



SKATTEMINISTERIET

## Notat

4. juli 2006  
J.nr. 2002-625-0015

### Notat til Folketingets Europaudvalg

#### Vedrørende svar på Kommissionens åbningsskrivelse om registreringsafgiften af brugte motorkøretøjer i Danmark.

Kommissionen har i brev af 10. april 2006 fremsendt en åbningsskrivelse, der vedrører den danske registreringsafgift af motorkøretøjer, der har været taget i brug i udlandet, og som registreres her i landet.

Når det gælder den konkrete fastsættelse af registreringsafgiften retter åbningsskrivelse sig mod 2 dele af det regelsæt der gælder for beskatningen af brugte indførte biler. Dels skalaknækkene i den progressive skala for personbiler, der er 1 år gamle eller ældre i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, og dels den skematiske nedsættelse af registreringsafgiften for personbiler, der er 0 – 1 år gamle i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 12. Kommissionen knytter hertil kommentarer til værdifastsættelsesbekendtgørelsens § 4, hvorefter et køretøj anses som nyt, indtil det har kørt 2.000 km, eftersom der ikke tages hensyn til, at værdiforringelsen starter ved købet eller ibrugtagningen af. Endvidere mener Kommissionen ikke at der er mulighed for i særskilte tilfælde at klage over anvendelsen af skalaknækket under henvisning til, at dette medfører en afgift, der er højere end den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret her i landet.

Kommissionen mener ikke, at den danske registreringsafgift af brugte indførte biler mv. er i overensstemmelse med EF-traktatens art. 90, stk. 1 (tidligere art. 95), hvorefter: ”*Ingen medlemsstat må direkte eller indirekte pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende indenlandske varer.*”

Til støtte for sin påstand har Kommissionen anført, at der forekommer tilfælde hvor beskatningen bliver for høj, fordi konkrete personbiler har et langsommere værditab end den takt hvormed skalaens lave sats nedsættes, hvorved disse personbiler bliver beskattet med en højere andel af den højere afgiftssats end hvis takten for nedsættelsen af det beløb, der beskattes med skalaens lave sats havde haft samme profil som bilens værditab. Kommissionen henviser i den forbindelse til præmis 12 i sag C-345/93, Nunes Tadau: ”*Ved anvendelsen af artikel 95,*

*og navnlig med henblik på sammenligningen af afgiftsordningen for importerede brugte motorkøretøjer og afgiftsordningen for brugte motorkøretøjer, der købes på stedet, og som udgør lignende eller konkurrerende varer, skal der som Domstolen bl.a. har fastslået i dom af 11. december 1990 (sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, Sml. I, s. 4509, præmis 18) ikke alene tages hensyn til størrelsen af den interne afgift, der direkte eller indirekte rammer de indenlandske og indførte varer, men også til den pågældende afgifts beregningsgrundlag og opkrævningsvilkår.” Og sammenholder dette med bl.a. dommen i sag C – 393/98, Gomes Valente, præmis 37, ”....ikke sikre, at den skyldige afgift ved indførsel af et motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat ikke - end ikke i enkelte tilfælde - overstiger den residualafgift, der belaster et tilsvarende motorkøretøj, der allerede er indregistreret i indlandet. En sådan ordning udelukker derfor ikke enhver mulighed for, at de importerede varer pålægges en højere afgift end de indenlandske varer.”*

Selv om de nævnte domme fra EF-domstolen vedrører afgifter, der er fastsat på grundlag køretøjernes egenskaber, som f.eks. motorstørrelse, og derfor ikke direkte kan overføres på værdiafgifter, som den danske registreringsafgift og selv om de danske regler for afgiftsberigtigelse af brugte indførte biler i deres grundform er afstemt med EF-domstolens dom af 11. december 1990 i sag C-47/88 om bilafgifter i Danmark, og kan det ikke afvises, at nyere EF-domstolsafgørelser har nuanceret det billede, der dengang tegnede sig.

Problemstillingen er i midlertid meget kompleks, og det foreslås derfor at bede Kommissionen om en drøftelse af mulige alternative modeller for opkrævning af registreringsafgift af brugte motorkøretøjer. Der vil også være behov for mere tid til at udarbejde sådanne modeller for beregning af registreringsafgiften af brugte indførte biler mv.

Når det gælder Kommissionens kommentarer til, at et køretøj anses som nyt, indtil det har kørt 2.000 km bemærkes, , at denne regel ikke finder anvendelse på køretøjer, der er taget i brug i en anden medlemsstat. Bestemmelsen vedrører alene spørgsmålet om hvordan afgiftsgrundlaget skal fastsættes og den bryder ikke proportionaliteten i ordningen. Der er 3 muligheder. For den nye bil er afgiftsgrundlaget er den konkrete pris ved salg til bruger. For den under ét år gamle bil fremkommer afgiftsgrundlaget ved en skematiseret vurdering af den almindelige pris ved salg til bruger og for den ældre bil fastsættes afgiftsgrundlaget ved en konkret vurdering af den almindelige pris ved salg til bruger. Det bryder ikke proportionaliteten, at en bil betragtes som ny. Den konkrete pris ved salg til bruger vil afspejle den pris som sælger og køber er blevet enige om. Er de f.eks. blevet enige om et afslag på 5 pct. i prisen fordi der tale om en bil, der måske har kørt 1.500 km ved positions- og demonstrationskørsel vil denne nedsettelse af prisen have direkte virkning for afgiften.

Når det gælder spørgsmålet om klagemuligheder har Kommissionen muligvis ikke været opmærksom på lov nr. 1409 af 21. december 2005 - om ændring af registreringsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og opkrævningsloven (Indførelse af motorankenævn m.v.). Denne lovændring afskaffede pr. 1. april 2006 den indtil da gældende ordning med vurderingsmænd hvis afgørelser med enkelte undtagelser var

endelige. I stedet indførtes en ordning, hvor alle afgørelser om registreringsafgift i første instans træffes af told- og skatteforvaltningen med mulighed for at klage til et motorankenævn, hvis afgørelser kan påklages til Landsskatteretten, og herefter for de almindelige domstole.