

Til

Folketingets Skatteudvalg

L 124 - Forslag til Lov om ændring af lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. lov om afgift af elektricitet, lov om afgift af ledningsført vand og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af visse afgifter på virksomhedernes ressourceforbrug m.v.).

Hermed fremsendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 6.

Kristian Jensen

/ John Fuhrmann

Spørgsmål 6:

Kan ministeren bekræfte, at der normalt vil være en økonomisk fordel ved at købe brugte udenlandske køretøjer, og at det på den baggrund derfor virker underligt, at der er behov for at nedsætte registreringsafgiften på netop disse køretøjer med 60 kr.?

Svar:

Den 1. juni 2004 vedtog Folketinget lov nr. 473 om godkendelse og syn af køretøjer. Loven muliggør, at det synsarbejde som Statens Bilinspektion (SBI) hidtil har udført pr. 1. januar 2005 fremover kan udføres af "synsvirksomheder". Loven fastsætter et maksimum på 320 kr. ekskl. moms for almindelige registreringssyn, mens toldsyn er en særskilt ydelse uden maksimum.

Toldsyn er syn af importerede brugte personbiler og motorcykler, hvor synsvirksomheden (hidtil SBI) til brug for ToldSkats fastsættelse af registreringsafgiften registrerer køretøjets stand, udstyr og kilometerstand. Toldsynet udføres i forbindelse med det registreringssyn, der under alle omstændigheder skal gennemføres, når brugte biler og motorcykler ikke tidligere har været registreret her i landet.

Regeringen finder det ikke rimeligt, at borgere skal betale en højere pris for et registreringssyn, når merprisen skyldes, at borgeren ønsker at betale registreringsafgift. En nedsættelse af registreringsafgiften med 60 kr. skønnes at kunne dække omkostningen ved det øgede tidsforbrug synsvirksomhederne har ved toldsyn sammenholdt med almindelige registreringssyn.

Det skønnes således i lovforslaget, at de samlede udgifter ved at indføre og registrere en brugt bil eller motorcykel fra udlandet vil være de samme som hidtil.

Generelt om registreringer af brugte indførte personbiler og motorcykler kan jeg oplyse, at disse følger de almindelige konjunkturer i samfundet på samme måde som salget af nye personbiler og motorcykler. Deres andel af de samlede 1. gangsregistreringer udgør 10 – 12 pct., men da brugte personbiler og motorcykler må antages at have en kortere restlevetid end nye, må det videre antages at brugte indførte personbiler og motorcykler har en noget lavere andel af den samlede danske forsyning af personbiler og motorcykler.

Det siger sig selv, at registreringerne af brugte indførte personbiler og motorcykler ikke ville blive foretaget, hvis dette ikke var forbundet med en eller anden fordel. Fordelen vil som oftest være af økonomisk karakter, men kan også ligge i, at konkrete bil- eller motorcykelmodeller, der er eftertragtede som brugte, kun findes i få eksemplarer på det danske marked.

Reglerne for registreringsafgift af brugte indførte personbiler stammer i deres grundlæggende form fra 1991 og var en reaktion på EF-domstolens dom af 11. december 1990 i sag 47/88 om bilafgifter i Danmark. Reglerne følger dommen nøje, idet det er den del af værdien af en tilsvarende brugt dansk bil, der skyldes, at vi har registreringsafgift, også kaldet residualafgiften, der opkræves. EF-domstolens dom af 22. februar 2001 i sag nr. 393/98 underbygger dette, idet det bl.a. hedder ”at den skyldige afgift ved indførsel af et motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat ikke – end

ikke i enkelte tilfælde - må overstige den residualafgift, der belaster et motorkøretøj, der allerede er indregistreret i indlandet.”

Det forhold, at vi har registreringsafgift her i landet, giver tendens til, at dansk registrerede personbiler og motorcykler har en længere økonomisk levetid end den, der gælder f.eks. i vores nabolande, Sverige og Tyskland, hvor der ikke er registreringsafgift. Det betyder, at værditabet for såvel registreringsafgift som køretøj typisk er langsommere i Danmark end i vores nabolande, hvorved der opstår en vis fordel ved at indføre brugte personbiler og motorcykler, som – jf. de nævnte EF-domme – ikke uden videre kan udlignes.