

8. Det foreslås, at vægtafgift for varebiler miljødifferentieres. Der indføres et nedslag i afgiften for nye varebiler, der opfylder de foreslåede skærpede udstødningsnormer. Nedslaget gives i vægtafgiften, indtil udstødningsnormerne bliver obligatoriske. (Nærværende forslag).

### B. Personbiler (Ad punkterne A.1-A.3)

#### B.1. Minimum for afgiftspligtig værdi mv. (Ad forslag A.1)

Registreringsafgiften af personbiler beregnes af detalprisen eksklusive afgift men inklusive moms. Af de første 34.400 kr. (forslag L 158 af de første 48.800 kr.) betales der 105 pct., mens der betales 180 pct. af resten.

Registreringsafgiften indbetales i praksis af bilforhandlerne til staten. Afgiften kan også betales af køberen, men det sker sjældent. Det skyldes blandt andet, at bilkøbere i modsætning til bilforhandlere ikke kan opnå kredit med betaling af afgiften.

Tidligere blev afgiften beregnet på baggrund af en overfor myndighederne anmeldt standardpris, som ikke måtte overskrides. Salgsprisen var i praksis lig med standardprisen. Hvis der skulle gives særlige rabatter eller prisnedslag til kunder, der købte et større antal biler, måtte der anmeldes en særskilt standardpris for en særskilt modelvariant. I princippet kunne enhver anden købe en bil til denne særlig lave pris, men i praksis blev sådanne biler ikke markedsført til almindelige bilkøbere.

Efter en ændring af registreringsafgiftsloven, der trådte i kraft i efteråret 1996, er der blevet mulighed for at fastsætte priserne på nye biler mere individuelt. En bilsælger vil kunne forlange en højere pris for en bil, hvis markedet kan bære det eller en kunde er specielt interesseret i f.eks. hurtig levering. Modsat vil en bilkøber kunne forhandle prisen ned. Ved et prisnedslag på 1.000 kr. inklusive afgift vil forhandlerens avance falde med ca. 350 kr. inklusive moms og 285 kr. eksklusive moms. Resten af prisnedslaget på ca. 650 kr. vil være nedsat registreringsafgift.

Ændringen af reglerne har imidlertid sat fokus på en praksis, hvorved der ved en kreativ fakturering kan ske en reduktion af afgifterne, uden at bilforhandlerens reelle avance bliver reduceret. Teknikken består i, at bilforhandleren, der skal sælge en ny bil og købe en brugt af bilisten, aftaler med bilisten, at prisen på den brugte bil skal være under den rigtige brugtbilpris. Herved får bilforhandleren udsigt til at kunne opnå en større avance på videresalg af den brugte bil. Som modydelse for at acceptere en lavere pris på den brugte bil, vil bilkøberen få tilbudt en lavere pris på den nye bil. Forhandleren betaler dog

kun ca. 1/3 af nedslaget for den nye bil. Resten betales af statskassen. Forudsætningen for disse transaktioner er, at der kan gives en brugt bil i bytte. Hvis bilkøberen ikke har en sådan, er der tilfælde, hvor bilsælgeren har solgt en sådan til bilkøberen midlertidigt.

Et eksempel på en sådan handel kan være, at den brugte bil, hvis almindelige markedspris i ubetinget fri handel er på 50.000 kr., købes for 47.000 kr. Til gengæld sælges den nye bil 6.000 kr. billigere. For nybilkøberen er gevinsten på 3.000 kr. For bilforhandleren er der udsigt, til at avancen ved videresalg af den brugte bil bliver 2.400 kr. større eksklusive moms, hvilket skal sammenholdes med, at forhandlerens avancetab ved nedslag i nybilprisen med 6.000 kr. alene er på godt 1.700 kr. eksklusive moms. Forhandleren vinder således henved 700 kr. Derimod taber staten henved 3.700 kr.

Ændringen af registreringsafgiftsreglerne i 1996 indebar ikke nogen egentlig ny mulighed for at flytte avance fra nye biler til brugte biler. Tidligere kunne man dog ikke herved spekulere i afgiften, hvis man handlede individuelt med en bilist, der blot skulle købe en enkelt bil. Hvis man derimod handlede med en bilejer, der skulle købe et større antal og levere nyere brugte i bytte, kunne man som nævnt ovenfor anmelde en særlig lav standardpris, hvor standardprisen ville afspejle den lavere brugtvognspris, der blev givet til nyvognskøberen. Ændringen af reglerne i efteråret 1996 har alene gjort det lettere at udnytte denne mulighed og udbredt muligheden til andre end de bilkøbere, der køber et større antal biler.

Uanset at man i længere tid har kunnet udnytte registreringsafgiftsreglerne, finder regeringen det nu rigtigt, at der bliver grebet ind. De forhandlere og bilkøbere, der vil handle helt efter lovens ånd og bogstav bør ikke mødes med ubillig konkurrence.

Regeringen foreslår derfor, at der altid mindst skal betales registreringsafgift af forhandlerens indkøbspris tillagt 5 pct. Selv ved en bruttoavance på 5 pct. vil bilforhandlere have svært ved at dække deres omkostninger til salg, selv om man tager hensyn til de kreditfordele bilforhandlere har med afregning af afgifterne.

I øjeblikket koster en typisk gennemsnitsbil omkring 80.000 kr. for forhandleren, mens den typiske bruttoavance med nogen variation er på omkring 4.000 kr. For bilforhandlere, der udelukkende skal leve af bruttoavancen på salg af nye biler, vil forslaget ikke have nogen virkning. Omkring 20 pct. af det nuværende bilsalg sker imidlertid til en avance på ned til 1 kr. for en ny bil (og en større avance på byttebilen). For sådanne biler vil afgiften på en typisk bil stige med 7.200 kr. Herudover sælges om-