

ner af biler, der er færdselsskadede. De for samfundet økonomiske reparationer er reparationer, der udgør mere end ca. 40 pct. af bilens værdi før skaden for nyere og dyrere biler og mere end 50 pct. for knap så dyre biler.

Regeringen foreslår på denne baggrund følgende ændringer i registreringsafgiftsloven.

For biler der er:

- afgiftsberigtigede
- der udsættes for færdselsuheld,
- hvor udbedring af skaden dækkes af ansvarsforsikring eller kaskoforsikring og
- hvor udbedring af skaden koster mindst 15.000 kr. samtidig med, at reparationsudgiften for personbiler er over 75 pct. af bilens værdi før skaden

vil der af bilens vurderede værdi efter reparation og eventuel forbedring skulle betales registreringsafgift.

Vurdering af bilens værdi før skaden foretages af forsikringsselskabets egne taksatorer. Det er også denne vurdering, der lægges til grund, når forsikrings-tager tilbydes taksators vurdering af bilens værdi før skaden som alternativ til, at bilen repareres til samme stand som før skaden. Hvis forsikringsselskabet ikke giver forsikringstageren dette tilbud skal der betales afgift af bilens værdi efter reparationen, hvis reparationsudgiften udgør mere end 65 pct. af bilens værdi efter reparationen.

Der foreslås tilsvarende regler for varebiler og motorcykler. Køretøjer, der er mere end 35 år gamle, og som er omfattet af de særlige regler om værdiansættelse (grænsen for veteranbiler i lovens § 10, stk. 4) foreslås undtaget for reglerne om afgift efter genopbygning.

Som et led i bestræbelserne på at styrke kvaliteten i lovgivningen fremlægger skatteministeren i 2002 en redegørelse for Folketinget, der indeholder en vurdering af virkninger og erfaringer med denne del af forslaget i årene 2000-2002.

Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

I følge registreringsafgiftsloven skal der beregnes afgift af en avance på nyregistrerede personbiler på mindst 7,5 pct. Med dette lovforslag foreslås, at den beregningsmæssige mindsteavance hæves til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001.

Baggrunden for dette forslag er dels et ønske hos Danmarks Automobilforhandler Forening, som regeringen gerne vil imødekomme, dels at den faktiske forhandleravance allerede er højere end 7,5 pct. for nogle bilmodeller. I visse situationer kan sidstnævnte

give spekulationsmuligheder. Samtidig er forhandleravancen i udlandet højere end i Danmark.

En bilforhandlers avance fra bilsalg kan komme fra såvel salget af nye som brugte biler. Hvis avancen på en ny bil f.eks. er 10 pct. - d.v.s. højere end den beregningsmæssige mindsteavance på 7,5 pct. - vil det i nogle situationer kunne åbne for spekulation med registreringsafgiften.

Under forudsætning af, at forhandleravancen på en ny bil er større end den beregningsmæssige mindsteavance, vil det i de bilhandlere, hvor en forhandler sælger en ny bil og tager en brugt bil i bytte kunne betale sig at flytte den del af avancen på den nye bil, som er større end den beregningsmæssige mindsteavance over på den brugte bil. Ved at flytte avancen fra den nye til den brugte bil vil det nemlig kun være den nye bils værdi med den beregningsmæssige mindsteavance, der skal betales registreringsafgift af. Statens provenu fra registreringsafgiften bliver derved reduceret.

Ved ændringerne i bilafgifterne i foråret 1997 blev der indsat en værnsregel, der bestod i, at afgiftsberegningen skulle tage udgangspunkt i, at der havde været en avance på mindst 5 pct. hos bilforhandleren. Det var uden betydning, om den faktiske detailavance var mindre end de 5 pct.

Den beregningsmæssige avanceprocent er senest blevet sat op i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 436 af 26 juni 1998. Den beregningsmæssige avanceprocent blev dengang hævet med 2,5 pct. som følge af forkortelsen af kredittiden på registreringsafgiften, der medførte et tab i afgiftskreditfordelen svarende til ca. 2,5 pct. af forhandlerens indkøbspris. Den beregningsmæssige mindsteavance udgør således 7,5 pct. i dag. Forhandleravancen på nogle bilmodeller er imidlertid større end 7,5 pct. For at undgå at dette i visse situationer fører til spekulation m.h.t. hvor avancen skal lægges, foreslås det som nævnt ovenfor, at den beregningsmæssige mindsteavance hæves til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001.

Hvis den beregningsmæssige avanceprocent forhøjes til 8,5 pct. vil det medføre en afgiftsstigning på ca. 1.500 kr. for en gennemsnitsbil, idet bilforhandlerne vil forsøge at fastholde den samme nettoindtjening. Hvis avanceprocenten hæves fra 8,5 pct. til 9 pct., vil det medføre en afgiftsstigning på ca. 750 kr. for en gennemsnitsbil. For de biler, hvor forhandleravancen i forvejen er over 8,5-9 pct., vil ændringen ikke have betydning. Stigningen i bilpriserne vil dog næppe slå igennem i praksis, da reguleringen af »knækket« pr. 1.1.2000 typisk vil medføre et fald i afgiften på ca. 1.650 kr.