

handler Forening) blev fastsat realistiske forhandleravancer ved beregning af minimums registreringsafgiften, var det en udpræget trafik, at flytte avancen over på den brugte bil for at undvige normal registreringsafgift. Der er intet som helst, der tilsiger, at denne trafik ikke vil genopstå med Landsskatterettens kendelser, som fastlægger en ny praksis, der er i åbenbar modstrid med de politiske hensigter med den gældende lovgivning, og som risikerer at genskabe et uigennemsigtigt nybilmarked for forbrugerne og genåbne for omgælder af registreringsafgiften.

#### Svar (26/9 03)

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Reglen om mindste avancen på biler mv. blev gennemført i 1997, i første omgang som en 5 pct.-regel. Reglen blev 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. Med den ændrede fortolkning af avancereglen, skal der nu være mindst 9 pct. avance set i forhold til importørernes indkøbspris, men det er stadig væk et værn.

Hvordan forhandlerne og importørerne fordele de 9 pct. i mellem sig, måske giver noget videre til bilkøberen, eller hvis markedet tillader det, måske tjener 12 eller 15 pct. på konkrete biler, mener jeg ikke lovgivningen skal sætte regler for.

#### Begrundelse

Regering og Folketing har et ansvar for at vedtage love, som ikke »opfordrer« erhvervsdrivende til omgælder for overhovedet at kunne klare sig i konkurrencen. Det gælder også for afgiftsreglerne af nye biler. DAF har som bilforhandlerens organisation altid tidligere været hjælpsomme og imødekommende for at medvirke til ordentlige og klare regler, som ikke opfordrer til misbrug. Derfor blev de nuværende regler, som de blev fortolket indtil Landsskatterettens kendelser, udformet med støtte fra DAF. Den nye praksis som kendelserne efterlader, åbner uundgåeligt for nyt misbrug. Derfor bør regering og Folketing vedtage en lovændring, som genskaber klare regler med indregning af realistiske forhandleravancer. Det merprovenu, som fremkommer herved, vil f.eks. kunne anvendes til en forhøjelse af den del af bilprisen, som pålægges den laveste registreringsafgift.

#### Svar (26/9 03)

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Nej. Jeg mener, at en avanceregel om, at der skal være mindst 9 pct. avance set i forhold til importørernes indkøbspris, er et tilstrækkeligt værn for statskassens indtægter fra registreringsafgiften. Hvordan forhandlerne og importørerne fordele de 9 pct. i mellem sig, måske giver noget videre til bilkøberen, eller hvis markedet tillader det, måske tjener 12 eller 15 pct. på konkrete biler, mener jeg ikke lovgivningen skal sætte regler for.

#### Spm. nr. S 4697

Til skatteministeren (5/9 03) af:

**Ole Stavad** (S):

»Vil ministeren optage forhandlinger med DAF med henblik på at fremsætte et provenuneutralt lovforslag, som genskaber en sikker retstilstand for beregning af registreringsafgiften med realistiske forhandleravancer indregnet ved beregningen af minimums registreringsafgiften, så bilforhandlerne ikke »tvinges« til at fuske med nybilpriserne, og så forbrugerne sikres et regulært og gennemsigtigt marked for handel med nye biler?«

#### Spm. nr. S 4698

Til skatteministeren (5/9 03) af:

**Ole Stavad** (S):

»Er der sikkerhed for, at der frem til Told og Skats meddelelse af 5. marts 2003 ikke er solgt biler til en pris, som med den nye praksis ville betyde en lavere registreringsafgift end den betalte minimumsregistreringsafgift, og vil køberne af disse biler være berettiget til at få den for meget betalte registreringsafgift tilbagebetalt, og hvordan vil ministeren i givet fald informere bilkøberne om denne mulighed?«