

Skatteministeriet  
Udkast (2)  
9. oktober 2007

J. nr. 2007-511-0012

**Forslag**  
**til**  
**Lov om ændring af registreringsafgiftsloven**  
(Justering af afgiftsberegningen for brugte biler mv.)

**§ 1**

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 804 af 29. juni 2007, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 2, ændres: ”§ 5, stk. 1, 2, 8 og 9” til: ”§ 5, stk. 1, 2 og 8”.

2. § 4, affattes således:

”§ 4. Afgiften beregnes for nye køretøjer og køretøjer, der har mistet deres identitet, af køretøjets afgiftspligtige værdi med følgende satser:

- 1) Motorcykler: 105 pct. af 7.201-20.300 kr. og 180 pct. af resten.
- 2) Andre køretøjer, jf. dog stk. 2 og 5 og §§ 5, 5 a og 6: 105 pct. af 64.500 kr. og 180 pct. af resten.

*Stk. 2.* For benzindrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof.

*Stk. 3.* For benzindrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

*Stk. 4.* Brændstofforbrug efter stk. 2 og 3 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

*Stk. 5.* For nye biler omfattet af stk. 1, nr. 2, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 7.450 kr. For nye biler omfattet af stk. 1, nr. 2, der er forsynet med kun én sikkerhedspude, forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr.

*Stk. 6.* For nye personbiler skal afgiften efter nedsættelserne i stk. 2 og § 8, stk. 7, mindst udgøre 20.000 kr.

*Stk. 7.* Afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som afgiften efter stk. 1 – 5, idet beløbsgrænserne i stk. 1, fradrag og tillæg efter stk. 2 – 3 og 4 - 5, samt fradrag efter § 3, stk. 2 og 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdel som køretøjets værdi inkl. afgift konkret er ændret sammenholdt med tilsvarende køretøjer, der er afgiftsberigtiget som nye.

Minimumafgiften efter stk. 6, fastsættes på samme måde.

*Stk. 8.* Det procentvise fald i et køretøjs værdi efter stk. 7 beregnes som den andel værdien af et tilsvarende her i landet registreret køretøj, udgør af det tilsvarende køretøjs pris som nyt.

*Stk. 9.* Hvis et brugt køretøj ikke har været registreret her i landet eller i udlandet, eller hvis første registreringstidspunkt eller ibrugtagningstidspunkt ikke kan fastslås, regnes køretøjets første registrering eller ibrugtagning fra køretøjets fremstillingstidspunkt.

*Stk. 10.* De i stk. 1 fastsatte beløbsgrænser reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 100. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 2003.

*Stk. 11.* For brugte personbiler og motorcykler med en alder under 1 år, jf. stk. 8, kan afgiften fastsættes til den afgift, der ville have været gældende ved bilens eller motorcyklens afgiftsberigtigelse som ny, jf. § 9, stk. 2, med fradrag af 1 pct. pr. 1.000 km, som køretøjet har tilbagelagt efter registreringen eller ibrugtagningstidspunktet. Fradraget kan dog højst udgøre 2 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet i de første 3 måneder og højst 1 pct. pr. afsluttet måned efter registrerings- eller ibrugtagningstidspunktet for de efterfølgende måneder. For biler og motorcykler, der her eller i udlandet har været anvendt til formål omfattet af § 2, stk. 1, eller anvendt under omstændigheder, der hverken her eller i udlandet medfører registreringspligt, fradrages yderligere 5.000 kr., såfremt bilen eller motorcyklen har været registreret eller taget i anvendelse i mindst 2 måneder og kørt mindst 5.000 km. Er der ikke anmeldt en pris for køretøjet efter § 9, stk. 1, fastsættes den afgiftspligtige værdi til den værdi, der ville have været gældende ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt, jf. § 10, stk. 2.

*Stk. 12.* For hver kalendermåned fastsættes en korrektion af de afgiftssatser, der er fastsat i stk. 1, nr. 2. Kalendermånedens korrektion beregnes på grundlag af afvigelsen mellem prisudviklingen for personbiler og prisudviklingen under ét. Prisudviklingen måles ved det indeks for nettopriser, der offentliggøres af Danmarks Statistik. Prisudviklingen for personbiler måles i procent ved ændringen i nettoprisindekset for personbiler måned for måned. Prisudviklingen under ét måles som den gennemsnitlige procentvise ændring måned for måned i det samlede nettoprisindeks de seneste 12 måneder. Prisafvigelsen beregnes herefter som forskellen mellem prisudviklingen for personbiler og prisudviklingen under ét. Den samlede prisafvigelse er summen af prisafvigelserne siden marts 2003 og beregnes med 2 decimaler. Korrektionen udgør det dobbelte af den samlede prisafvigelse 2 måneder tidligere. Positiv korrektion fradrages i afgiftssatserne. Der bortses fra negativ korrektion.

*Stk. 13.* De efter stk. 16 beregnede korrektioner af afgiftssatserne har virkning for personbiler, der afgiftsberigtiges i den kalendermåned, for hvilken korrektionen er beregnet. ”

**3. § 5**, affattes således:

”§ 5. For nye biler og for biler, der har mistet deres identitet, udgør afgiften 0 kr. af de første 13.800 kr. af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis

- 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t og
- 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

*Stk. 2.* For nye biler som nævnt i stk. 1 med tilladt totalvægt over 2,5 t, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udkæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 34.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten. For biler som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr.

*Stk. 3.* Biler som nævnt i stk. 1 og 2 må ikke benyttes til befordring af personer uden for førerrummet. Det er dog tilladt uden for førerrummet at befordre personer, som arbejder i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor de skal anvende det medbragte materiel. Det er endvidere tilladt at befordre personer uden for førerrummet, hvis der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse.

*Stk. 4.* For benzindrevne varebiler nedsættes afgiften efter stk. 1 med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler nedsættes afgiften efter stk. 1 med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 18 km pr. liter brændstof.

*Stk. 5.* For benzindrevne varebiler forhøjes afgiften efter stk. 1 med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne varebiler forhøjes afgiften efter stk. 1 med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 18 km pr. liter brændstof.

*Stk. 6.* Brændstofforbrug efter stk. 4 og 5 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

*Stk. 7.* Den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 forhøjes med 7.450 kr. for nye biler, der ikke er forsynet med sikkerhedspude, og med 3.725 kr. for nye biler, der er forsynet med kun én sikkerhedspude.

*Stk. 8.* Afgiften for brugte biler beregnes på samme måde som afgiften efter stk. 1 – 2, idet beløbsgrænserne i stk. 1, stk. 2, 1. pkt., fradrag og tillæg efter stk. 4 – 5 og 7, samt fradrag efter § 3, stk. 2 og 8, stk. 7, nedsættes med samme procentdel som bilens værdi konkret er ændret sammenholdt med tilsvarende biler, der er afgiftsberigtiget som nye.

Maksimumafgiften i stk. 2, 2. pkt. fastsættes på samme måde.

*Stk. 9.* Den procentvise ændring i en bils værdi efter stk. 8 beregnes som den andel af værdien en tilsvarende her i landet registreret bil, udgør af en tilsvarende bils pris som ny.

*Stk. 10.* Hvis en brugt bil ikke har været registreret her i landet eller i udlandet, eller hvis

første registreringstidspunkt eller ibrugtagningstidspunkt ikke kan fastslås, regnes bilens første registrering eller ibrugtagning fra dens fremstillingstidspunkt.

*Stk. 11.* For biler mellem 2,5 og 4 t tilladt totalvægt, som er specielt indrettet til erhvervsmæssigt formål, herunder tandklinikker, udstillingsvogne, salgsvogne, mobile kontorer, værkstedsvogne og lign., og anvendes hertil, finder stk. 1-10 tilsvarende anvendelse.

*Stk. 12.* En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-11, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omhandlet i stk. 1, nedsættes afgiften dog med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der overstiger 12.100 kr., og for biler, der er omhandlet af stk. 2, nedsættes afgiften med 30 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der overstiger 30.000 kr. For biler over 3 t kan nedsættelsen dog højst udgøre 50.000 kr. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct.

*Stk. 13.* Den i stk. 1 fastsatte beløbsgrænse reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Procenten beregnes med én decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 100. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 2003.

**4.** § 7b, stk. 2-3, affattes således:

”*Stk. 2.* Godtgørelsesbeløbet fastsættes i medfør af § 10 således:

- 1) For motorcykler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 1, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7.
- 2) For personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 7, som afgiften efter § 4, stk. 7.
- 3) For varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 2, eller 8, som afgiften efter § 5, stk. 8.
- 4) For autocampere og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1 og 2, som afgiften efter § 5 a, stk. 1 og 2.
- 5) For hyrevogne og sygetransportkøretøjer afgiftsberigtiget efter § 6, stk. 1, som afgiften efter § 6, stk. 1.

*Stk. 3.* I de godtgørelsesbeløb, der er fastsat efter stk. 2, fratrækkes 15 pct. af beløbet, dog mindst 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for motorcykler og varebiler.

**5.** I § 10, stk. 4, ændres: ”§ 4, stk. 10” til: ”§ 4, stk. 9”.

**6.** I § 15, stk. 4, ændres: ”§ 4, § 5, stk. 1-10 og 13, og § 5 a, stk. 1 og 2 ” til: ”§ 4, § 5, og § 5 a, stk. 1 og 2”.

**7.** I § 22, stk. 2, ændres: ”§ 4, § 5, stk. 1 – 9 og 13 eller § 5 a, stk. 1 og 2 ” til: ”§ 4, § 5, eller § 5 a, stk. 1 og 2”.

8. I § 23, *stk. 1*, ændres: ”§ 5, stk. 1-9 og 13” til: ”§ 5”.

9. I § 27, *stk. 1, nr. 4*, ændres: ”§ 5, stk. 1-13 og 15” til: ”§ 5”.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2008.

*Stk. 2.* .....

*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

*1. Lovforslagets formål og baggrund*

Formålet med lovforslaget er at sikre, at registreringsafgiftslovens bestemmelser om registreringsafgift af brugte biler og motorcykler er i overensstemmelse med EU-retten, og samtidig på en balanceret måde inddrager afgiftsberegningens mange fradrag for miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, samt fradrag og tillæg vedrørende CO<sub>2</sub>-udledning.

Dette gøres ved at erstatte den hidtil gældende beregning af registreringsafgift efter faste skalaer for brugte biler og motorcykler der indføres eller udføres med en konkret beregning køretøj for køretøj, der tager udgangspunkt i den afgiftsberegning, der gælder for nye biler, men hvor beløbet for hvert enkelt beregningskomponent nedsættes med samme procentdel som det konkrete værditab for selve bilen eller motorcyklen.

Endvidere foreslås det at indsætte en fast nedre grænse på 7.500 kr. for det beløb, der fratrækkes i den forbindelse med godtgørelse af registreringsafgift for brugte biler og motorcykler, der udføres her fra landet.

*2. Gældende regler*

Beskatningsgrundlaget for brugte biler er prisen ved salg til bruger ekskl. afgift. Da der imidlertid kun sjældent handles biler uden registreringsafgift, anvendes i praksis prisen med afgift, der så "renses" for afgift for at nå frem til prisen ved salg til bruger ekskl. afgift. Denne beregningen sker ved anvendelse af særlige skalaer, der også bruges til at beregne afgiften, og som tager udgangspunkt i skalaerne for nye køretøjer, men er tilpasset bilernes alder.

De regulerede og afrundede beløbsgrænser i registreringsafgiftsloven er fra og med 25. april 2007:

Skalaknæk for biler motorcykler	Personbiler	Motorcykler		Varebiler	Kassebiler og pick-upper
		Satsgrænse 0/105 pct.	Satsgrænse 105/180 pct.		
Bilens eller motorcyklens alder	Satsgrænse 105/180 pct.	Satsgrænse 0/105 pct.	Satsgrænse 105/180 pct.	Satsgrænse 0/50 pct.	Satsgrænse 0/30 pct.
Ny	74.000 kr.	8.300 kr.	23.300 kr.	15.900 kr.	34.100 kr.
0 – 1 år	62.900 kr.	7.200 kr.	19.800 kr.	13.500 kr.	29.000 kr.
1 – 2 år	53.700 kr.	6.100 kr.	16.900 kr.	11.500 kr.	24.800 kr.
2 – 3 år	44.400 kr.	5.100 kr.	14.000 kr.	9.600 kr.	20.500 kr.
3 – 4 år	35.100 kr.	4.100 kr.	11.100 kr.	7.500 kr.	16.300 kr.
4 – 5 år	25.900 kr.	3.000 kr.	8.200 kr.	5.600 kr.	12.000 kr.
5 – 6 år	16.700 kr.	2.000 kr.	5.200 kr.	3.600 kr.	7.800 kr.

Over 6 år	7.400 kr.	1.000 kr.	2.300 kr.	1.700 kr.	3.500 kr.
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Skalaknækkene for varebiler nedsættes på samme måde som skalaknækkene for personbiler og motorcykler. For alle 3 køretøjstyper gælder, at skalaknækkenes beløbsgrænse for nye køretøjer er nedsat med ca. 15 pct. for biler op til 1 år gamle og ca. 12,5 pct. de følgende år indtil, der er 10 pct. tilbage af skalaknækket.

Nedsættelserne af skalaknækkene sker for at fastholde andelen af registreringsafgift i de brugte biler på det niveau, der gælder for nye biler, men da bilers værdifald varierer, er denne målsætning kun opfyldt tilnærmelsesvist.

Hovedreglen for afgiftsberegningen afviger for :

- 0 – 1 år gamle biler mv., hvor beregningen af registreringsafgiften, som udgangspunkt sker skematisk med 2 pct. pr. afsluttet måned i de første 3 måneder og 1 pct. pr. måned for de følgende 8 måneder.
- biler mv., der er steget i værdi, hvor afgiftsgrundlaget ikke kan overstige bilens oprindelige pris før afgift som ny (nyprisloft).
- biler mv., der er mere end 35 år gamle, hvor afgiften beregnes på grundlag af 40 pct. af nyprisen før afgift.

Derudover nedsættes eller forhøjes den afgiftspligtige værdi af personbiler med aldersgraderede andele af de fradrag og tillæg, der kunne være foretaget, eller ville være opkrævet ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt:

Køretøjets alder	Fradrag i afgiften	Fradrag i den afgiftspligtige værdi
0 – 1 år	17 pct.	30 pct.
1 – 2 år	12 pct.	22 pct.
2 – 3 år	10 pct.	18 pct.
3 – 4 år	8 pct.	14 pct.
4 – 5 år	6 pct.	11 pct.
5 – 6 år	4 pct.	7 pct.
Over 6 år	2 pct.	3 pct.

Fradragsandelene er en forenkling. Det skyldes, at de er fastsat efter brugte biler, hvor registreringsafgiften marginalt udgør 180 pct. Det er også mest almindelige, men brugte biler, hvor registreringsafgiften marginalt udgør 105 pct., får relativt lavere fradrag end tilsvarende nye biler mv.

Mindre biler er ofte både billige og brændstoføkonomiske Derfor kan der forekomme brugte biler, der er veludstyrede henset til miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger og

samtidigt har en meget lav udledning af CO<sub>2</sub> givet kørslen, men som efter gældende regler beskattes hårdere end tilsvarende nye biler. Denne ubalance rettes op med lovforslaget.

### 3. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at lade bilens eller motorcyklens konkrete værdifald være den eneste bestemmende parameter ved afgiftsberigtigelse af brugte indførte biler mv. Det betyder, at en bil eller motorcykel, der har mistet 45 pct. af sin værdi på 3 år afgiftsberigtiges på samme helt samme måde med hensyn til skalaknæk, fradrags- og tillægsbeløb, som en bil eller motorcykel, der har været 5 år om at miste de samme 45 pct. af sin værdi. Forskellen til gældende regler er, at knæk, fradrags- og tillægsbeløb nedsættes med de samme 45 pct. som selve bilen eller motorcyklen.

Selve beregningen af registreringsafgiften følger herefter helt samme skabelon som beregningen af registreringsafgiften for nye biler, blot er alt nedskrevet med f.eks. de 45 pct.

#### Eksempel på den foreslående afgiftsberegning for en bil, der er faldet 45 pct. i værdi

Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		Ny bil	Værdifald	Brugt bil
Afgiftspligtige værdi		121.416	45%	66.779
Fradrag i beskattet værdi - kr.				
Radio	ja	1.000		550
Partikelnormer				
Antal airbags antal	6	5.120		2.816
ABS	ja	3.750		2.063
ESP	ja	2.500		1.375
Max NCAP-stjerner	ja	2.000		1.100
Beskattet værdi		107.046		58.875
Progressionsknæk		74.000		40.700
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk	180%	59.483		32.716
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk	105%	77.700		42.735
Fradrag/tillæg i afgiften	benzin ja/nej			
- brændstofforbrug km pr. liter	18,0	ja	-8.000	-4.400
- Partikelnormer				
- selealarmer	Antal	4	-600	-330
Samlet registreringsafgift		128.582		70.720
Pris på gaden ekskl. leveringsomkostninger		249.998	45%	137.499

Generelt giver den foreslåede beregningsmetode et mindre fald i registreringsafgiften for nyere brugte biler med lavt værditab. For biler med stort værditab og biler, der er ældre end 6 – 8 år, vil forslaget ikke betyde de store ændringer. Dog kan der for ældre biler med særligt dårlig brændstoføkonomi, der samtidigt mangler trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, ske mindre stigninger i registreringsafgiften.



Den væsentligste ændring sker for nyere brugte personbiler, der både er billige og brændstoføkonomiske og samtidigt veludstyrede når det gælder miljø- og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger. For disse biler vil både fradragene i afgiftspligtige værdi og fradragene i afgiften efter forslaget få samme relative værdi, som for tilsvarende nye personbiler.

Den beregnede registreringsafgift vil ligesom efter gældende regler danne grundlag for beregningen af de beløb, der udbetales ved udførsel af tidligere afgiftsberigtigede brugte biler og motorcykler her fra landet. Som noget nyt foreslås det, at der indføres et mindstebeløb for den reduktion, der fortages i den beregnede registreringsafgift i forbindelse med udbetaling af godtgørelse. Det betyder, at de beløb, der godtgøres, bliver lavere for de billigste biler og motorcykler.

Det forventes, at forslaget medfører visse forbedringer af *retssikkerheden*, idet det danske regelsæt bringes i overensstemmelse med EU-retten. Desuden medfører forslaget en vis regelforenkling.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

##### *4.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

Forslaget vil medføre, at statens indtægter i forbindelse med import af brugte biler reduceres, hvilket skønnes at blive opvejet af en reduktion af godtgørelse af registreringsafgift i forbindelse med eksport af brugte biler.

Hvad angår import af brugte biler vil forslaget ændre beregningen af registreringsafgiften for den enkelte bil afhængig af omfanget af udstyr. For ældre biler med dårlig brændstoføkonomi og sikkerhed kan det betyde, at registreringsafgiften forøges. For nyere brugte biler, og især billigere, nyere brugte biler, der er brændstoføkonomiske og med meget sikkerhedsudstyr, vil registreringsafgiften falde. Det skønnes med betydelig usikkerhed, at registreringsafgiften for importerede køretøjer vil falde med i gennemsnit 2.000 kr., svarende til et provenutab på 50 mio. kr. på helårsbasis.

Hvad angår eksport af brugte biler, vil godtgørelsen pr. bil alt andet lige blive mindre, dels som følge af den ændrede beregningsmetode, dels som følge af den foreslåede mindste grænse for nedsættelse af godtgørelse. Skønnes godtgørelsen at falde med i gennemsnit 3.000 kr. pr. køretøj, vil de samlede godtgørelser blive reduceret med i størrelsesordenen 70-80 mio. kr. De lavere godtgørelser må dog forventes at føre til et lavere antal udførte biler, og dermed et lavere antal importerede biler til erstatning af de udførte biler. Dermed reduceres effekten til i størrelsesordenen 50 mio. kr. på helårsbasis.

Intensionen med reglerne er at godtgørelsen ikke skal omfatte den del af brugtvognsprisen der er forhandleravance. Da der er tale om en ændring rettet mod uhensigtsmæssig udnyttelse af reglerne, anses ændringen for at være i overensstemmelse med skattestoppet

Samlet set skønnes forslaget således med nogen usikkerhed at være provenuneutralt.

#### *4.2. Administrative konsekvenser for det offentlige*

Forslaget forventes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for det offentlige. Ved værdifastsættelsen af brugte biler og motorcykler skal nyprisen tages med i betragtning, når den afgiftspligtige værdi fastsættes. Dette sker allerede i dag. Det er således kun regnereglerne, der ændres. Alle brugtskalaer i registreringsafgiftsloven bortfalder. Dette medfører en vis regelforenkling.

De lavere godtgørelsesbeløb til de biler og motorcykler, der udføres vil medføre en vis begrænsning i udførelsen af biler, og dermed en mindre administrativ belastning, grundet færre værdifastsættelser.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for regioner og kommuner.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.*

##### *5.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

##### *5.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget sendes i høring i Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering .....

Forslaget skønnes umiddelbart ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### *6. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ingen nævneværdige administrative konsekvenser for borgerne.

#### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget skønnes samlet set ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *8. Forholdet til EU-retten*

Kommissionen har i en åbningsskrivelse fra april 2006 rettet en række kritikpunkter mod de danske regler for beregning af registreringsafgift af brugte indførte biler. De fleste punkter har kunnet imødegås i det danske svar på åbningsskrivelsen, men der resterer spørgsmålet om, om

beregningsmetoden 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.”

Kommissionen henviser i den forbindelse til præmis 12 i sag C-345/93, Nunns Tadau: ”Ved anvendelsen af artikel 95, og navnlig med henblik på sammenligningen af afgiftsordningen for importerede brugte motor-køretøjer 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.”

Der sammenholdes også med bl.a. dommen i sag C – 393/98, Gomes Valente, præmis 37, ”.... 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.”

De nævnte domme fra EF-domstolen vedrører afgifter, der er fastsat på grundlag køretøjernes egenskaber, som f.eks. motorstørrelse, og kan derfor ikke direkte overføres på værdiafgifter, som den danske registreringsafgift. Værdien af skalaknækket, værdien af fradrag for trafiksikkerheds- og miljøfremmende foranstaltninger, værdien af fradrag eller tillæg for brændstoføkonomi mv. er alt sammen specifikke elementer, der afgiftsteknisk svarer til motorvolumen, motoreffekt eller lignende.

Formålet med lovforslaget er at inddrage alle disse specifikke elementer i afgiftsberegningen for brugte biler, og således at de får samme relative betydning som for nye biler. Derved vil afgiften af en brugt bil eller motorcykel altid have samme andel af bilens eller motorcyklens værdi som gælder for tilsvarende nye biler og motorcykler.

Det vurderes, at forslaget vil bringe beregningen af registreringsafgiften for brugte biler og motorcykler i overensstemmelse med EU-retten.

## 9. Kommunikationsplan

10. Sammenfatning af lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget skønnes med nogen usikkerhed, at være uden økonomiske konsekvenser for det offentlige.	Forslaget skønnes med nogen usikkerhed, at være uden økonomiske konsekvenser for det offentlige.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	I mindre omfang.	Nej.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej.	Nej.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej.	Nej.
Miljømæssige konsekvenser	Nej.	Nej.
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej.	Nej.
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at forslaget vil bringe beregningen af registreringsafgiften for brugte biler og motorcykler i overensstemmelse med EU-retten.	

11. Høring

Lovforslaget ..... jf. nedenstående høringsliste.

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Business Danmark, Centralforeningen af Autoreparatører i

Danmark, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Danske Motorcyklisters Råd, Danske Speditør Forening, Dansk Told & Skatteforbund, Datatilsynet, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Den Danske Skatteborgerforening, Det Økologiske Råd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervenes Transportudvalg, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansministeriet, Finansrådet, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsikring og Pension, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Greenpeace Danmark, Handel, Landsorganisationen i Danmark (LO), Håndværksrådet, IT-BrancheForeningen, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsbrugsrådet, Landsskatteretten, Lederne, MC-Touring Club Danmark, Miljøministeriet, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Noah, Politidirektøren i København, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Statsministeriet, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, SKAT, Transport- og Energiministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, WWF, Økologisk Landsforening.

.....

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

Til § 1

Til nr. 1

Der er tale om en konsekvensrettelse af en henvisning.

Til nr. 2

De nugældende aldersbetingede skalaer for brugte indførte personbiler og motorcykler ophæves, og erstattes af en regel hvor skalaknækkene vil blive konkrete og afhænge af det værdifald der har været på en tilsvarende dansk indregistreret bil eller motorcykel. Samtlige tillæg og fradrag, der gælder for nye biler tages med i beregningen, men med samme værdifald som selve bilen inkl. registreringsafgift.

I det nye stk. 7 fastsættes den måde, som det konkrete værditab for den enkelte bil beregnes.

De fleste biler og motorcykler, der afgiftsberigtiges som brugte vil have været registreret i udlandet. I de tilfælde vil det være enkelt at fastslå nyprisen inkl. registreringsafgift for et tilsvarende køretøj registreret her i landet, og dermed det konkrete værditab. Andre køretøjer kan have været taget i brug uden registrering og i de tilfælde må det anslås, hvilken nypris de ville have haft hvis de var blevet registreret her i landet på ibrugtagningstidspunktet.

Det konkrete værditab gælder både køretøjets pris med og uden afgift. Det skyldes, at når beregningen af registreringsafgiften sker efter samme skabelon som for registreringsafgiften af nye køretøjer og med værdien af samtlige tillæg og fradrag samt skalaknæk nedsat med samme procentdel, som værdifaldet for selve køretøjet, vil værdifaldet procentuelt være det samme både med og uden afgift. Dette skyldes imidlertid beregningsteknikken. Prisen fra ny uden afgift vil dog være en teoretisk størrelse, idet de beregningskomponenter, der indgår når den brugte bil eller motorcykel skal afgiftsberigtiges, kun sjældent er de samme som indgik i beregningen på tidspunktet bilens eller motorcyklens første registrering eller ibrugtagning. F.eks. justeres skalaknækket op hvert år, og mange af fradragene er af nyere dato. På den måde får de brugte biler og motorcykler del i de afgiftslempelser, der er sket siden deres første registrering eller ibrugtagning.

En direkte beregning kan ud fra ud fra oplysninger om bilens pris med afgift som ny og prisen med afgift som brugt samt udstyrsniveau foretages på følgende måde:

Når

$$P_b - (P_b/P_n) \times \sum F_{V_{1,2,\dots}} > 2,05 \times (P_b/P_n) \times K$$

kan afgiften beregnes som:

$$1,8 \times (P_b - (P_b/P_n) \times \sum F_{V_{1,2,\dots}} + (P_b/P_n) \times \sum F_{A_{1,2,\dots}} - 2,05 \times (P_b/P_n) \times K) / 2,8$$

og i øvrige tilfælde som:

$$1,05 \times (P_b - (P_b/P_n) \times \sum F_{V_{1,2,\dots}} + (P_b/P_n) \times \sum F_{A_{1,2,\dots}}) / 2,05 - (P_b/P_n) \times \sum F_{A_{1,2,\dots}},$$

hvor:

$P_b$  = Bilens pris som brugt

$P_n$  = Bilens pris som ny

$K$  = Skalaknæk for nye biler

$F_{V_{1,2,\dots}}$  = Fradrag/tillæg i værdien

$F_{A_{1,2,\dots}}$  = Fradrag/tillæg i afgiften

De tidligere stykker 7 - 9 er ikke taget med i forslaget. Disse bestemmelser vedrører en mindre forhøjelse af registreringsafgiften af biler, der ikke opfylder miljønormerne fra 1990. Beløbet er oprindeligt beregnet som 10 pct. den afgiftspligtig værdi af den skalaknækforhøjelse, der gennemførtes, da opfyldelse af 1990-normerne for udstødning fra personbiler blev obligatorisk. Skalaknækket er siden hen blevet forhøjet af mange andre grunde, mens tillægget, der jo har samme grundlag som en del af knækket har været uændret. Tillægget har således fået mindre

og mindre betydning, samtidigt med, at de biler, det kan berøre, er blevet færre og færre. Det forslås derfor, at det ophæves.

Ellers foreslås bestemmelserne videreført uændret. Dette gælder også muligheden for at lade personbiler og motorcykler, der er under et år gamle, afgiftsberigtige på grundlag af en procentvis nedsættelse af selve afgiften.

Til nr. 3

For varebiler foreslås ligeledes, at de nugældende skalaer for brugte biler ophæves, og erstattes af en regel hvor de afgiftsfrie beløb kommer til at afhænge af det værdifald der har været på en tilsvarende dansk indregistreret bil. Samtlige tillæg og fradrag, der gælder for nye varebiler tages med i beregningen, men med samme værdifald som selve bilen.

Det foreslås videre, at den maksimale registreringsafgift for kassebiler og ”pick-upper” med tilladt totalvægt over 3 ton får samme værdifald som selve bilen.

Også for varebiler foreslås, at det særlige tillæg til den afgiftspligtige værdi for biler, der ikke opfylder miljønormerne fra 1990 udgår.

Til nr. 4

Det foreslås, at der indføres et mindstebeløb på 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for varebiler og motorcykler for den reduktion, der fortages i den beregnede registreringsafgift i forbindelse udbetaling af godtgørelse. Det betyder, at de beløb, der godtgøres, bliver lavere for de billigste biler og motorcykler.

Eksempel hvor afgiften af en brugt bil til godt 37.000 kr. inkl. registreringsafgift kan beregnes til 20.000 kr.

Afgift	20.000
Godtgørelse ÷ 15 pct.	17.000
Godtgørelse ÷ 15 pct. dog mindst ÷ 7.500	12.500

For biler hvor registreringsafgiften kan beregnes til 50.000 kr. eller mere, vil dette ændringsforslag være uden betydning.

Til nr. 5

Der er tale om en konsekvensrettelse af en henvisning.

Til nr. 6

Der er tale om en konsekvensrettelse af en henvisning.

Til § 2

Til Stk. 1

## **Bilag**

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende regler*

*Lovforslag*

### **§ 1**

I registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 804 af 29. juni 2007, foretages følgende ændringer:

**1.** I § ....., ændres ”....” til: ”.....”.