



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2011-518-0158

Dato: 4. marts 2011

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 243 af 13. januar
2011.

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 243:

Ministeren bedes kommentere materialet udleveret af Eurobiler ApS under foretræde for Skatteudvalget den 12. januar 2011 vedrørende bilafgifter, jf. alm. del - bilag 103.

Svar:

Michael Bosnack, Eurobiler, har ved sit foretræde for Folketingets Skatteudvalg den 12. januar 2011, udleveret et meget omfattende materiale. Det konkluderes ud fra materialet,

- at SKAT ikke administrerer reglerne i overensstemmelse med registreringsafgiftsloven,
- og at reglerne strider mod EF-retten, fordi den afgift, der opkræves, er højere end den restafgift, der hviler på et tilsvarende dansk registreret køretøj.

Endvidere indeholder materialet nogle påstande, der knytter sig til en række retssager anlagt mod Skatteministeriet i tvister om fortolkning af overgangsbestemmelsen om omberegning af registreringsafgift i lov nr. 265 af 23. april 2008 (lovforslag L42), som jeg ikke synes, det vil være passende at kommentere på på nuværende tidspunkt.

Når det gælder SKATs administration af reglerne bemærkes, at beregningen af registreringsafgiften for brugte indførte biler og motorcykler sker ved at splitte handelsprisen inkl. registreringsafgift op i en del, der vedrører bil, og en del, der vedrører afgift. Det er foregået på den måde, siden vi i 1991 gik over til at afgiftsberigtige brugte indførte biler og motorcykler efter en konkret ansættelse af køretøjernes værdi.

Det nye er, at vi i dag kalibrerer de forskellige faktorer i beregningen efter den konkrete bils værditab her i landet, hvor det tidligere skete ved brug af nogle faste skalaer baseret på køretøjernes alder. Faktorerne er skalaknækket, der bestemmer hvor stor en del af bilens værdi, der skal beskattes med den lave sats på 105 pct. plus en lang række fradrag, herunder eventuelt fradrag for god energieffektivitet.

Uanset om beregningen sker på basis af skematiske aldersbetingede eller konkrete værditab, vil den bil, der engang var dyr, som brugt blive pålagt en højere registreringsafgift end den, der engang var billig. Der er i sagens natur en udstrakt grad af samvariation mellem de to regnemetoder, jf. at biler og motorcykler som oftest falder i værdi med alderen.

Dette gælder også i de tilfælde, som beskrives af Eurobiler ApS, og hvor det er en høj nypris i kombination med en kraftig reduktion af registreringsafgiften, der har medført et væsentligt højere værditab på den ældre udgave af samme bil og dermed en højere andel af registreringsafgift givet handelsprisen.

I omstående tabel 1 er vist, hvordan registreringsafgiften er beregnet for 2 meget brændstoføkonomiske biler, der er afgiftsberigtiget henholdsvis lige før og lige efter "Bilpakken" i 2007 (lov nr. 541 af 6. juni 2007 - lovforslag L217). Som det fremgår af tabellen, er den meget energieffektive bil væsentligt lavere beskattet efter de nye regler end efter de tidligere regler.

Meget energieffektiv dieseldrevet personbil	Før 25. April 2007	Fra 25. April 2007
	kr.	kr.
Pris ekskl. afgift inkl. moms	82.440	82.440
Fradrag i beskattet værdi		
- Radio	1.000	1.000
- Partikelnormer	4.000	4.000
- Airbags (4 stk.)	5.120	2.560
- ABS-bremser	4.165	3.750
- ESP	1.300	2.500
Beskattet værdi	66.855	68.630
Afgiftsfri bundgrænse	65.900	74.000
Afgift af værdi over skalaknækket (180 pct.)	1.718	0
Afgift af værdi under skalaknækket (105 pct.)	69.195	72.061
Fradrag i afgiften		
- Brændstofforbrug 29,4 km pr. liter diesel	-	45.600
- Partikelnormer	-	3.500
- Selealarmer	-	400
Samlet registreringsafgift	70.913	22.560
Pris på gaden ekskl. leveringsomkostninger	153.353	105.000
Afgiftsnedsettelse som følge af "Bilpakken"		48.353

I tabel 2 er foretaget en beregning af registreringsafgiften af de samme 2 biler afgiftsberigtiget som brugte her i 2011. De forskellige nypriser på de ellers ens prissatte biler bevirker, at den lidt ældre bil bliver hårdere beskattet. Dette endda på trods af at registreringsafgiften for den lidt ældre bil er nedskrevet betydeligt mere end selve bilen, mens registreringsafgiften for den lidt yngre bil kun er nedskrevet en anelse mere end selve bilen. Det skyldes, at afgiftsnedsettelsen i sig selv medfører en lavere afgift, fordi den påvirker handelsprisen som brugt for den lidt ældre bil.

	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

Regnereglerne er nøje gennemgået i svaret på spørgsmål 20 til lovforslag L42, der vedlægges. Som det fremgår af svaret på spørgsmål 21 til lovforslag L42 (ligeledes vedlagt), var forståelsen af regnereglerne afgørende for lovforslagets forventede neutralitet, når det gælder statskassens indtægter fra registreringsafgiften.

Det kan på den baggrund slås fast, at SKAT administrerer reglerne i overensstemmelse med lovgivningens intention, herunder de nævnte forarbejder.

Når det gælder spørgsmålet om EU-retten bemærkes, at lov nr. 265 af 23. april 2008 (lovforslag L42) bl.a. blev gennemført for at imødekomme en kritik fra Kommissionen, der gik på, at vores daværende aldersbetingede skalaknæknedskrivninger indebar en risiko for, at der for nogen bilers vedkommende skete en hurtigere nedskrivning af den del af bilen, der beskattes med skalaens lave sats på 105 pct. end værdifaldet på selve bilen.

Det er ikke tilfældet i denne sag. Som det kan ses af ovenstående eksempler, er der for den bil, som Eurobiler ApS mener, er for hårdt beskattet, sket en nedskrivning af registreringsafgiften på godt 71 pct. mens selve bilen har haft et værdifald på ca. 61 pct. Altså at registreringsafgiften har taget en langt større del af værdifaldet end selve bilen. For den nyere bils vedkommende er forløbet nogenlunde parallelt.

Som det fremgår, imødekommer de nye regler på den måde helt klart den fortolkning af EU-retten, som Kommissionen på daværende tidspunkt lagde til grund for sin kritik af de tidligere danske regler.