr i henhold til fabrikens katalog i enten Tyskland, Italien eller Frankrig. Fradraget før afgiftsberegningen bør så udgøre udstyrets udenlandske pris med fradrag af den udenlandske moms og med fradrag af 10 % handelsavance og med tillæg af dansk moms. Det bør være importørens opgave at udfylde blanket hertil ved afgiftsbetalingen.

5. Lovforslaget reducerer sikkerheden ved en del af kassevogne

- a) Der har ikke været forskel, om en kassevogn har sideruder eller er af lukket opbygning.
- b) Alle ved, hvad en kassevogn er – men det er svært at definere denne, således at en SUV ikke også kan komme ind under bestemmelserne.
- c) Risikoen for ulykker især i byzonen er højere med en lukket kassevogn, hvor kun spejlene kan anvendes, frem for en kassevogn med ruder, hvor cyklister kan ses ved at dreje hovedet, uden at der er blinde vinkler. L 217 vil medføre, at kassevogne med ruder stort set vil uddø.
- e) L 217 skal være en sikkerhedspakke og det virker ikke hensigtsmæssigt at gennemsnittet af kassevogne på vejene bliver mindre sikkert. Kan man definere en kassevogn, uden at SUV'er kan komme ind under det, kan afgiften for erhvervet bibeholdes på den aktuelle sats på 30 %.
- f) En nem definition kan være, at 4 hjulstrukne biler med selv bærende karosseri kun kan anerkendes som kassevogn med 30 % afgift, hvis ladhøjden ikke er mere end 55 cm over gulvhøjde for samtlige døre til varerummet, og højden i varerummet minimum udgør 110 cm over et areal, der mindst udgør 1,10 meter i bilens længde.
Med denne definition er alle SUV modeller ude af billedet, og man er ikke nødt til at lukke sideruderne, eller at forbyde f. eks VW Transporter syncro. Ladvogne med rammeopbygning (dvs. f. eks en Transporter pickup eller en Crafter med kuffert) er ikke udelukket, da karosseriet ikke er selv bærende, men skruet fast på en ramme.

6. Der er en modsigelse i forslaget vedr. særdeles brændstofføkonomiske brugte biler

- c) L 217 indeholder i dag

14. § 4, stk. 14, ophæves og i stedet indsættes:

» Stk. 14. Den afgiftspligtige værdi efter stk. 6 og 13 nedsættes eller forhøjes med følgende procentdele af de fradrag og tillæg, der kunne være foretaget, eller ville være opkrævet ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt:

Køretøjets alder	Fradrag efter § 3, stk. 2 og § 4, stk. 2	Fradrag efter § 8, stk. 7	Tillæg efter § 4, stk. 3
0 – 1 år	17 pct.	30 pct.	17 pct.
1 – 2 år	12 pct.	22 pct.	12 pct.
2 – 3 år	10 pct.	18 pct.	10 pct.
3 – 4 år	8 pct.	14 pct.	8 pct.
4 – 5 år	6 pct.	11 pct.	6 pct.
5 – 6 år	4 pct.	7 pct.	4 pct.
Over 6 år	2 pct.	3 pct.	2 pct.

Stk. 15. De i stk. 14 angivne fradragsandele finder tilsvarende anvendelse for fradrag ydet for lavt brændstofforbrug efter tidligere bestemmelser i registreringsafgiftsloven. «

- d) En 3 år gammel VW Lupo kunne som ny have fået en reduktion af afgiften på 33 %.

- Iht stk 15 kan bilen dermed opnå 10 % fradrag af de oprindelige 33 %, svarende til ca. kr. 2700.
- Iht. Stk. 14 kan bilen opnå 10 % fradrag af kr. 60.000 (33 km liter = fradrag kr. 60.000 for en ny Diesel). Dermed er brugtfradraget kr. 6.000.-

Det vil nok ikke være mulig for Skat at finde en formel til at ekspedere denne modsigelse. Følger man de ovf, under 1 og 2 stillede forslag, løser problemet sig selv. Selvom man ikke gør dette er stk. 15 meningsløs, idet reduktionen er mindre end den i tabellen ovf.

e) Formålet var åbenlyst at bibeholde reduktionen for Lupo, Smart m.m., men det kan ikke opnås med den nuværende formulering.

f) Gennemføres ændringsforslaget iht. 1f) kan stk. 15 fjernes.