

Skatteministeriet

J. nr. 2005-511-0057

Resumé

af

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven

(Udenlandske firmabiler, fradrag for særligt brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler og ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer)

Forslaget består overordnet af 4 dele. For det første indeholder forslaget en ændring af registreringsafgiftsloven som følge af EF-domstolens dom i sag C-464/02 (den såkaldte firmabil sag). På grund af denne ændring er der behov for på et enkelt punkt at konsekvensændre ligningslovens regler om beskatning af fri bil. Forslaget indeholder endvidere en forlængelse af den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske nye biler. Endelig forslås det at ophæve gebyret for vurdering af nye køretøjer.

1. Udenlandske firmabiler – registreringsafgiftsloven

Forslaget har til formål at bringe registreringsafgiftslovens bestemmelser vedrørende udenlandske firmabiler i overensstemmelse med de EU-retlige principper, som EF-Domstolen har fastslået ved dommen af 15. september 2005 i sag C-464/02. Ved dommen underkendte EF-Domstolen det nuværende krav i registreringsafgiftsloven, hvorefter det er en betingelse for at kunne anvende en udenlandsk indregistreret firmabil, at den herboende ansatte har hovederhverv hos den udenlandske arbejdsgiver. Domstolen fastslog, at det afgørende for den danske stats kompetence til at opkræve registreringsafgift af udenlandske firmabiler er, om firmabilen i det væsentlige skal anvendes varigt i Danmark, eller om den faktisk er anvendt på denne måde, jf. dommens præmis 76.

De forslåede ændringer i registreringsafgiftsloven er i hovedtræk følgende:

- Udenlandsk indregistrerede firmabiler bliver alene omfattet af afgiftspligten i registreringsafgiftsloven, såfremt en **herboende arbejdstager** eller **selvstændig erhvervsdrivende i det væsentlige skal anvende køretøjet varigt i Danmark eller faktisk anvender køretøjet på denne måde**.
- Der indføres to objektive kriterier ved vurderingen af, hvor køretøjet i det væsentligste skal anvendes varigt eller faktisk anvendes på denne måde, nemlig et **dagskriterium** og et **kilometerkriterium**. Begge kriterier vurderes i forhold til en samlet 12 måneders periode, og begge kriterier skal være opfyldt før der indtræder afgiftspligt.
- **Dagskriteriet** indebærer, at såfremt køretøjet inden for en periode af 12 måneder skal anvendes eller faktisk er blevet anvendt 183 dage eller mere i Danmark, anses køretøjet for i det væsentlige at være anvendt varigt i Danmark.
- Ved **kilometerkriteriet** bliver omfanget af det samlede brug af firmabilen i Danmark vurderet i forhold til omfanget af antal kørte kilometer med firmabilen i udlandet i erhvervs-mæssig henseende. Såfremt køretøjet inden for den pågældende 12 måneders periode i udlandet i erhvervs-mæssig henseende har kørt mindre end den samlede erhvervs-mæssige og private kørsel i Danmark, anses køretøjet for i det væsentlige at være anvendt varigt i Danmark eller faktisk på denne måde.

- Der indføres en **dispensationsadgang**. Told- og skatteforvaltningen kan efter udløbet af en 12 måneders periode i ganske særlige tilfælde dispensere fra de nævnte kriterier. Køretøjet bliver herved ikke afgiftspligtigt, selvom køretøjet efter en endt 12 måneders periode har været anvendt i det væsentlige varigt i Danmark.
- Der indføres en **tilladelsesordning**, hvorved det alene er told- og skatteforvaltningen, der har kompetence til at afgøre spørgsmålet om afgiftspligten. Inden en herboende arbejdstager eller selvstændig erhvervsdrivende må benytte en udenlandsk indregistreret firmabil, er det således en forudsætning, at vedkommende har ansøgt told- og skatteforvaltningen om tilladelse hertil, og at told- og skatteforvaltningen har truffet en afgørelsen omkring afgiftspligten. Afgørelsen kan påklages efter de almindelige regler.
- Såfremt køretøjet er afgiftspligtigt, kan man ansøge om at betale registreringsafgiften **ratevis** (kvartalsvis). Dette svarer til gældende regler.
- Told- og skatteforvaltningen kan efter udløbet af en 12 måneders periode efter anmodning **tilbagebetale** den betalte afgift, såfremt det viser sig, at køretøjet faktisk ikke har været anvendt i det væsentlige varigt i Danmark i den pågældende periode.

De provenumæssige konsekvenser kan kun skønnes med stor usikkerhed. Under en række forudsætninger skønnes, at den varige effekt på det statslige provenu bliver et tab i størrelsesordenen 15-20 mio. kr.

2. Fradrag for særligt brændstoføkonomiske brugte indførte personbiler

Forslaget har til formål at hindre, at der opstår en uheldig og EU-retsstridig konkurrencefordrejning mellem nye og brugte indførte biler, såfremt brændstoføkonomiske biler, der indføres som brugte skulle afgiftsberigtiges som almindelige ikke særligt brændstoføkonomiske biler. Det foreslås at forlænge den periode, hvor der gives nedslag i registreringsafgiften for brugte biler, der opfylder kravene til nedslag i registreringsafgiften for nye biler.

Ved et antal registreringer af brugte indførte særligt brændstoføkonomiske biler på 2 - 300 stk. årligt vil det årlige provenutab udgøre 1 - 1,5 mio. kr.

3. Udenlandske firmabiler – ligningsloven

På grund af forslaget om ændring af registreringsafgiftsloven er der behov for at konsekvensændre ligningslovens regler om beskatning af fri bil på et enkelt punkt, nemlig vedrørende værdiansættelse af udenlandske firmabiler. Den foreslåede ændring medfører i overensstemmelse med gældende praksis, at grundlaget for beregningen af den skattepligtige værdi af fri bil, er det samme, uanset hvor bilen er anskaffet og indregistreret, og uanset om arbejdsgiveren er dansk eller udenlandsk.

Denne del af lovforslaget skønnes ikke at have provenumæssige konsekvenser.

4. Ophævelse af gebyret for vurdering af nye køretøjer

I oktober 2004 rettede Kommissionen henvendelse om registreringsafgiftslovens system for anmeldelse af priser. Henvendelsen skete i form af en åbningsskrivelse, der er et indledende skridt i en traktatkrænkelsesprocedure. Den danske regering besvarede henvendelsen i overensstemmelse med det notat om sagen, som er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2004.

Efterfølgende drøftelser med Kommissionen har afdækket, at sagens kerne nu ikke er systemet med anmeldte standardpriser for biler, men at gebyret for vurdering af nye biler og motorcykler medfører, at ensartede situationer behandles forskelligt afhængigt af om der er tale om handel gennem de sædvanlige handelskanaler eller tale om direkte import. Det foreslås derfor, at gebyrerne for vurdering af nye biler og motorcykler, der skal afgiftsberigtiges her i landet, ophæves.

Det skønnes, at provenutabet for statskassen ved gennemførelse af den del af forslaget udgør 2,5 -

2,6 mio. kr. årligt.