

tøjer i stedet for forhandlerpriserne, hvilket må indebære at afgiften fremover som hovedregel vil blive beregnet af et lavere beløb end efter den hidtidige praksis. En sådan praksisændring må få betydelige konsekvenser for statens provenu. Den ønskede beregning for registreringsafgiften bedes tage udgangspunkt i et nybil salg på 125.000 stk. pr. år.

Svar (26/9 03)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Den pris og dermed grundlaget for beregningen af registreringsafgiften af personbiler mv., der anmeldes overfor ToldSkat, skal indeholde en mindste avance på 9 pct. Samtidig er det fastsat, at importørens avance ikke må være negativ.

Reglen er indsat i loven som et værn mod at bilforhandlerne flytter avancen væk fra nye biler, hvor den er belastet med op til 180 pct. registreringsafgift, over på andre ikke afgiftspligtige varer (som oftest det efterfølgende salg af den brugte bil der er medgået som en del af betalingen for den nye bil).

Reglen hindrer ikke konkurrence på avancen. Nedsættelse af avancen til under 9 pct. vil blot ikke have nogen afgiftsmæssig konsekvens, mens avance der ligger ud over den avance der er indeholdt i den anmeldte pris skal afgiftsberigtiges.

Med udgangspunkt i ovennævnte regler er defineret en mindste beskatningspris, der gælder for de tilfælde, hvor reglerne kun lige præ-

cist er overholdt, dvs. når importøravancen er 0 og forhandleravancen er 9 pct.

I foråret faldt der tre landsskatteretskendelser vedrørende fortolkningen af ovennævnte forhandleravance. Kendelserne betyder, at den hidtidige fortolkning – nemlig, at de 9 pct. forhandleravance skal ses i forhold til forhandlerens indkøbspris – ikke anses for lovhjemlet, men at de 9 pct. skal ses i forhold til importørernes indkøbspris. I praksis betyder det, at det er avancen for importør og forhandler under ét, der mindst skal udgøre 9 procent. Eller med andre ord, at forhandleren kan have en avance under 9 pct. uden afgiftsmæssige konsekvenser, når blot denne sammen med importørens avance er mindst 9 pct. højere end importørens indkøbspris.

Denne nye fortolkning kan give sig flere udslag. Importøren kan uden afgiftsmæssige konsekvenser, måske af konkurrencehensyn, lade forhandleren bidrage til, at konkrete bilmodeller mv. kan sælges til en lavere pris end ellers, eller forhandleren kan uden afgiftsmæssige konsekvenser lade en del af eller hele importørens avance gå videre til bilkøberen.

Nedenfor er angivet 3 eksempler, hvor eksempel 1 illustrerer et tilfælde, hvor importøren har en avance på 4 pct., og forhandleren har en avance på 9 pct. I eksempel 2 er forhandleren og importøren blevet enige om i fællesskab at nedsætte avancen, så bilen kan sælges til mindstebeskatningsprisen og i eksempel 3 har forhandleren valgt at nedsætte sin avance så bilen kan sælges til mindstebeskatningsprisen.