

Eurobiler ApS
Marielundvej 14 – 2730 Herlev – Tlf. 4491 0999

Til Folketingets Skatteudvalget

Bemærkninger til ministerens svar på Spm 243

Problemstilling: Brugte "meget økonomiske biler" koster meget mere i registreringsafgift end fabriksnye – dermed holdes disse biler ude af markedet.

Ministeren henviser til regneregler, der indgår som en del af svaret på spørgsmål 20 under behandling af lovforslag nr. L42 i 2008.

I ministerens svar på spørgsmål 243 er disse regneregler overraskende ikke anvendt, idet ministeren som sammenligningspris ved beregning af værdifaldet på en bil anvender den historiske pris inkl. afgift efter historisk lovgivning. (tabel 2)

Ministerens regneeksempler i spørgsmål 20 tager udgangspunkt i den afgiftspligtige værdi (prisen inkl. moms og forhandleravance), inden registreringsafgift. Derved bliver slutafgiften for bilen ikke påvirket af tidligere tiders skiftende afgiftssatser.

Havde ministeren i sit svar på spørgsmål 243 anvendt disse af ministeriet udarbejdede regneregler, ville slutafgiften for begge biler i tabel 2 være den samme, 12.766 kr. i afgift.

Hvis beregninger gennemføres som i regneeksemplet (vedlagt), er problemet med den urimelige forskelsbehandling løst.

Den nuværende praksis, der ikke er i overensstemmelse med lov og bemærkninger, er en reel handelshindring i EU sammenhæng, idet meget økonomiske biler ikke kan importeres til samme afgift, som restafgiften i et dansk køretøj udgør. Dette har ministeren med tabel 2 tydeliggjort, idet ingen vil købe en identisk bil, der er 4 dage ældre og alene af denne grund koster 58% mere i afgift.

Sammenlignet med den fabriksnye bil i ministerens eksempel er den 4 dage ældre bil kun faldet med 10,17% i afgift, mens den nyere er faldet med 43,26%.

Importen af disse økonomibiler er som følge af forskellene i afgift effektivt hindret.

Omberegningssager:

Ministeren ønsker ikke at kommentere disse sager, idet der er igangværende retssager om emnet. Eurobiler har ikke anlagt sag mod SKM på baggrund af dette, og det har privatpersonen, der har importeret bilen i det givne eksempel, ej heller.

Iht. registreringsafgiftsloven skal afgiften beregnes på baggrund af den afgiftspligtige værdi. I de tilfælde, hvor meget økonomiske biler skulle have afgift tilbage, har SKAT uden lovgrundlag erstattet den afgiftspligtige værdi med et andet, højere beregningsgrundlag, således at afgiften blev betydelig mere, end loven foreskriver, til skade for afgiftsbetaleren.

Det er iht. grundlovens §43 ikke tilladt at opkræve afgifter uden lovhjemmel.

Med venlig hilsen

Michael Bosnack

2 bilag

Bilag 1 med baggrund i ministerens svar på spm 243:

	Kr.	Kr.
Nypris inkl. registreringsafgift	153.353	105.000
Handelspris som brugt (Danmark)	59.800	59.800
Skalaknæk som ny - 2011-regler	79.000	79.000
Skalaknæk som brugt	30.806	44.992
Fradrag i afgiftspligtig værdi som ny (2011)	12.310	12.310
Fradrag i afgiftspligtig værdi som brugt	4.800	7.012
Fradrag i afgiften som ny (2011)	54.000	54.000
Fradrag i afgiften som brugt	21.057	30.754
Registreringsafgift som brugt	20.212	12.766

(kilde: ministerens svar)

Ministeren anvender i svaret til folketinget den historiske nypris inkl. historiske afgifter som grundlag for beregningen. Af denne grund kommer den 4 dage ældre bil ind i 180% afgiften og værdien af fradragende bliver udhulet som følge af det højere procentvise fald.

Denne beregning er i strid med de regneeksempler tidligere Skatteminister Kristian Jensen har givet folketinget i sit svar på spm 20 under behandling af L42. Samtlige 4 regneeksempler i svaret tager udgangspunkt i den afgiftspligtige værdi.

Historisk lovgivning der var gældende den 23-04-2007 indgår i regnestykket i tabel 2, idet nyprisen fastsættes efter denne. Dermed blandes historisk og gældende lovgivning til skade for de økonomiske biler.

**Bilag 2 med baggrund i ministerens svar på spm 20 under behandling af L42
 (2. samling 2007/2008)**

Peugeot 306 1,6 februar 1998		Ny bil	Værdifald	Brugt bil
Afgiftsberigtigelse efter konkret værdifald		kr.		kr.
Afgiftspligtige værdi		82.089	78,14 pct.	17.942
Fradrag i beskattet værdi				
Radio	Ja	1.000	78,14 pct.	219
Antal airbags antal	2	0		0
ABS	Ja	3.750	78,14 pct.	820
Beskattet værdi		77.339	78,14 pct.	16.904
Progressionsknæk		76.400	78,14 pct.	16.698
Høj afgiftsprocent af værdi over knæk	180 pct.	1.691	78,14 pct.	370
Lav afgiftsprocent af værdi under knæk	105 pct.	80.220	78,14 pct.	17.533
Fradrag/tillæg forbrug	13 km/l.	3.000	78,14 pct.	656
Samlet registreringsafgift		84.911	78,14 pct.	18.558
Pris på gaden excl. leveringsomkostninger		167.000	78,14 pct.	36.500
Afgiftspligtig værdi (gældende regler) (Markedspris + 75 pct. af knækket)/2,8				15.071
3 pct. af absfradraget				113
2 pct. af forbrugstillægget				60
Beskattet værdi				15.019
Afgift (gældende regler)				21.334
Afgift med flydende knæk (lovforslaget)				18.558
Afgiftsreduktion (lovforslaget)				2.776
Godtgørelse - 15 pct. gældende regler				18.134
Godtgørelse - 15 pct. dog mindst - 7.500 (forslag)				11.058
Godtgørelsesreduktion (lovforslaget)				7.076

Her tager ministeren udgangspunkt i den afgiftspligtige værdi. Nyprisen bliver så beregnet derfra med den aktuelle lovgivning. Lovgivningen, der var gældende i 1998, da bilen var ny, indgår ikke i regnestykket.

I bemærkningerne til L42 skriver ministeren:

Den væsentligste ændring sker for nyere brugte personbiler, der både er billige og brændstoføkonomiske og samtidigt veludstyrede, når det gælder miljø- og trafikikkerhedsfremmende 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. (kilde: ft.dk)

I dag administreres ikke efter ministerens intention og regneeksemplet. Var beregningen i tabel 2 sket på samme måde som ovf., så havde man i begge tilfælde haft den samme nypris, på kr. 105.000.- og resultatet havde været samme afgift. Dermed var der ingen EU handelshindring og ingen udelukkelse af de brugte økonomiske importbiler fra markedet.