



Registreringsafgift – skærpelse af regler vedrørende brug af mindstebeskatningspriser

Regeringen vil gribe ind over for voksende spekulation i reglerne om såkaldte "mindstebeskatningspriser" ved beregning af registreringsafgift på biler. Udnyttelsen af reglerne betyder, at der betales afgift af kunstigt lave priser.

Reglerne udnyttes af bilforhandlere ved utilsigtet brug af demobiler, og ifølge praksis kan også leasingselskaberne udnytte mindstebeskatningspriser. Cirka halvdelen af alle nye person- og varebiler registreres i dag som leasing- eller demobiler.

Regeringen vil om kort tid fremsætte et lovforslag, som sikrer, at der betales afgift af de reelle priser for forbrugerne.

Indgrebet vil betyde et årligt merprovenu på godt 1 mia.kr.

Det er fortsat regeringens mål i løbet af regeringsperioden at gennemføre en grøn, provenuneutral omlægning af registreringsafgiften som angivet i regeringsgrundlaget.

Forslag

Forslaget skal sikre, at afgiften for biler, der udtages som demonstrationsbiler eller leasingbiler, beregnes på samme måde som biler, der sælges til den endelige bruger. Afgiftsgrundlaget skal altså være det samme, uanset om bilen sælges til en uafhængig køber eller disponeres af forhandleren selv.

Dette sikres på 3 måder:

For det første bliver det slået fast, at den afgiftspligtige værdi mindst skal svare til den værdi, forhandleren selv har givet for køretøjet.

For det andet skal interesseforbundne virksomheder – fx importør og leasingselskab – kunne godtgøre, at der er solgt biler til uafhængige købere til priser, der svarer til de priser, de selv har betalt afgift af. Det svarer til reglerne på transfer pricing området, hvor virksomhederne også har pligt til at kunne dokumentere, at interne handler finder sted til retvisende priser.

For det tredje offentliggøres afgiftsgrundlaget for alle solgte biler med angivelse af hvilke virksomheder, der har anmeldt køretøjet til afgiftsberigtigelse. Det giver større gennemsækelighed.

Formålet med ændringerne er at fjerne den omfattende fantasifulde anvendelse af demobiler til at bringe afgiftsgrundlaget ned til mindstebeskatningsprisen.

Desuden vil forslaget betyde, at leasingselskaber ikke længere kan afgiftsberigtige køretøjer til mindstebeskatningsprisen.

Både vedrørende leasing- og demobiler vil der med forslaget skulle beregnes afgift på baggrund af den almindelige pris.

Dertil kommer, at interesseforbundne virksomheder vil skulle kunne dokumentere, at den pris, der handles til, faktisk er den almindelige pris.

Modellen indebærer dog også en stramning for egentlige demobiler (dvs. de biler, der anvendes til kundernes prøveførsler, inden forhandleren sælger dem).

Baggrund

Udgangspunktet i registreringsafgiftsloven er, at den afgiftspligtige værdi er bilens almindelige pris ved salg til slutbruger i Danmark. Når en bil sælges til sin nye ejer, er der ikke tvivl om, hvad den afgiftspligtige pris er: Det er den pris, som den nye ejer betaler til forhandleren.

Der findes imidlertid en række sammenhænge, hvor der ikke findes en almindelig pris til slutbruger, fordi bilen reelt ikke skifter ejer. Derfor har der udviklet sig en praksis, hvor mindstebeskatningsprisen i stedet benyttes som afgiftsgrundlag.

Mindstebeskatningsprisen er beregnet som importprisen plus lovens krav til den samlede mindsteavance på 9 pct. plus moms og er det laveste afgiftsgrundlag, der kan bruges ved salg til slutbruger.

Mindstebeskatningsprisen er typisk lavere end den "almindelige pris", som er den pris, køretøjet faktisk sælges for til slutbruger. Det skyldes, at avancerne på nye biler som regel er større end 9 pct. og for nogle biler meget større. Ved at anvende mindstebeskatningsprisen frem for den almindelige pris fås derfor et lavere afgiftsgrundlag for registreringsafgiften, og staten taber provenu.

Denne praksis har skabt en konkurrencefordrejning mellem bilimportører, leasingselskaber og forhandlere, hvor leasingselskaber altid kan afgiftsberigtige til mindstebeskatningsprisen, men forhandlerne for at opnå samme fordel først skal

lade bilen eller motorcyklen registrere til virksomheden selv som demobil. Og den har givet anledning til et fald i statens indtægter fra registreringsafgiften.

Lovændringen vil få virkning for kontrakter, der er indgået fra fremsættelsen af lovforslaget for Folketinget. Fremsættelse forventes at ske snarest. Lovændringen vil ikke få betydning for allerede indgåede kontrakter. SKAT har på baggrund af den hidtidige kontrolindsats et godt overblik over den nuværende anvendelse af regelsættet om brug af mindstebeskatningspriser i forbindelse med leasing- og demobiler. I tiden indtil fremsættelsen af lovforslaget vil SKAT intensivere overvågningen af, at reglerne ikke misbruges.

Økonomiske konsekvenser

Efter tilbageløb og adfærd vil merprovenuet være ca. 1 mia. kr. årligt efter fuld tilpasning af bilparken.