



VESTRE LANDSRET DOM

afsagt den 26. september 2025

Sag BS-47634/2022-VLR
(15. afdeling)

Skatteministeriet
(advokat David Auken)

mod

[Selskab 1] A/S
(advokat Diana Mønniche)

Landsdommerne Linda Hangaard, Annette Nørby og Bo Ruby Nilsson har deltaget i sagens afgørelse.

Sagen er anlagt ved Retten i Horsens den 21. juni 2022. Ved kendelse af 18. november 2022 er sagen henvist til behandling ved landsretten efter retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sagen angår fastsættelsen af nyprisen ved afgiftsberegningen for et brugt køretøj (Mercedes-Benz C 220 d stationcar 7G-TRONIC PLUS 5 d, stelnummer [Stelnr. 1]), som sagsøgte, [Selskab 1] A/S, den 24. juni 2020 anmeldte til afgiftsberigtigelse med fuld registreringsafgift i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6 (dagældende § 4, stk. 7).

Påstande

Sagsøgeren, Skatteministeriet, har nedlagt påstand om, at [Selskab 1] A/S til Skatteministeriet skal betale 5.371,18 kr. med tillæg af procesrente af 5.193 kr. fra sagens anlæg og med tillæg af procesrente af 178,18 kr. fra den 1. december 2022, subsidiært at afgiftsberegningen for køretøjet Mercedes-Benz C 220 d sta-

tioncar 7G-TRONIC PLUS 5 d, stelnummer [Stelnr. 1] , hjemvises til fornyet behandling ved Motorstyrelsen.

[Selskab 1] A/S har nedlagt påstand om, at Skatteministeriet til [Selskab 1] A/S skal betale 4.317 kr. med tillæg af procesrente fra den 15. november 2021, subsidiært at afgiftsberegningen for køretøjet Mercedes-Benz C 220 d stationcar 7G-TRONIC PLUS 5 d, stelnummer [Stelnr. 1] , hjemvises til fornyet behandling ved Motorstyrelsen.

Skatteministeriets påstand forudsætter, at køretøjets nypris ved fuld afgiftsberigtigelse fastsættes til 629.435 kr., mens [Selskab 1] A/S' (herefter [Selskab 2]) påstand forudsætter, at nyprisen fastsættes til 431.520 kr.

Sagsfremstilling

Den 29. februar 2016 blev køretøjet indregistreret her i landet som nyt af [Selskab 2] A/S og med leasingvirksomheden [Leasingselskab] A/S som ejer.

Køretøjet blev ved indregistreringen afgiftsberigtiget i henhold til registreringsafgiftslovens § 3 b med forholdsmæssig afgift som leasingkøretøj på baggrund af en nypris på 431.520 kr.

Køretøjet blev afmeldt fra registrering den 11. marts 2020, og den 24. juni 2020 selvanmeldte [Selskab 1] køretøjet til fuld afgiftsberigtigelse og angav ved beregningen heraf køretøjets nypris til samme nypris på 431.520 kr., som havde dannet grundlag for den forholdsmæssige afgift ved første indregistrering af køretøjet.

Motorstyrelsen udtog [Selskab 1s] selvanmeldelse til kontrol og fastsatte i afgørelse af 25. marts 2021 køretøjets nypris til 629.435 kr.

Det fremgår af Motorstyrelsens afgørelse, at nyprisen på 629.435 kr. er fastsat med udgangspunkt i Motorstyrelsens niveauliste nr. 2106/2020, hvorefter nyprisen for en Mercedes-Benz, C220 CDI, st.car. aut. gear udgjorde 736.000 kr. Denne pris er reguleret med et fradrag for afvigende udstyr med 163.460 kr. og med et tillæg på 56.895 kr., der udgør værdien af følgende ekstraudstyr, som fremgår af Motorstyrelsens bilag til afgørelse:

" ...

Ekstraudstyr som skal med i nypris		
Kode	Udstyr	Beløb
248	Integrerede børnesæder	7.663

287	Nedfældigt bagsæde	6.735
131A	Artico kunstlæder	10.448
916	Stor brændstoftank	1.163
197U	Obsidian sort	18.110
R89	16" fælge	2.323
05U	Remote online	3.485
522	Audio 20	2.323
P65	Sædekomfortpakke	4.645

”

[Selskab 1] påklagede afgørelsen til Motorankenævnet, der den 29. marts 2022 traf afgørelse i sagen. Motorankenævnet fastsatte på baggrund af opslag på køretøjets stelnummer nyprisen til 503.360 kr.

Hverken Skatteministeriet eller [Selskab 1] er af den opfattelse, at denne nypris skal anvendes ved afgiftsberigtigelsen.

Som følge af Motorankenævnets afgørelse blev registreringsafgiften for køretøjet nedsat med 5.193 kr., som [Selskab 1] sammen med en rentegodtgørelse på 178,18 kr. har fået retur ved modregning. Det er disse beløb, der udgør Skatteministeriets påstand i denne sag.

Der er under sagen udarbejdet en sagkyndig erklæring af konsulent [A] fra DBI IT A/S (i erklæringen benævnt [A]) og business development manager [B] fra Polestar (i erklæringen benævnt [B]).

Det hedder i erklæringen af 18. februar 2025 bl.a.:

” ...

Spørgsmål 1:

Den sagkyndige bedes beskrive, hvilke oplysninger bilimportører indberetter som en del af de vejledende standardpriser for importerede nye køretøjer, og hvordan indberetningen sker.

Den sagkyndige bedes oplyse, om bilimportører anmelder standardpriser til Motorstyrelsen, som gælder generelt for køretøjer af et bestemt mærke og model (herefter betegnet som en ”generel standardpris”) i modsætning til en standardpris, der alene relaterer sig til et køretøj med et bestemt stelnummer (herefter betegnet som en ”en konkret standardpris”), eller om der sker standardprisanmeldelser af såvel den ene som den anden kategori.

” Spørgsmål 1 (besvaret af [B] med tillæg af [A]):

Standardpriser angives i et standardiseret format via systemet standardpriser.dk (se skærmpoint nedenfor) som er udviklet af DBI IT og tilgås via internettet på adressen www.standardpriser.dk.

Ved importørens angivelse af en standardpris udfyldes en lang række oplysninger om det mulige udvalg af køretøjet i Danmark, således at enhver specifikation der tilbydes til salg på det danske marked kan defineres indenfor rammerne af datasættet der er lagt ind i standardpriser.dk – altså helt ned til hver enkelt specifik udgave. Standardpriserne danner typisk baggrund for importørens prisangivelse af hver enkelt bil i det digitale motorregister, hvorfor en standardpris udover ovenstående skal indeholde information om alle faktorer der kan påvirke importørens kostpris, såvel som den vejledende udsalgspris og evt. forskelle i avancer. En standardpris defineres derfor i så omfattende grad at ikke bare hver eneste tænkelig specifikation, men tillige hver enkelt forskellig *prisudgave* kan afledes heraf. Standardpriserne skal være så detaljerede at såfremt et bestemt valg af f.eks. farve, indtræk eller hjul – eller f.eks. produktionsdato påvirker én af ovenfor nævnte priser, så skal standardprisen kunne skelne mellem dem.

Ved angivelse af standardpriser arbejdes der først og fremmest i et kladde-miljø, hvorefter de færdige standardpriser ”klarmeldes” hvilket er et udtryk for at standardpriserne deles med Motorstyrelsen og andre evt. 3-parter såsom forhandlere, leasingselskaber, databehandlere. Oplysningerne der afgives med en standardpris er som udgangspunkt opdelt i 7 overordnede faneblade med hver deres tilhørende detaljer: ”

...

Ligesom med standardudstyr, kan/skal ekstraudstyr defineres i en separat prisliste og tilknyttes hver enkelt standardprisanmeldelse. I sagens natur påvirker tilvalg af ekstraudstyr både importørens kostpris samt køretøjets udsalgspris, hvorfor ekstraudstyslisten er af ekstrem vigtighed ift. korrekt angivelse af køretøjers pris i motorregistret.

...

Som det kan ses af gennemgangen ovenfor, er det slet ikke muligt at angive stelnummer ifbm. angivelse af en standardpris. Standardprisers opbygning og indhold er derimod så omfattende at match mellem et specifikt køretøj og en bestemt standardpris sker på baggrund af flere elementer i standardprisen som dermed indsnævrer mulighederne til en enkelt standardpris.

Udtrykket ”konkret standardpris” er ikke et jeg har stiftet bekendtskab med i mine 17 års arbejde med standardpriser for 3 forskellige bilimportører i Danmark. Dertil kan det der beskrives som en ”konkret standardpris” slet ikke laves indenfor rammerne af standardpris-systemet. Jeg undrer mig derfor over begrebets opståelse og anvendelse i sin helhed. Det ER muligt for importører manuelt at angive prisdata for en specifik bil, men dette sker helt udenfor rammerne af standardpris-systemet, direkte i det digitale motorregister og kun i undtagelsestilfælde hvor en ufuldstændig standardpris-opsætning – eller hvor f.eks. den specifikke bils importør kostpris afviger fra det i standardpriser indtastede. Begge dele vil i normal drift kun forekomme ganske sjældent.

Der er ganske enkelt ikke noget der hedder en "konkret standardpris", ligesom angivelse af en standardpris- der alene relaterer sig til et køretøj med et bestemt stelnummer ikke er muligt. Svaret er derfor A) der anmeldes udelukkende standardpriser til Motorstyrelsen af generel karakter for et bestemt mærke/model/variant & udstyrsniveau.

Svar fra [A]:

Definitionen af en standardpris jf. DBI IT's forståelse: En standardpris er en indberetning af en given prislistevariant hos den enkelte importør, forstået som prisberegningen på en serie af ens køretøjer, på nær fabriksmonteret ekstraudstyr, som er tiltænkt at blive solgt via den samme kanal eller til den samme kundegruppe. Dette svarer, så vidt vi kan vurdere, til hvad der i spørgsmålene er formuleret som en "generel standardpris".

Efter vores bedste overbevisning er termen "konkret standardpris" en lidt skæv betegnelse for den konkrete kalkulation på en given bil, når den oprettes i DMR via B2B-interfacet fra vores andet site, Motorregister.dk. Ved oprettelsen af det samlede datasæt i DMR, benyttes den generelle standardpris til automatisk at beregne afgiftsfelterne til DMR for det konkrete køretøj inklusiv ekstraudstyr. Det betyder, at termene er to sider af samme sag.

For enkeltheds skyld vil termene "*standardpris*" eller "*prisanmeldelse*" herefter blive brugt svarende til termen "*generel standardpris*" i anmodningen om sagkyndig udtalelse. Skal vi vælge en betegnelse for en "*konkret standardpris*", vil vi hellere kalde den en "*konkret kalkulation*", for at undgå forvirring.

De væsentligste værdier i en prisanmeldelse er importørens indkøbspris og forventede importøravance hhv. forhandleravance, for at ramme en vejledende udsalgspris for kundegruppen.

Standardprisanmeldelsen omfatter alle de felter, der er nødvendige for at bestemme afgiften jf. Registreringsafgiftslovens § 9 (REGAL), herunder oplysninger om køretøjsart, CO₂-emission, vægt, fradrag og tillæg i afgiften. Den kan også omfatte supplerende oplysninger af teknisk eller historisk karakter, f.eks. antallet af danske sikkerhedsstjerner og antal selealarmer. Visse tidligere afgiftsrelevante felter findes stadig i DMR og på Standardpriser.dk og bruges til andre formål end afgiftsberegningen. Sikkerhedsstjerner er f.eks. nødvendige for at udskrive korrekte energimærker for bilerne via Energimærker.dk og bruges også til at føde Færdselsstyrelsens systemer til generering af energimærker.

Alle detaljerne er fuldt gennemgået ovenfor af [B] vha. skærmpoint fra brugerfladen på Standardpriser.dk.

Spørgsmål 2:

Hvis bilimportører til Motorstyrelsen anmelder standardpriser, som gælder generelt for køretøjer af et bestemt mærke og model (en generel standardpris) og/eller en standardpris, der alene relaterer sig til et køretøj med et bestemt stelnummer (en konkret standardpris), bedes den

sagkyndige beskrive, hvilke oplysninger der lægger til grund for anmeldelsen.

Spørgsmål 2 (besvaret af [A] med tillæg af [B]):

...

En standardpris består af en grundberegning på basismodellen, samt en tilknyttet ekstraudstørsliste, der består af en række mulige udstørs-elementer med betegnelser, udstørskoder, indkøbspris og avancer for hvert element. Den kan også have en tilknyttet standardudstørsliste, der beskriver væsentligt standardudstyr jf. REGAL.

Når en konkret bil, der skal beregnes ud fra standardprisen, kommer ind på Motorregister.dk, kan importøren angive koderne på de fabriksmonterede ekstraudstørselementer (factory fitted options), som bilen er udstyret med. Standardprisen er generel og har en fleksibilitet ift. det valgte udstyr, svarende til trykte prislister med muligt udstyr, mens beregningen på Motorregister.dk altså er specifik for den enkelte bil inkl. faktisk udstyr. Den enkelte konkrete kalkulation er baseret på den generelle standardpris, som der refereres til med et kalkulations-ID (løbenummer).

I de fleste tilfælde foregår tildelingen og beregningen helt automatisk, da flertallet af importører sender data fra f.eks. faktureringsystemer til webservices bag motorregister.dk. Ud fra disse data vælges den korrekte standardpris med ID-felter og ekstraudstyret vælges fra standardprisens ekstraudstørsliste vha. de indsendte udstørskoder.

I DMR blev det ved systemets ibrugtagning besluttet, at der skulle indberettes indkøbspris og tilknyttede oplysninger på hver enkelt bil i stedet for at referere til standardprisen, som systemet ikke var scopet til at kunne håndtere. For at spare importørerne for den manuelle proces på hvert køretøj, beregner Motorregister.dk derfor den samlede (vejledende) pris inkl. ekstraudstyret på én given bil, sådan at indberettede data til DMR for hvert stelnummer sikres at svare til standardprisanmeldelsen.

Dette gøres ved at kæde bilen til en generel standardpriskalkulation med et unikt ID, kaldet et "løbenummer". Det findes ved at kontrollere importørens ID-felter imod dem, der findes på prisanmeldelsen. Alle prisanmeldelser er udstyret med disse ID-felter, som vi kalder "nøglefelter" – og de konkrete felter er sat op ud fra hver enkelt importørs behov for at matche deres interne systemers organisering af modelkatalog.

Alle klarmeldte prisanmeldelser på Standardpriser.dk tildeles et løbenummer, idet de klarmeldes, dvs. markeres som aktive af importøren.

Opsummering: Systemet på Motorregister.dk lægger indkøbsprisen fra den generelle standardpris sammen med indkøbspriserne på alle stykker monteret ekstraudstyr. Det samme sker med avancerne, hvorefter der kan laves en komplet beregning af registreringsafgift inklusiv fa-

briksmonteret ekstraudstyr jf. REGAL. Årsagen til dette er, at man bl.a. pga. skalaknækkene i REGAL, ikke kan beregne en registreringsafgift, før man har den samlede pris på bilen.

Svar fra [B] :

Bilimportører anmelder udelukkende standardpriser til Motorstyrelsen af generel art, anmeldelse af standardpriser relateret til et enkelt stelnummer kan ikke lade sig gøre. Begrebet "konkret standardpris" eksisterer ikke. I det digitale motorregister, som er et helt separat system til brug for bilimportørens arbejde ifbm. klargøring til indregistrering, kan specifikke stelnumre kobles sammen med en standardpris på baggrund af match på teknisk data for bil og den generelle standardpris (produktionsdato, model-variant, udstyr m.m.). Herved bliver selve bilen komplet med både tekniske data og prisdata fra standardpriser – men den matchede standardpris vil altid være generel da den vil kunne gælde for et uendeligt antal teknisk identiske biler uanset deres stelnumre.

Svaret på spørgsmål 1 er fuldstændig udtømmende ift. hvilke oplysninger der ligger til grund for en bilimportørs standardprisanmeldelse.

Spørgsmål 3:

Motorankenævnet har i sin afgørelse anført, at nævnet ved opslag på hjemmesiden www.standardpriser.dk af standardprisanmeldelser med angivelse af køretøjets stelnummer [Stelnr. 1] kunne konstatere en anmeldt standardpris på 503.360 kr., jf. print af standardprisanmeldelse nr. 04800013402 (**sagens bilag 4**).

Den sagkyndige bedes oplyse, hvad baggrunden er for, at der kan fremsøges en anmeldt standardpris ved opslag på det konkrete stelnummer på hjemmesiden www.standardpriser.dk. Hvis der ikke anmeldes standardpriser for køretøjer på stelnummerniveau, bedes den sagkyndige oplyse, hvordan en anmeldt standardpris kan fremsøges ved indtastning af et stelnummer.

Spørgsmål 3 (besvaret af [A]):

Motorstyrelsen/SKAT har haft mulighed for at slå enkelte biler op på standardpriser.dk, siden systemet kom op at køre tilbage omkring 2012-2013. Hvad de får adgang til, er en visning af de matchede data på Motorregister.dk, som de så ud ved køretøjets oprettelse i DMR. Der er altså tale om en plukning fra den generelle standardpris, hvor fabriksmonteret ekstraudstyr er indregnet og ikke en separat indberetning. Slutværdierne fra denne beregning, er de tal, der indgik i bilens xml-datagram ved B2B-oprettelse i DMR.

Yderligere info: Det skal bemærkes, at de indberettede værdier er vejledende værdier, da en forhandler altid indtaster bilens handlede pris i DMR (brutto afgiftspligtig værdi). Af den grund vil der i DMR normalt være flere beregninger registreret på bilen, både den indberettede fra importøren og den, der blev indtastet i forhandlerens forløb. Ud fra sidstnævnte, er der beregnet konkret afgift, som er svaret ved bilens indregistrering.

Vinduet på Standardpriser.dk er oprettet, for at hjælpe SKAT's (senere Motorstyrelsens) sagsbehandlere med at lave stikprøvekontroller og opnå detaljeret indsigt i konkrete køretøjers udstyrselementer og afgiftsberegning, da disse oplysninger ikke fremgår af DMR. Der er altså tale om en mere præcis indsigt i det enkelte køretøj, for at lette deres arbejde, men værdien er stadig en samlet beregning ud fra den generelle standardpris. Skærm billedet i brugerfladen vil altid indeholde løbenummeret på den standardpris, der er benyttet, hvis der er taget udgangspunkt i en standardpris.

Det er dog muligt at støde på beregninger, der ikke tager udgangspunkt i en standardpris og derfor ikke har et løbenummer. Det sker i de tilfælde, hvor importøren har valgt at indtaste værdierne manuelt på den enkelte bil. Det svarer stort set til de oplysninger, man manuelt kan taste i DMR's brugerflade, hvis man vælger at oprette et køretøj i importørflowet dér. Der er altså ikke udeladt noget, men køretøjet er ikke baseret på en standardpris og har derfor ikke oplysninger om udstyr. Det samme gør sig gældende med fabriksnye biler, der indregistreres via en synshal. De får dog, så vidt vi ved, prisen påført via en værdifastsættelse fra SKAT.

Spørgsmål 4:

I det omfang der anmeldes standardpriser for køretøjer på stelnummerniveau, bedes den sagkyndige oplyse, om, der anmeldes standardpriser på stelnummerniveau for samtlige køretøjer, der importeres til Danmark, eller om dette alene sker for køretøjer, der er importeret til Danmark som nye og førstegangsindregistreret og afgiftsberigtiget første gang som nye her i landet.

Spørgsmål 4 (besvaret af [A]):

Fra DBI IT's side kan vi svare, at det samme gælder, som beskrevet i svaret på spørgsmål 3. Standardprisanmeldelser findes kun på generelt niveau. Der findes biler, der indregistreres uden om motorregister.dk eller på manuelt angivne priser. Muligheden for manuelle priser (uden oplysninger om ekstraudstyr) eksisterer for at give en "kattede" for biler, der ikke passer ind i normale prismodeller, så importøren ikke behøver at have den administrative byrde at have 100% dækning af alle tænkelige scenarier i sit katalog af aktuelle prisanmeldelser.

Det kunne f.eks. være sjældne konfigurationer, modeller man normalt ikke har i programmet, restlagerbiler eller biler på listepriser, hvoraf sidstnævnte normalt kun benyttes efter aftale med Motorcenter Høje Taastrup.

Der findes altså biler, der ikke har en reference til en generel standardpris, men det er undtagelsen, der bekræfter reglen – og deres priser kan ikke i sig selv kaldes for en standardpris, idet de ikke er en "standard", da de ikke er aggregerede. Vi vil fastholde, at "konkret kalkulation" er en mere korrekt betegnelse, idet der er tale om detaljerne, der resulterer i inddata til DMR.

Spørgsmål 5:

Motorstyrelsen tog til brug for fastsættelse af nyprisen ved afgiftsregningen for det omhandlede køretøj udgangspunkt i en nypris på 736.000 kr. inklusive ekstraudstyr, som fremgik af niveauliste 2106/2020 (**sagens bilag 11**). Prisen på 736.000 kr. inklusive ekstraudstyr fra niveaulisten omfattede imidlertid ekstraudstyr, som det pågældende køretøj ikke var udstyret med. Derfor fratrak Motorstyrelsen først prisen på ekstraudstyret, som var omfattet af niveaulistepriisen (736.000 kr. - 163.460 kr.), hvorved fremkom en pris uden ekstraudstyr på 572.540 kr. Til dette beløb lagde Motorstyrelsen nyprisen ifølge niveaulisten for køretøjets konkrete ekstraudstyr på 56.895 kr., hvorved fremkom en nypris inklusive ekstraudstyr på 629.435 kr. Som **sagens bilag 9** er fremlagt en standardprisanmeldelse for et tilsvarende køretøj på 571.095 kr., som stort set svarer til beløbet på 572.540 kr. uden ekstraudstyr.

- a) Kan der ved fremsøgning af standardpriser på hjemmesiden standardpriser.dk indsættes filtre, og i givet fald i hvilke forhold i standardprisanmeldelsen?
- b) Hvad betyder den "Varianttekst", der fremgår af prisanmeldelsen i **sagens bilag 9**?
- c) Kan en standardprisanmeldelse anses for "generel" som defineret i spørgsmål 1, hvis der i prisanmeldelsen er indsat en tekst i feltet "Varianttekst", jf. **sagens bilag 9**?

Spørgsmål 5 (besvaret af [A]):

I forhold til bilag 9 og generelt:

- a) Ja, der kan søges på fritekst og afgrænses på datoer og det er muligt at filtrere og sortere visningen i øvrigt.
Der kan søges på betegnelser, løbenumre og flere andre værdier.

Se yderligere i vores bilag 2 – vejledning i brugerfladen til SKAT's ansatte, fra da systemet blev lanceret. Deri gennemgås mulighederne samlet og med forklarende tekster.

Bemærk at der for importørerne er færre muligheder end for SKAT/Motorstyrelsens ansatte, idet opslaget på et konkret stelnummer er lavet specifikt til SKAT/Motorstyrelsen og er en tilpasning af en visning, som importørerne har på sitet Motorregister.dk for den enkelte bil. Ydermere kan importører naturligvis kun se egne biler og anmeldelser, mens SKAT/Motorstyrelsen kan se på tværs af alle mærker.

- b) "Varianttekst" er et fritekstfelt for importøren, der er tænkt som importørens interne beskrivelse af bilens variant. Det er typisk betegnelsen for motor- eller karosserivarianten, hvis man ikke følger standarden i blokken til højre med betegnelse til registreringsattest.

Mercedes-Benz opererer med et ID-felt, de kalder "NT-kode", som mere eller mindre svarer til en SKU (Stock Keeping Unit) hos fabrikanten. Det ser ud til at være en sådan, der står i feltet i dette tilfælde og det giver jo god mening. Vi har dog ikke indsigt i, hvordan de opererer, så

dette er alene baseret på en observation af overensstemmelse mellem felternes indhold og et overordnet kendskab til deres digitale setup.

c) Ja, kalkulation på et stelnummer er helt afgjort baseret på en generel standardpris, hvis feltet er udfyldt.

Det ville dog give mere mening at se på, om der er et løbenummer i overskriften i blokken nedenunder (Valgt kalkulation). Det er den direkte reference i form af et unikt ID, hvor tilstedeværelsen af varianttekst kun er en afledt sammenhæng.

I spørgsmålenes bilag 9 er angivet den præcise beregning inkl. fabriksmonteret ekstraudstyr for et stelnummer, som er klippet ud af skærm-billedet, men med en klar reference til den generelle standardpris med løbenummeret 04800013476. De benyttede udstyrslisters fremgår af navnene til højre i billedet og kan klikkes på, samt fremsøges separat på standardpriser.dk, så man kan se det mulige udstyr. Bilag 9 ligner en fremsøgning af et andet stelnummer end [Stelnr. 1], som sagen drejer sig om, da det nummer er knyttet til løbenummer 04800013402.

Spørgsmål 6:

Den sagkyndige bedes beskrive, om der i forbindelse med anmeldelsen af standardpriser til Motorstyrelsen sondres mellem priser for køretøjer med en bestemt udstyrssammensætning (herefter betegnet "udstyrsvarianter") og/eller køretøjer af en bestemt model. Hvis der anvendes en sådan sondring, bedes den sagkyndige oplyse, hvordan en "model" afgrænses i forhold til en "udstyrsvariant".

Den sagkyndige bedes beskrive, om der for visse udstyrsvarianter anmeldes forskellige standardpriser, som kan afvige fra den pris, som Motorstyrelsen betegner som den anmeldte generelle standardpris

Spørgsmål 6 (besvaret af [B]):

Som beskrevet i svaret til spørgsmål 1, skal en standardpris være så detaljeret at den kan skelne mellem alle elementer der kan påvirke priser eller afgifter på køretøjet, f.eks. importørens kostpris (som er afgørende ift. den såkaldte mindstebeskatningspris -9% reglen som beskrevet i Registreringsafgiftslovens §8 stk. 1). Udover blot mærke, model & udstyrsvariant, farve og individuelle udstyrselementer såsom anhængertræk eller en udstyrspakke, kan f.eks. brændstofforbruget påvirkes af valg af udstyr eller fælge, hvilket påvirker beregningen af registreringsafgiften. Dette skal en standardpris derfor kunne skelne imellem.

Det er til enhver tid ene og alene Bilimportørens ansvar at kostprisen for et køretøj angives 100% korrekt i motorregistret. For at undgå at hver bils prisdata skal indtastes manuelt, anvendes der et matchingværktøj i motorregistrets importør-brugerflade, som automatisk kan matche den givne bil med det rette sæt prisdata. Standardprisen kobles til en specifik bil efter match på nøglefelter som er importørspecifikke, men typisk modelvariantkode og produktionsdato. Oftest vil mange specifikke biler matche med samme standardpris fordi de er identiske på de anvendte nøglefelter, men det betyder ikke at bilerne har identisk

prisinde. Udover de importørspecifikke nøglefelter skal der derfor også kunne sondres mellem alle andre elementer der kan påvirke bilens pris og afgift – det vil sige alt udstyr som ændrer enten kost- eller udsalgspris, eller påvirker et afgiftsrelevant element såsom brændstofforbrug. Det er derfor at standardpriser er opbygget med en ekstraudstørsliste der både indeholder kost- og udsalgspris for alle de mulige tilvalg på model-varianten, samt oplysninger om tilvalgs eventuelle påvirkning af bilens officielle WLTP-tal til brug for afgiftsberegningen.

Det er helt normal praksis at anmelde adskillige standardpriser for samme model-variant. Det typiske formål herfor er sondring mellem forskellige salgskanaler. F.eks. kan anmeldes en række flåde-varianter, hvor den af importøren givne flåde-rabat indregnes direkte i standardprisen. Dette gør arbejdet med tilbudsgivning lettere for forhandlere og f.eks. leasingselskaber, som har adgang til mærkets standardpriser igennem forskellige systemer. Ligeledes kan der anmeldes standardpriser der dækker forhandleres demobiler, ligesom kampagnepriser der f.eks. følger en specifik marketingkampagne også kan anmeldes således forhandler ikke manuelt skal fratrække den rabat der gives ifbm. kampagnen. Kampagnepriser har typisk en kort varighed da de er underlagt reglerne om prismarkedsføring, hvorfor det kan være helt almindeligt at standardprisens prisdata ændres op og ned i perioder. Ved prisændringer får standardprisen dog et nyt løbenummer og er derfor teknisk set en anden standardpris.

Spørgsmål 7:

Den sagkyndige bedes redegøre for, hvor stor en andel af de nye køretøjer, som er solgt i Danmark i perioden 2016-2020, der er afgiftsberigtiget til priser, som svarer til de anmeldte standardpriser, herunder om muligt med en opdeling af, hvor mange nye køretøjer, som afgiftsberigtiges til en pris, der svarer til en anmeldt generel standardpris, henholdsvis hvor mange nye køretøjer, som afgiftsberigtiges til en pris, der svarer til en anmeldt konkret standardpris, jf. herved besvarelsen af spørgsmål 1.

I det omfang det er muligt bedes redegørelsen indeholde oplysninger om:

- Hvor stor en andel af nye biler, der bliver solgt i detailledet, der bliver afgiftsberigtiget til en anmeldt generel standardpris, henholdsvis en anmeldt konkret standardpris
- Hvorvidt der er konkrete bilmodeller eller prisklasser, hvor en anmeldt standardpris lægges til grund for afgiftsberegningen.

Spørgsmål 7 (besvaret af [A]):

Fra DBI IT's side kan vi ikke sige noget om de reelle handelspriser, da vi ikke ligger inde med dem. Vi kan dog sige, at alle værdierne gemmes i DMR ifm. indtastningen af brutto afgiftspligtig værdi og beregning af forhandlerens månedsopgørelse, samt ved genberegninger. Værdierne kan fremsøges på det enkelte køretøj, fuldt offentligt tilgængeligt og kan sammenlignes med første linje, der normalt er den indberettede pris fra importøren. Det er oftest en værdi, der er afsendt fra Motorregister.dk ud fra en beregning, baseret på en standardprisanmeldelse inkl.

prisen for fabriksmonteret ekstraudstyr. Fremsøgningsvinduet findes direkte på motorregister.skat.dk under køretøjsvurderinger. Udsnit af resultater fra vinduet indgår i vores bilag 1.

Det må være nærliggende, at Motorstyrelsen bibringer en sammenligning imellem de faktiske handelspriser og de anmeldte udsalgspriser, hvis en sådan er relevant. Det skulle være ret let at lave en statistik over, hvis det ønskes, idet de står for driften af DMR.

Vi har en antagelse om, at der ofte finder en forhandling sted, hvor der gives et afslag i prisen, men da vi ikke selv opererer i detailledet, kan vi ikke sige noget nærmere herom. [B] har en lidt bedre viden om det fra sine mange år hos importører, hvor han har arbejdet direkte med forhandlerne. Han kan måske svare lidt bedre på det i næstfølgende spørgsmål 8.

Spørgsmål 8:

Den sagkyndige bedes redegøre for, hvordan nyvognsforhandlere prisfastsætter nye køretøjer.

Beskrivelsen bedes indeholde oplysninger om, hvorvidt måden, som nyvognsforhandlere prisfastsætter nye køretøjer på, har ændret sig over tid. Hvis det er tilfældet, bedes der redegjort for, hvad årsagen hertil er.

Spørgsmål 8 (besvaret af [B]):

Forhandlere fastsætter deres priser fuldstændig frit og individuelt efter markedsvilkårene og uden indblanding fra importørerne. Det skal naturligvis være indenfor lovens grænser, ligesom det slet ikke er muligt at overtræde reglen om mindstebeskatning ved indregistrering i det digitale motorregister, da den af forhandleren angivne afgiftspligtige værdi holdes op mod importørens indberettede kostpris og afviser indregistreringen hvis 9 %-reglen ikke er overholdt.

Ift. den generelle prissætning i markedet er det klart at et produkt der er så højt afgiftsbelagt som biler er i Danmark, vil være genstand for massiv optimering. Det er kun naturligt, at de grænser der er opstillet vil blive udnyttet for at minimere afgiftsbetaling, i særdeleshed den hårde konkurrence taget i betragtning. Inden indførslen af reglen om ingen negativ forhandleravance for omkring 15 år siden var det sågar ofte forekommende at forhandlere indregistrerede biler med negativ forhandleravance, for på denne måde at reducere den afgiftspligtige værdi.

De fleste nybilssalg i Danmark indeholder mere end blot selve bilen, f.eks. ikke-afgiftsbelagte elementer såsom eftermonteret anhængertræk, vinterhjul, måtter & tagbøjler. I mange handler vil kundens eksisterende brugte bil også kunne indgå i en samlet handel. De fleste kunder forventer én eller anden form for rabat på en ny bil, og når den skal gives, vil det være oplagt for forhandleren at give rabatten på det afgiftsbelagte produkt fremfor det ikkeafgiftsbelagte, da rabatten således bliver større overfor kunden.

Det er mig ikke muligt at trække data på hvor mange biler der sælges til en pris, der er lavere end den angivne standardpris (det er, så vidt jeg ved, kun muligt for Motorstyrelsen selv), men det er min klare opfattelse at der næsten aldrig sælges en bil til standardprisen i dagens Danmark, og at det har været sådan ganske længe. Denne praksis understreges af flere afgørelser i Landsskatteretten, f.eks.

SKM2014.718.LSR

SKM2017.69.LSR

SKATs styresignal fra 2017 ifbm. avance:

SKM2017.562.SKAT

Bindende svar fra Skatterådet angående avance på demobiler:

SKM2013.339.SR

Af sidstnævnte fremgår det af det bindende svar, at en demobil indregistreret til 0-avance anses for værende indenfor lovens rammer. Dette har naturligvis dannet praksis i branchen siden og understreger den mængde fokus der er på området, og hvorledes forhandlerne afgiftsoptimerer ved indregistrering af nye biler.

Det er derfor min generelle opfattelse at en anmeldt standardpris kun meget sjældent vil være den markedsdannende nypris.

..."

Skatteministeriet har gjort gældende, at det ved fastsættelsen af køretøjets nypris er i overensstemmelse med registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, at tage udgangspunkt i en almindelig importøranmeldt standardpris ved sædvanligt detailsalg for et køretøj af tilsvarende mærke og model, som fremgår af standardpriser.dk og har anført, at anvendelse af standardprisanmeldelse med løbenummer 04800013476 (bilag 9/26) fører til stort set samme nypris, som Motorstyrelsen har fastsat på baggrund af niveaulisten.

Skatteministeriet har fremlagt et udtræk af prisanmeldelser vedrørende køretøjer af tilsvarende mærke og model fra standardpriser.dk. Den pågældende standardprisanmeldelse (bilag 9/26) er den midterste af tre prisanmeldelser, som Skatteministeriet har udvalgt til sammenligning på baggrund af registreringsdatoen for køretøjet i denne sag.

Af standardprisanmeldelse (bilag 9/26) med løbenummer 04800013476 fremgår bl.a. følgende under fanen "Basisdata":

"Stamdata for prisanmeldelse
Mærke: Mercedes-Benz

Modeltekst: C 220 d T Aut
 Varianttekst: 20520412-001
 Modelår: 2016

...

Valgt kalkulation: 04800013476

...

Udsalgspris: 571.095

..."

Af samme standardprisanmeldelse fremgår bl.a. følgende under fanen "Standardudstyr":

"Standardudstysliste

Navn: C-Klasse WS205 oktober 2015

Registreringsdato: Fra: 07-01-2016 Til: 30-06-2016

Udstyr

Navn

ESP

Letmetalfælge

Nakkestøtter bag 3 stk

Regnsensor

Bluetooth håndfri telefoning

Dæktryksovervågning

2-zoners automatisk klimaanlæg

Armlæn for

Fjernbetjent centrallås med designnøgle

Elruder for og bag

Agility Control selektive støddæmpere

El-sæder for, højdejusterbare

Udstyr

Navn

Opvarmede og elektriske sidespejle

Sædevarme i fører- og passagersæde

Luftdyser bag

Splitbagsæde (kun stationcar)

Læderrat og gearknop i nappa læder

ATTENTION ASSIST

USB og AUX stik i midterkonsol

ECO start/stop funktion
 Audio 20 RADIO/CD/MP3 5,8" farvedisplay
 Kombiinstrument i farve
 Komfort multifunktions læderrat 12-taster
 16" Letmetalfælge
 SCR BlueTEC tank (kun i forb. med diesel)
 Fartpilot
 Rails i sort (kun St.car)"

Følgende fremgår ved opslag på køretøjets stelnummer:

"Opslag på stelnummer

Her kan du fremsøge priser ud fra stelnummer

Stelnummer: [Stelnr. 1]

...

Ekstraudstyr

Der er intet ekstraudstyr knyttet til køretøjet

Standardudstyr

...

(Audio 20 RADIO/CD/MP3 5,8" farvedisplay

...

16" Letmetalfælge

..."

Forklaringer

[C] , [A] og [B] har afgivet forklaring.

[C] har forklaret bl.a., at han er medindehaver af og bestyrelsesmedlem i [Selskab 1] A/S. Han har ansvaret for omsætnings- og driftsaktiviteterne i selskabet. I 2020 var han salgschef og stod bl.a. for at berigtige afgifter. [Selskab 1] A/S solgte ca. 3.000 biler i 2020 og sælger nu ca. 5.500 biler årligt. Størstedelen af de solgte biler skal afgiftsberigtiges på en eller anden måde. Han vurderer, at de i 2020 købte ca. 80 % af deres biler af [Leatingselskab]. De importerer også biler fra udlandet med henblik på salg her i landet, og denne import har været tiltagende hen over årene. De biler, som de tager i bytte for en solgt bil, bliver typisk eksporteret til udlandet.

Omkring 2014/15 havde de intromøder med Motorstyrelsen, hvor de blev trænet i at anvende Motorstyrelsens vejledning til prisfastsættelse af bilerne til brug for afgiftsberigtigelse. Der har løbende været ændringer i vejledningen, og han har også oplevet, at vejledningen bliver håndteret forskelligt af forskellige medarbejdere i Motorstyrelsen. Vejledningen er ikke helt entydig, og tidligere lænede de sig derfor meget op ad, hvordan leasingselskaberne lavede deres værdiberegninger.

I 2018 ansatte de en medarbejder, der tidligere havde beregnet afgifter i Motorstyrelsen, til at lave værdiansættelserne, men uanset hvilket system man bruger, er der ingen, der kommer frem til samme resultat.

Man skal finde et markedsniveau, når der skal fastsættes en nyværdi på en brugt bil, der skal afgiftsberigtiges. Når der er tale om en importeret bil, forsøger de at finde ud af, hvilken pris en tilsvarende bil er blevet anmeldt til af andre, da bilen var ny. I den forbindelse bruger de forskellige hjælpesystemer, herunder f.eks. Bilinfo, der indeholder vejledende udsalgspriser. I 2020 samarbejdede de også med bl.a. [Leasingselskab], [Brancheforening 1]

og kolleger i branchen om, hvordan værdiansættelserne skulle laves. Ved køb af biler fra leasingselskaber har de ved afgiftsberigtigelsen i overensstemmelse med rådgivning fra [Leasingselskab] anvendt nyprisen på den konkrete bil, som den fremgår af Motorregistret.

Op til sagen har de typisk fået udtaget ca. 2 % af deres afgiftsberegninger til kontrol, bortset fra 2016, hvor alle afgiftsberegninger blev udtaget. Det er hans vurdering, at kontrollen har været tiltagende hen over de senere år. Motorstyrelsen har typisk accepteret, at bilens konkrete nyværdi, som den fremgår af Motorregistret, er anvendt, hvis bilen skulle eksporteres, men ikke hvis der har været tale om en leasingbil, hvor der skal beregnes fuld afgift ved videresalg her i landet.

Niveaulisterne har de typisk brugt til at fastsætte handelsprisen.

[A] har forklaret bl.a., at det ved indførelsen af Det Digitale Motorregister (DMR) blev bestemt, at registeret alene skulle indeholde oplysninger om konkrete køretøjer. STAPRI, der var det system, som blevet anvendt forud for DMR, indeholdt imidlertid også oplysninger om standardpriser.

Baggrunden for, at systemet standardpriser.dk blev udviklet, var, at der hos bilimportørerne fortsat var et ønske om at kunne anvende og tilgå standardpriser til brug for afgiftsberegningen. [Brancheforening 2] udviklede derfor et system, der kunne imødekomme dette ønske. Han har været med til at udvikle og vedligeholde standardpriser.dk.

Skattemyndighederne rettede på et tidspunkt henvendelse til [Brancheforening²], idet myndighederne ønskede opslagsadgang til systemet standardpriser.dk. [Brancheforening 2] gav derfor skattemyndighederne adgang til systemet. Det er hans opfattelse, at alle myndighedsanmodninger om adgang til systemet er blevet imødekommet. Standardpriser.dk kan også anvendes af importørerne til brug for bl.a. prisfastsættelsen af køretøjer.

DMR indeholder oplysninger om konkrete køretøjer, mens standardpriser.dk indeholder de standardpriser, som importørerne har anmeldt. Det er muligt at matche de oplysninger, der fremgår om det konkrete køretøj i DMR, med den anmeldte standardpris. Det opslag på stelnummer [Stelnr. 1], der er køretøjet i denne sag, og som angiver en udsalgspris på 503.360 kr., er udtryk for sådan et match (ekstrakten side 298).

Det, der forstås ved ekstraudstyr, er udstyr, der skal tilkøbes, udover det standardudstyr, der fremgår af standardprisanmeldelsen. Hvis der er ekstraudstyr, vil dette være oplyst. Det er almindeligt, at der er foretaget flere standardprisanmeldelser vedrørende køretøjer af samme model, mærke mv., men hvor de forskellige standardanmeldelser er begrundet i, at køretøjerne har forskelligt udstyr. Det er også almindeligt, at årsagen til forskellige standardprisanmeldelser er, at køretøjerne udbydes til forskellige kundegrupper. Der vil således være én standardprisanmeldelse for køretøjer, der udbydes til leasingselskaber, og én standardprisanmeldelse for køretøjer, der udbydes til detailsalg. Dette selvom der – udstyrmæssigt – er tale om samme køretøj. Prisen for køretøjet vil også kunne ændre sig over tid, f.eks. pga. kampagner, hvilket også kan føre til flere forskellige standardprisanmeldelser vedrørende ens køretøjer.

Begrebet ”almindelig standardpris” eksisterer ikke. Standardprisen er vejledende for angivelse af den afgiftspligtige værdi.

Opslag på et stelnummer i standardpriser.dk giver en præcis visning af de data, der blev oplyst ved anmeldelsen i DMR. Oplysningerne bliver ”låst”, når de sendes til DMR.

Når den udsalgspris på 503.360 kr., der ses ved opslag på stelnummer tilhørende sagens køretøj, adskiller sig fra den nypris på 431.520 kr., der fremgår af DMR, er det udtryk for, at den handlede pris ikke nødvendigvis svarer til den vejledende pris, der er fastsat af importøren.

Ved opslag i standardpriser.dk forholder det sig – som ved andre søgemaskiner – således, at søgekriterierne er afgørende for de søgeresultater, der fremfindes. Det er muligt at selekttere på en lang række elementer.

De standardpriser, der fremkommer ved søgning i databasen, vedrører ikke nødvendigvis køretøjer med det samme udstyr. Det er ikke muligt med sikkerhed at fastslå, om de standardprisanmeldelser vedrørende køretøjer af typen Mercedes-Benz, C 220 d T Aut, 7G-TRONIC PLUS, der fremgår af Prisanmeldelser fra Standardpriser (ekstrakten side 242), har det samme udstyr. Dette kan kun fastslås med sikkerhed, hvis man ser nærmere på indholdet af de enkelte standardprisanmeldelser. Det eneste, der med sikkerhed er det samme for køretøjerne, er betegnelsen for køretøjerne og det tidsinterval for indregistrering, der er valgt. Det kan heller ikke på baggrund af denne liste ses, om de køretøjer, som standardpriserne vedrører, har det samme udstyr som køretøjet i denne sag.

Ved søgning i standardpriser.dk er det ikke muligt at selekttere på f.eks. farve. Hvis man vil selekttere herfor, vil man skulle undersøge den enkelte standardprisanmeldelse med henblik på at konstatere, om farve indgår heri.

Den konkrete kalkulation, der omtales i besvarelsen af spørgsmål 1 i den sagkyndige erklæring af 18. februar 2025, side 7, (ekstrakten side 220), er en beregning, som er foretaget på baggrund af de oplysninger, som importøren har anmeldt. Importørens oplysninger er imidlertid alene vejledende. Importøren kender ikke de konkrete handelspriser.

Standardpriser.dk indeholder alene vejledende priser for køretøjer, der indregistreres i Danmark som nye.

Formålet med standardpriser.dk er, at det skal være muligt at fastslå nyprisen for importerede brugte biler. Det vil dog være nødvendigt at tage højde for køretøjets konkrete udstyr. Ellers vil det ikke være muligt at fastsætte en retvisende nypris.

En standardprisanmeldelse kan være gældende for en vis periode, f.eks. et år. Det er muligt for importøren at ændre standardprisen, hvis der opstår behov herfor.

Motorstyrelsen har opslagsadgang til de oplysninger, der ses i den sagkyndige erklæring af 18. februar 2025, bilag 1 (ekstrakten side 227). Styrelsen har således adgang til oplysninger om det udstyr, der fremgår af en standardprisanmeldelse.

De udsalgspriser, der fremgår af de standardprisanmeldelser, som ses i Prisanmeldelser fra Standardpriser (ekstrakten side 242), er udtryk for køretøjernes basispris. Der er tale om generiske standardprisanmeldelser, men det standardudstyr, der er omfattet af den enkelte anmeldelse, kan som nævnt variere.

Han kan ikke umiddelbart fastslå, om standardprisanmeldelsen (ekstrakten side 301) indeholder det samme udstyr mv. som er fremkommet ved opslag på stelnummer tilhørende sagens køretøj (ekstrakten side 298).

Det er korrekt, at hvis der skal foretages en beregning af nyprisen på et konkret køretøj, vil man kunne tage udgangspunkt i den udsalgspris, der fremgår af den relevante standardprisanmeldelse, hvortil der skal tillægges priserne for det ekstraudstyr som det konkrete køretøj har.

[B] har forklaret bl.a., at det enkelte løbenummer i standardpriser.dk kan have forskellige lister med ekstraudstyr tilknyttet. Ekstraudstyret kan desuden have en forskellig pris. Eksempelvis vil prisen ved en opgradering af hjul være forskellig, afhængigt af hvilken type fælge, der er på den pågældende bilvariant.

Bilens pris vil variere alt efter hvilket standardudstyr, den er født med. Det, der fremgår under fanen "standardudstyr", er inkluderet i modellen og dermed i prisen. Prisforskellen imellem to standardmodeller vil ikke svare til prisforskellen på udstyret, hvis det blev tilkøbt som ekstraudstyr. Udstyret er billigere, hvis det standardmæssigt er en del af bilen, end hvis det skal tilkøbes ekstra.

Der kan være flere standardpriser knyttet op på samme køretøj, eksempelvis fordi der i en periode har været en kampagnepris. Såfremt standardprisen ændres til en kampagnepris, vil standardanmeldelsen få et nyt løbenummer. Det er almindeligt, at der fremgår flere standardpriser af de historiske data. Det gælder både i forhold til basisdata og ekstraudstyr.

Alt, hvad der kan påvirke registreringsafgiften, har betydning for standardprisen. Det kan eksempelvis blive besluttet, at bilen skal produceres med klimanlæg i stedet for air condition. Også ændring af hjulstørrelsen, ny hjulleverandør og lignende kan påvirke standardprisen og dermed afgiftsberegningen. Standardpriserne er et præcisionsarbejde uden lige, og der skal hele tiden laves opdateringer. Man kan ikke ud fra oversigten over standardpriser i Prisanmeldelser fra Standardpriser (ekstrakten side 242) se, hvilket udstyr de pågældende biler har. Det kræver stor præcision både at lave standardpriserne og at anvende dem.

Det konkrete opslag på stelnummer fra Motorregisteret, som Motorankenævnet har anvendt til at fastsætte en nypris på 503.360 kr. (ekstrakten side 298), henviser til et andet standardprisløbenummer end løbenummeret på den standardprisanmeldelse på 571.095 kr., som Skattestyrelsen har fremlagt (bilag 9, ekstrakten side 301 ff.). Der må være nogle tekniske forskelle på de to køretøjer. Der kan også være tale om en anden importørkostpris eller en anden kunde-gruppe. Der er en grund til, at de to løbenumre er forskellige.

Retsgrundlaget

Af lovbekendtgørelse nr. 370 af 3. april 2025 om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven) fremgår bl.a. følgende om afgiftens beregning:

”§ 4. Afgiften beregnes for nye køretøjer og for genopbyggende køretøjer, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, af køretøjets afgiftspligtige værdi med følgende satser:

...

Stk. 6. Afgiften for brugte køretøjer beregnes på samme måde som for nye køretøjer. Beløb i stk. 1, 2 og 5, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2, nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt.”

Bestemmelsens § 4, stk. 6, blev oprindeligt indført som § 4, stk. 7, ved lov nr. 265 af 23. april 2008 om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler m.v., afgiftsfritagelse af brint- og elbiler og udvidelse af ordningen med registrerede virksomheder).

Af de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. L 42 af 14. december 2007, Folketingstidende 2007-08 (2. samling), Tillæg A, side 1902 ff., fremgår bl.a. følgende:

”1. Lovforslagets formål og baggrund

Der er flere formål med lovforslaget.

For det første er formålet at sikre, at registreringsafgiftslovens bestemmelser om registreringsafgift af brugte biler og motorcykler er i overensstemmelse med EU-retten, og samtidig på en balanceret måde inddrage afgiftsberegningens mange fradrag for miljø- og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, samt fradrag og tillæg vedrørende CO₂-udledning.

EF-domstolen har afsagt flere domme vedrørende afgifter af biler. Disse domme har vedrørt afgifter, der er fastsat på grundlag af køretøjernes egenskaber, som f.eks. motorstørrelse. Dommene kan derfor ikke direkte overføres på værdiafgifter, som den danske registreringsafgift. Skalaknækket mellem 105 pct. og 180 pct., værdien af fradragene for trafiksikkerheds- og miljøfremmende foranstaltninger, værdien af fradrag eller tillæg for brændstoføkonomi mv. er imidlertid specifikke elementer, der afgiftsteknisk ligner motorvolumen, motoreffekt eller lignende.

Formålet med lovforslaget er at inddrage alle disse specifikke elementer i afgiftsberegningen for brugte biler, og således at de får samme relative betydning som for nye biler. Derved vil afgiften af en brugt bil eller motorcykel altid have samme andel af bilens eller motorcyklens værdi som gælder for tilsvarende nye biler og motorcykler.

Dette gøres ved at erstatte den hidtil gældende beregning efter faste skalaer for brugte biler og motorcykler med en konkret beregning køretøj for køretøj, der tager udgangspunkt i den afgiftsberegning, der gælder for nye biler, men hvor beløbet for hvert enkelt beregningskomponent nedsættes med samme procentdel som det konkrete værditab for selve bilen eller motorcyklen.

...

For det fjerde er formålet, at lette administrationen af registreringsafgiftsloven. Det sker ved at udvide den gældende ordning med registrerede virksomheder fra kun at omfatte nye køretøjer til også at omfatte brugte køretøjer.

Ordningen med registrerede virksomheder går ud på, at registrerede forhandlere og udlejere af køretøjer angiver og afregner registreringsafgift periodevis.

...

2. Gældende regler

2.1. Afgiftsberegningen af brugte biler mv.

Beskatningsgrundlaget for brugte biler er prisen ved salg til bruger ekskl. afgift. Da der imidlertid kun sjældent handles biler uden registreringsafgift, anvendes i praksis prisen med afgift, der så "renses" for afgift for at nå frem til prisen ved salg til bruger eksklusiv afgift. Denne beregningen sker ved anvendelse af særlige skalaer, der også bruges til at beregne afgiften, og som tager udgangspunkt i skalaerne for nye køretøjer, men er tilpasset bilernes alder.

...

3. Lovforslagets indhold

3.1. Afgiftsberegningen af brugte biler mv.

Det foreslås, at lade bilens og motorcyklens konkrete værdifald være den eneste bestemmende parameter ved afgiftsberigtigelse af brugte indførte biler mv.

...

Samlet set vil en gennemførelse af forslaget give en forenkling af reglerne for afgiftsberegning af brugte køretøjer og bringe disse regler i overensstemmelse med EU-retten.

5. Administrative konsekvenser for det offentlige

...

5.1. Afgiftsberegningen for brugte biler mv.

Forslaget forventes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for det offentlige. Ved værdifastsættelsen af brugte biler og motorcykler skal nyprisen tages med i betragtning, når den afgiftspligtige værdi fastsættes. Dette sker allerede i dag. Det er således kun regnereglerne, der ændres. Alle brugtskalaer i registreringsafgiftsloven bortfalder. Dette medfører en vis regelforenklung.

...

10. Forholdet til EU-retten

10.1. *Afgiftsberegningen af brugte biler mv.*: Kommissionen har i en åbningsskrivelse fra april 2006 rettet en række kritikpunkter mod de danske regler for beregning af registreringsafgift af brugte indførte biler. De fleste punkter har kunnet imødegås i det danske svar på åbnings-skrivelsen, men der resterer spørgsmålet om, om beregningsmetoden er i overensstemmelse med EF-traktatens art. 90, stk. 1 (tidligere art. 95), hvorefter: *"Ingen medlemsstat må direkte eller indirekte pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende indenlandske varer."*

Kommissionen henviser i den forbindelse til præmis 12 i sag C-345/93, Nunns Tadau: *"Ved anvendelse af artikel 95, og navnlig med henblik på sammenligningen af afgiftsordningen for importerede brugte motor-køretøjer, og afgiftsordningen for brugte motorkøretøjer, der købes på stedet, og som udgør lignende eller konkurrerende varer, skal der som Domstolen bl.a. har fastslået i dom af 11. december 1990 (sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, Sml. I, s. 4509, præmis 18) ikke alene tages hensyn til størrelsen af den interne afgift, der direkte eller indirekte rammer de indenlandske og indførte varer, men også til den pågældende afgifts beregningsgrundlag og opkrævningsvilkår."*

Der sammenholdes også med bl.a. dommen i sag C-393/98, Gomes Valente, præmis 37, *"...sikre, at den skyldige afgift ved indførsel af et motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat ikke – end ikke i enkelte tilfælde – overstiger den residualafgift, der belaster et tilsvarende motorkøretøj, der allerede er indregistreret i indlandet. En sådan ordning udelukker derfor ikke enhver mulighed for, at de importerede varer pålægges en højere afgift end de indenlandske varer."*

De nævnte domme fra EF-domstolen vedrører afgifter, der er fastsat på grundlag køretøjernes egenskaber, som f.eks. motorstørrelse, og kan derfor ikke direkte overføres på værdiafgifter, som den danske registreringsafgift. Værdien af skalaknækket, værdien af fradrag for trafik-sikkerheds- og miljøfremmende foranstaltninger, værdien af fradrag eller tillæg for brændstoføkonomi mv. er alt sammen specifikke elementer, der afgiftsteknisk svarer til motorvolumen, motoreffekt eller lignende.

Formålet med lovforslaget er at inddrage alle disse specifikke elementer i afgiftsberegningen for brugte biler, og således at de får samme relative betydning som for nye biler. Derved vil afgiften af en brugt bil eller motorcykel altid have samme andel af bilens eller motorcyklens værdi som gælder for tilsvarende nye biler og motorcykler.”

Af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, Folketingstidende 2007-08 (2. samling), Tillæg A, side 1910 f., fremgår bl.a. følgende vedrørende den foreslåede § 4, stk. 7:

”Til nr. 5

Til § 4: Stk. 1-6 viderefører bestemmelser indeholdt i den gældende §4.

Efter stk. 7-8 foreslås afgiften af brugte køretøjer fastsat efter det konkrete værditab for den enkelte bil.

De nugældende aldersbetingede skalaer for brugte indførte personbiler og motorcykler ophæves og erstattes af en regel, hvor skalaknækkene vil blive konkrete og afhænge af det værdifald, der har været på en tilsvarende dansk indregistreret bil eller motorcykel. Samtlige tillæg og fradrag, der gælder for nye biler tages med i beregningen, men med samme værdifald som selve bilen inklusiv registreringsafgift.

De fleste biler og motorcykler, der afgiftsberigtiges som brugte, vil have været registreret i udlandet. I de tilfælde vil det være enkelt at fastslå nyprisen inklusiv registreringsafgift for et tilsvarende køretøj registreret her i landet og dermed det konkrete værditab. Andre køretøjer kan have været taget i brug uden registrering og i de tilfælde må det anslås, hvilken nypris de ville have haft hvis de var blevet registreret her i landet på ibrugtagningstidspunktet.”

Under Folketingets behandling af lovforslaget stillede Folketingets Skatteudvalg på baggrund af en henvendelse fra en medarbejder i SKAT en række spørgsmål til skatteministeren. Af ministerens svar af 31. marts 2008 på spørgsmål 20 fremgår bl.a.:

”Udgangspunktet for den nye måde at beregne registreringsafgiften er lige som i dag handelsprisen på det danske marked for den sammenlignelige bil eller motorcykel. Forskellen er først og fremmest, at skalaknækket ikke er fast givet alderen på bilen eller motorcyklen, men bestemmes af ovennævnte procentwise værdifald for værdien inkl. afgift.

...

Når det gælder den administrative side af sagen, vil der ikke være tale om en nævneværdig merbelastning. Sagen er den, at der ved værdifastsættelsen, allerede efter gældende regler, skal skeles til nyprisen, når afgiften fastsættes, jf. bl.a., at den afgiftspligtige værdi ikke må oversti-

ge nyprisen. Det er således kun regnereglerne, der ændres. Alle brugt-skalaer i registreringsafgiftsloven vil dog forsvinde.

Med hensyn til spørgsmålet om hvilken nypris, der skal danne udgangspunkt for beregningen af værdifaldet på fradrag, tillæg og knæk, kan der ganske rigtigt være forskelle fra bil- model til bilmodel. Den nypris, der skal indgå i beregningen, skal ramme så tæt som muligt på den nypris, der kan siges at have været markedsdannende for den pågældende bil på det tidspunkt, bilen var ny.

Har en konkret bilmodel f.eks. næsten udelukkende været solgt via en parallelimportør til en lavere pris end den, mærkeimportøren har anmeldt for en tilsvarende bil, kan det antages, at det er parallelimportørens pris, der har været den markedsdannende.

Konkrete bilmodeller kan også komme på tilbud i en kort periode, f.eks. fordi de er ved at blive introduceret på det danske marked. Dette oftest i så begrænset omfang, at det næppe er markedsdannende. Det samme kan ske, når konkrete bilmodeller er ved at udgå. Dette er næppe markedsdannende for andet end nyere brugte udgaver af samme bil.

Spørgsmålet om størrelsen af den nypris, der indgår i beregningen vil næppe give anledning til større tvister mellem myndigheder og borgere. Sagen er nemlig den, at nyprisen kun har meget beskeden indflydelse på afgiftsberegningen. Nedsættes f.eks. nyprisen på den ovennævnte Opel Omega fra 580.000 kr. til 500.000 kr., vil afgiften kun falde med 521 kr. Kan den, der har indført bilen, omvendt få overbevist myndighederne om, at bilens handelsprisen ikke er 90.200 kr. men f.eks. 85.200 kr., bliver afgiften godt 3.000 kr. lavere.

Selv om lovforslaget grundlæggende bygger på de samme principper, som ligger til grund for det system, vi kender i dag, har der tydeligvis været nogen forståelsesmæssige problemer, når det gælder den praktiske anvendelse. Ved lovforslagets ikrafttræden, vil der imidlertid på SKAT's hjemmeside ligge "regnemaskiner", hvor borgere og virksomheder med enkelte indtastninger kan beregne registreringsafgiften for den enkelte bil eller motorcykel."

Af Den juridiske vejledning 2020-1 fremgik bl.a. følgende om registreringsafgiftens størrelse og beregning samt den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer:

"I.A.1.4. Afgiftens størrelse og beregning

...

I.A.1.4.2 Personbiler og motorcykler

...

Brugte personbiler og motorcykler

Afgiften for brugte personbiler og motorcykler bliver beregnet på samme måde som for nye personbiler og motorcykler.

...

Ved fastsættelse af oprindelig nypris inklusive afgift bliver der taget udgangspunkt i enten standardprisen, eller den pris, der kan siges at have været markedsdannende for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor køretøjet var nyt.

...

I.A.1.5 Afgiftspligtig værdi

...

I.A.1.5.3.1 Værdifastsættelse af brugte biler og motorcykler

...

I.A.1.5.3.1.2 Personbiler og motorcykler

...

Oprindelig nypris

Udgangspunktet for den oprindelige nypris er standardprisen, eller den pris der kan siges at have været markedsdannende for det pågældende køretøj på det tidspunkt, køretøjet var nyt, dvs. køretøjets oprindelige nypris inklusive ► afgiftspligtigt ◄ udstyr og registreringsafgift. Den markedsdannende pris er typisk en gennemsnitspris mellem standardprisen og mindstebeskatningsprisen, eller en pris, der ligger mellem mindsteprisen og standardprisen.

Reglen gælder ikke for "restmodellens" ekstra lave udsalgspriser."

Af Den juridiske vejledning 2025-1 fremgår af det tilsvarende afsnit I.A.1.5.3.1.2 bl.a. følgende:

"Oprindelig nypris

Udgangspunktet for den oprindelige nypris er standardprisen, eller den pris der kan siges at have været markedsdannende for det pågældende køretøj på det tidspunkt, køretøjet var nyt, dvs. køretøjets oprindelige nypris inklusive afgiftspligtigt udstyr og registreringsafgift.

...

Niveaulister/værdilister

På baggrund af foretagne værdifastsættelser, annoncer, erfaringsmateriale mv. udarbejdede Motorstyrelsen frem til 13. august 2020 niveaulister. Listerne angav en oprindelig nypris samt handelspris/markedspris for en række gængse køretøjer i normal vedligeholdet stand, typisk inklusive normalt ekstraudstyr og typisk med normalt kilometertal.

...

Niveaulister/værdilister er suspenderet af Motorstyrelsen, men kan fortsat bruges til fastsættelse af nypris

Motorstyrelsen suspenderede den 13. august 2020 brugen af niveaulisterne. Det betyder, at der indtil videre ikke offentliggøres niveaulister, og at de seneste niveaulister, offentliggjort 13. maj 2020, ikke længere er gældende. Niveaulisterne fra maj 2020 kan dog stadig anvendes til at se nypriser og udstyrsoplysninger på køretøjerne, men listerne kan ikke anvendes til at dokumentere en værdifastsættelse, dvs. en fastsættelse af handelsprisen, af et brugt køretøj."

Af Motorstyrelsens retningslinjer til selvanmeldere "Værdifastsættelse af køretøjer" fra januar 2019 fremgår bl.a. følgende:

"Import

Import /tidligere afgiftsfrie køretøjer

Alle importerede køretøjer skal til toldsyn. Det samme gælder for køretøjer der ikke tidligere har været registreret i Danmark. Køretøjer der ikke skal toldsynes: Køretøjer, der har været registreret afgiftsfrit her i landet fx;

- Politibiler
- Diplomaterbiler
- Lufthavnskøretøjer fra Danske lufthavne.
- Tidligere leasingkøretøjer

...

Nypris

Kendes den oprindelige nypris på et køretøj, er det (altid) den, der skal benyttes. Se Den juridiske vejledning afsnit I.A.1.5.3.1.2: Personbiler og motorcykler.

Alternativt sættes nyprisen på et køretøj til den pris, køretøjet må formodes at have kostet fra ny inklusiv afgiftsberigtiget ekstraudstyr.

Nypris kan evt. findes her:

- Niveaulister – personbiler, varebiler og motorcykler
- Bilinfo – personbiler, varebiler og motorcykler
- FDM.dk – personbiler, varebiler og motorcykler
- Bilmodel.dk
- Bilpriser.dk
- Mærkeforhandler
- Bilrevy/MC-Revy
- Statsbiblioteket, MC-Revy (1974 -2006)
 - (Som selvanmelder kan du ikke selv anmelde køretøjer der er over 35 år)
- Importør hjemmesider mv."

Af Motorstyrelsens "Vejledning til værdiansættelse af motorkøretøjer", der blev udgivet den 28. august 2020, fremgår bl.a.:

"Resumé

Motorstyrelsen har i august 2020 suspenderet niveaulisterne, som kan anvendes til at prisfastsætte brugte køretøjer. Nedenfor følger en kort vejledning til værdifastsættelse af køretøjer.

Motorstyrelsen har sat arbejdet med niveaulister i bero. Det betyder, at der indtil videre ikke offentliggøres nye niveaulister, og at niveaulister offentliggjort den 13. maj 2020 ikke gælder længere.

Du kan dog stadig se nypriser og udstyrsoplysninger på køretøjer i niveaulisterne fra maj 2020. Men du kan ikke dokumentere en værdifastsættelse på baggrund af denne niveauliste, da oplysninger om handelspriser er uaktuelle.

Motorstyrelsen henviser derfor til de generelle regler for værdifastsættelse af køretøjer, som er beskrevet i Den juridiske vejledning her på skat.dk:"

Motorstyrelsens "Niveaulister til værdiansættelse af motorkøretøjer – Maj 2020", der blev udgivet den 13. maj 2020, indledes bl.a. således:

"Resumé

Motorstyrelsens Niveaulister er til brug for prisfastsættelse af de køretøjsmodeller der oftest importeres- eller eksporteres, samt enkelte special køretøjer.

De ajourførte Niveaulister gælder for Personbiler, Motorcykler, Varebiler og Busser.

Listerne erstatter alle tidligere lister.

På baggrund af foretagne prisfastsættelser, annoncer, erfaringsmateriale mv. udarbejder Motorstyrelsen Niveaulister. Listerne angiver nypris samt handelsværdi for en række køretøjer i almindelig vedligeholdet stand, typisk inklusive normalt ekstraudstyr og typisk med normalt kilometertal for køretøjstypen, for en række gængse motorkøretøjer.

Alle Niveaulisterne viser også værditab i procent.

Det er derfor i flere tilfælde muligt, at anvende Niveaulister som en del af sammenligningsgrundlaget for prisfastsættelse for øvrige køretøjer, med sammenlignelig værditabsprofil.

Brancherepræsentanter har indflydelse på Niveaulisterne via Dialoggruppen for Niveaulister, der er et underudvalg til Motorkontaktudvalget."

Anbringender

Parterne har procederet i overensstemmelse med det, der fremgår af parternes sammenfattende processkrifter. Parternes synspunkter kan sammenfattes som gengivet nedenfor.

Skatteministeriet har anført bl.a., at Motorstyrelsens fastsættelse af nyprisen til 629.435 kr. til brug for afgiftsberegningen for det omhandlede køretøj er i overensstemmelse med registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6. Nyprisen kan – i overensstemmelse med lovens ordlyd, forarbejder og formål – fastsættes ved at tage udgangspunkt i en almindelig importøranmeldt standardpris ved sædvanligt detailsalg for et køretøj af tilsvarende mærke og model. Den niveaulistepris, som Motorstyrelsen har anvendt, svarer stort set til den pris, som fremgår af den relevante standardprisanmeldelse fra standardpriser.dk (bilag 9/26), og der er derfor ikke grundlag for at tilsidesætte styrelsens afgørelse.

Motorstyrelsens praksis indebærer en ensartet behandling ved afgiftsberegningen for alle brugte køretøjer, der anmeldes til afgiftsberigtigelse, hvilket er i overensstemmelse med EU-retten.

[Selskab 1s] forståelse af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, fører til en forskellig afgiftsmæssig behandling af på den ene side køretøjer, der indføres til landet som brugte, og for hvilke der i forbindelse med afgiftsberigtigelsen af køretøjet ved afgiftsberegningen fastsættes en nypris svarende til den anmeldte almindelige standardpris for køretøjer af tilsvarende mærke og model, som er afgiftsberigtiget som nye på det danske marked, og på den anden side brugte køretøjer, som har været indført og afgiftsberigtiget her i landet som nye (f.eks. med forholdsmæssig afgift som leasingkøretøjer), og for hvilke der findes en anmeldt standardpris, som er anvendt ved kalkulationen af køretøjets afgiftspligtige værdi og registreringsafgift.

[Selskab 1] har ikke godtgjort, at den nypris, som Motorstyrelsen har anvendt, ikke afspejler den pris, som var markedsdannende for køretøjer af tilsvarende mærke og model ved sædvanligt detailsalg her i landet. Det er heller ikke godtgjort, at selskabets eget udgangspunkt for fastsættelsen af nyprisen udgør et mere korrekt grundlag for fastsættelsen af nyprisen end de priser, der fremgår af standardpriser.dk.

Det er ikke korrekt, at brug af den vejledende udsalgspris, der fremgår af standardprisanmeldelserne, vil indebære, at afgiftsberegningen foretages på baggrund af "fiktive høje priser". [Selskab 1s] synspunkt herom er ikke understøttet af de fremlagte dataudtræk fra Køretøjsregisteret.

Det er alene den importøranmeldte standardpris ved sædvanligt detailsalg, som kan anvendes ved afgiftsberegningen for brugte køretøjer, jf. herved registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, sammenholdt med lovens §§ 8 og 9.

Leasingselskaber opnår ofte en betydelig rabat på indkøbsprisen. Det medfører, at den afgiftspligtige værdi for leasingselskaberne ofte er væsentligt lavere end den afgiftspligtige værdi ved et almindeligt, enkeltstående detailsalg, jf. herved også den sagkyndige erklæring, side 10, næstsidste afsnit.

En sådan særlig pris, der retter sig mod et "lukket marked", hvor den "almindelige" forbruger ikke har adgang til samme pris, kan ikke indgå i bedømmelsen af, hvad der er den markedsdannende pris til brug for fastsættelsen af nyprisen efter registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, da priserne ikke er dannet på et sædvanligt marked. Den omstændighed, at den omhandlede Mercedes-Benz C220-model i det væsentligste er solgt på det danske marked til leasing i årene 2015-2017, kan ikke føre til et andet resultat.

Der er heller ikke holdepunkter i lovens forarbejder og formål for [Selskab 1s] anbringende om, at nyprisen er et gennemsnit af de priser, som tilsvarende køretøjer er afgiftsberigtiget til ifølge dataudtræk fra Køretøjsregisteret. De lave priser, som køretøjer solgt til leasingvirksomheder er afgiftsberigtiget til, er ikke under nogen omstændigheder – heller ikke som faktorer ved en beregning af et gennemsnit – anvendelige ved fastsættelsen af nyprisen i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, da de ikke er udtryk for en markedsdannende pris.

Nærmere om den af Motorstyrelsen anvendte nypris

Motorstyrelsen ville være kommet frem til en nypris, der stort set svarer til den nævnte fremkomne pris på 629.435 kr., hvis styrelsen, i stedet for at anvende en pris fra niveauliste nr. 2106/2020, havde anvendt en standardprisanmeldelse fremfundet på standardpriser.dk.

Den standardpris på 571.095 kr., der fremgår af standardprisanmeldelsen, er grundberegningen på basismodellen uden det ekstraudstyr, som det omhandlede køretøj var udstyret med, og værdien af ekstraudstyr skal derfor tillægges den vejledende udsalgspris for køretøjet uden ekstraudstyr. Da værdien af ekstraudstyr udgør 56.895 kr. ifølge opslag af det specifikke udstyr med udstyrskoder på standardpriser.dk, udgør den regulerede nypris for køretøjet inklusive ekstraudstyr 627.990 kr. Herfra skal dog fratrækkes 4.646 kr., der vedrører to udstyrstyper (fælge og audio), som det har vist sig er medtaget i beregningen som både standardudstyr og ekstraudstyr.

Der er således alene en mindre beløbsmæssig forskel på 6.091 kr. mellem den nypris, som Motorstyrelsen har fastsat, og den nypris, der fremkommer ved brug af den relevante standardprisanmeldelse fra standardpriser.dk.

Motorstyrelsen skønnede konkret, at niveauisten var mere retvisende end den pris, der var anvendt i standardpriser, hvorfor denne blev anvendt ved fastsættelsen af nyprisen.

De fremlagte dataudtræk fra Køretøjsregisteret understøtter, at den nypris, som Motorstyrelsen anvendte, afspejler den markedsdannende pris.

Det fremgår af disse dataudtræk, at seks køretøjer af samme mærke, model og variant som det omhandlede, der er solgt på det almindelige marked i årene 2015-2017, er indregistreret til priser på henholdsvis 529.010 kr., 592.933 kr., 606.927 kr., 622.848 kr., 625.497 kr. og 924.783 kr. (alle inkl. ekstraudstyr), og altså for fire af seks køretøjers vedkommende til priser, som ligger tæt på den nypris på 629.435 kr., som Motorstyrelsen anvendte.

De fremlagte dataudtræk fra Køretøjsregisteret sammenholdt med standardprisanmeldelsen understøtter således, at den nypris, som Motorstyrelsen anvendte ved afgiftsberegningen, var udtryk for den markedsdannende nypris for et køretøj af tilsvarende mærke og model.

Der er ikke belæg for [Selskab 1s] udsagn om, at de indberettede importørpriser (standardpriser.dk) er udtryk for listepreiser/vejledende udsalgspriser, som i størstedelen af alle tilfælde er højere end de faktiske nypriser, som tilsvarende køretøjer bliver afgiftsberigtiget til fra ny. De anmeldte standardpriser ligger inden for det spænd af priser, som køretøjerne er afgiftsberigtiget til, og – særligt for så vidt angår den omhandlede modelvariant – er fem ud af seks køretøjer indregistreret til priser, som ligger over den anmeldte standardpris.

[Selskab 1] har ikke godtgjort, at den markedsdannende pris var en anden og lavere pris end den pris, som Motorstyrelsen anvendte ved afgiftsberegningen for det omhandlede køretøj. Nyprisen er derfor med rette af Motorstyrelsen fastsat til 629.435 kr.

Da alle køretøjer i de af [Selskab 1] fremlagte dataudtræk enten er indregistreret på forholdsmæssig afgift eller på fuld afgift til et leasingselskab, en bank, en Mercedes-Benz-importør eller -forhandler, samt øvrige forhandlere, har disse køretøjer ikke været genstand for et almindeligt detailsalg, og de priser, som de pågældende køretøjer er indregistreret til, har derfor ikke været udtryk for den markedsdannende pris ved sædvanligt detailsalg.

De af ministeriet fremlagte dataudtræk viser, at køretøjer, som er solgt til leasing- eller udlejningsformål, er blevet indregistreret til betydeligt lavere priser end de få køretøjer, som er solgt ved almindeligt detailsalg.

Der er ikke holdepunkter for, at værdien af et brugt køretøj påvirkes af, hvordan køretøjet er solgt ved dets førstegangsindregistrering her i landet. Derimod er en importøranmeldt almindelig standardpris til anvendelse ved sædvanligt detailsalg udtryk for køretøjets pris fra ny uden på forhånd fastsatte rabatter, der ikke er tilgængelige for almindelige brugere. Denne pris udtrykker derfor den værdi, som er anvendelig som indeks ved vurdering af værdifaldet for en konkret brugt bil. Ved denne metode sikres også lovens overensstemmelse med EU-retten, som ifølge Domstolens praksis fordrer, at indførte brugte køretøjer – i alle tilfælde – behandles på samme måde i afgiftsmæssig henseende som allerede indregistrerede køretøjer på det indenlandske marked, jf. herved også lovforslag nr. L 42 af 14. december 2007, Folketingstidende 2007-08 (2. samling), Tillæg A, side 1902. Hvis den anvendte nypris ved beregningen efter § 4, stk. 6, påvirkes af, hvordan og til hvem køretøjerne er solgt som nye, bevirker det, at køretøjerne afgiftsmæssigt behandles forskelligt ved indregistrering som brugte.

Nærmere om Motorstyrelsens brug af niveaulister og standardpriser.dk

Det er ikke korrekt, når [Selskab 1] anfører, at niveaulister er blevet "underkendt i deres helhed" ved landsskatteretsafgørelserne SKM 2020.286.LSR og SKM 2020.287.LSR.

Afgørelserne angik fastsættelsen af handelsprisen for to brugte køretøjer, for hvilke klagerne havde anmodet om afgiftsgodtgørelse i henhold til registreringsafgiftslovens § 7 b. Landsskatteretten tilsidesatte Motorstyrelsen fremgangsmåde i forhold til anvendelse af handelsværdien ifølge en niveauliste, og ikke fastsættelsen af nyprisen for tilsvarende køretøjer til brug for afgiftsberegningen.

Om brugen af niveaulister følger det af Den juridiske vejledning 2025-1, afsnit I.A.1.5.3.1.2, at Motorstyrelsen i august 2020 suspendede brugen af niveaulister, og at der indtil videre ikke offentliggøres nye lister, men at niveaulisterne fra maj 2020 stadig kan anvendes til at se nypriser og udstyrsoplysninger på køretøjerne.

Det er således ikke korrekt, at niveaulisten fra maj 2020 ikke kan anvendes som udgangspunkt for fastsættelsen af nyprisen i forbindelse med afgiftsberegningen for et brugt køretøj.

Anvendelsen af niveauliste nr. 2106/2020 førte til en nypris, der svarer til den nypris, som Motorstyrelsen ville være kommet frem til, såfremt styrelsen havde foretaget opslag i den relevante standardprisanmeldelse på standardpriser.dk. Af denne grund er der heller ikke konkret grundlag for at anføre, at den pris, der fremgår af niveaulisten, ikke er retvisende. Styrelsens afgørelse er således hverken mangelfuld eller urigtig.

Skatteministeriets subsidære hjemvisningspåstand er nedlagt for det tilfælde, at landsretten måtte finde, at Motorstyrelsen – efter de oplysninger, som er fremlagt for landsretten om Motorstyrelsens fastsættelse af nyprisen – bør foretage en fornyet vurdering af fastsættelsen af nyprisen til brug for afgiftsberegningen for det omhandlede køretøj i henhold til registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6.

Det bemærkes i den forbindelse, at hjemmesiden standardpriser.dk indeholder officielle oplysninger fra importører om standardpriser i Danmark på importerede køretøjsmodeller, som Motorstyrelsen er berettiget til at anvende ved fastsættelsen af nyprisen til brug for afgiftsberegningen for brugte køretøjer i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6. Det forhold, at [Selskab 1] som selvanmelder ikke har adgang til oplysningerne på hjemmesiden, kan ikke føre til et andet resultat.

Om fortolkning af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, i lyset af lovens §§ 3 b, 7 b, 9 a og 10

De bestemmelser, som [Selskab 1] har påberåbt (registreringsafgiftslovens §§ 3 b, 7 b, 9 a og 10), kan hverken hver for sig eller tilsammen føre til en anden fortolkning af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, end den, der følger af bestemmelsens ordlyd, forarbejder og formål, og ingen af de påberåbte bestemmelser støtter i øvrigt [Selskab 1s] fortolkning. Værnsreglen i § 9 a og forarbejderne hertil støtter tværtimod ministeriets fortolkning af § 4, stk. 6.

Om administrativ praksis

Det er ikke korrekt, at det følger af Den juridiske vejledning (2020-1), afsnit I.A.1.5.3.1.2, at der siden 2020 ikke har været grundlag for at anvende andet end den faktiske nypris, som fremgår af køretøjsregistret, ved fastsættelsen af nyprisen.

Tværtimod fremgår det af første del af afsnittet, at der ved "køretøjets oprindelige nypris" forstås "standardprisen eller den pris der kan siges at have været markedsdannende for det pågældende køretøj på det tidspunkt, køretøjet var nyt".

Dette er i overensstemmelse med lovens ordlyd og forarbejder, hvorefter nyprisen er prisen inklusive afgift for et tilsvarende køretøj, som har været registreret og afgiftsberigtiget som nyt her i landet, og hvorefter en anmeldt standardpris for et køretøj af tilsvarende mærke og model anses for den markedsdannende nypris for et sådant køretøj, medmindre det godtgøres, at en anden pris har været markedsdannende.

Motorstyrelsens vejledning fra 2019 til selvanmeldere om værdifastsættelse af køretøjer understøtter heller ikke [Selskab 1s] synspunkt.

Det fremgår af vejledningen, at det er den "oprindelige nypris", der skal benyttes, hvis denne kendes. Vejledningen for selvanmeldere henviser til Den juridiske vejledning, der henviser til, at "den oprindelige nypris" er standardprisen, eller den pris der kan siges at have været markedsdannende for det pågældende køretøj på det tidspunkt, køretøjet var nyt.

Det er ikke nærmere beskrevet i vejledningen til selvanmeldere, hvad der menes med den "oprindelige nypris", men som eksempler på kilder til at finde nyprisen henviser vejledningen til niveaulister, bilinfo, FDM.dk, bilpriser.dk, bilmodel.dk, mærkeforhandler, importørhjemmesider m.v.

Det er kendetegnende for disse informationskilder, at der ikke kan fremsøges en handelspris for et konkret køretøj eller en pris (afgiftspligtig værdi + afgift), som et køretøj oprindeligt er blevet afgiftsberigtiget til som nyt. Det er således ikke muligt i disse kilder at søge på det enkelte køretøjs stelnummer.

Hvis det i vejledningen skulle være forudsat, at nyprisen er den pris, som køretøjet oprindeligt blev indregistreret til som nyt, ville det have været nærliggende at henvise til motorregisteret (motorregister.skat.dk), hvor et køretøjs oprindelige indregistrerede (ny-)pris kan fremsøges ved opslag på køretøjets stelnummer. Da en sådan henvisning ikke fremgår af vejledningen til selvanmeldere, understøtter vejledningen tværtimod den fortolkning, som er anført af ministeriet, og den giver således ikke holdepunkter for [Selskab 1s] udlægning.

Der er heller ikke støtte i Den juridiske vejledning eller i vejledningen for selvanmeldere for [Selskab 1s] subsidiære synspunkt om, at nyprisen er et gennemsnit af de priser, som køretøjer af samme mærke og model er indregistreret og afgiftsberigtiget til. Det fremgår ikke noget sted i de påberåbte afsnit i de to vejledninger, at nyprisen skal fastsættes på denne måde. Hertil kommer, at [Selskab 1s] anbringende ikke har holdepunkter i lovens forarbejder og formål, da de lave priser, som køretøjer solgt til leasingvirksomheder er indregistreret til, ikke er anvendelige, da de ikke afspejler den markedsdannende pris. Derfor er disse priser uanvendelige, både hvor det konkrete køretøj er indregistreret til en lav pris ved salg til en leasingvirksomhed, og som faktorer i en gennemsnitsberegning af en – markedsdannende – nypris.

[Selskab 1] har på den baggrund ikke godtgjort, at der har eksisteret en administrativ praksis med et indhold som beskrevet af selskabet. [Selskab 1] ville under alle omstændigheder ikke kunne støtte ret på en sådan praksis, da denne ville være klart i strid med loven, jf. f.eks. UfR 2003.2005 H, UfR

2015.3383 H, og UfR 2023.2294 H. En sådan praksis ville endvidere føre til, at køretøjer, der tidligere har været indregistreret i Danmark, og køretøjer, der importeres brugt, afgiftsmæssigt ville blive behandlet forskelligt, og en sådan retsstilling er som beskrevet ikke overensstemmende med EU-retten.

[Selskab 1] A/S har anført bl.a., at den pris på 432.520 kr., som blev anvendt ved bilens oprindelige indregistrering i Danmark i 2016, skal lægges til grund ved værditabsberegningen i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, da der ikke skal skønnes over køretøjets nypris, når nyprisen er kendt.

Såfremt nyprisen ikke er kendt, må registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, jf. ordene "tilsvarende" og "afgiftsberigtiget til", forstås således, at beregningen af værditabet for det pågældende brugte køretøj skal ske med udgangspunkt i den nypris, som et tilsvarende køretøj rent faktisk er afgiftsberigtiget til. Beregningen af værditabet skal derimod ikke foretages med afsæt i importørernes vejledende udsalgspriser i form af standardprisanmeldelser eller niveaulister baseret på standardprisanmeldelser. En sådan fortolkning af bestemmelsen er direkte i strid med lovens ordlyd og forarbejder.

Bestemmelsen i § 4, stk. 6 (dagældende stk. 7), blev oprindeligt indført ved lov nr. 265 af 23. april 2008, jf. lovforslag L 42 af 14. december 2007. Det fremgår af lovforslaget, at formålet med loven var at sikre, at beregningen af registreringsafgiften for brugte køretøjer var i overensstemmelse med EU-retten, navnlig EF-traktatens art. 90 (nu TEUF art. 110). Dette blev gjort ved at sikre, at den faktisk beregnede registreringsafgift på importerede brugte biler – i overensstemmelse med praksis fra EU-Domstolen – ikke oversteg den residualafgift, der hviler på tilsvarende indenlandske køretøjer.

Det følger således af både lovens ordlyd og forarbejder, at afgiftsberegningen skal tage udgangspunkt i det konkrete værditab for det enkelte køretøj sammenholdt med den reelle nypris inkl. afgift for et tilsvarende nyt køretøj i Danmark.

Hvis beregningen i stedet baseres på en højere, fiktiv nypris – f.eks. ved anvendelse af standardpriser – vil det medføre, at der betales afgift af et grundlag, som reelt aldrig har været anvendt i praksis. Dette fører til en højere afgift for importerede køretøjer end for tilsvarende danske, hvilket er i strid med TEUF art. 110. Såvel Motorstyrelsens som Motorankenævnets praksis er således i strid med registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, og den bagvedliggende EU-retlige regulering.

Ved ændringerne af registreringsafgiftslovens §§ 8 og 9 i 1996 og 1997 skete der er klart brud med den tidligere gældende ordning med bindende standardpriser. Standardpriserne har siden da alene været vejledende, og importører og

forhandlere kan frit fravige dem. Dette understøtter, at den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj, er den værdi, der rent faktisk blev anvendt ved afgiftsberigtigelsen af køretøjet.

Registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, skal i øvrigt fortolkes i lyset af bl.a. lovens § 3 b, stk. 9, § 7 b, § 9 a og § 10, stk. 2, da begrebet ”nypris” anvendes i tilknytning til disse bestemmelser.

Registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9, regulerer værditabsberegningen ved ophør af en leasingaftale. Bestemmelsen skal sikre fuld proportionalitet mellem den opkrævede registreringsafgift og varigheden af køretøjets anvendelse i Danmark. Hvis der ved værdiansættelsen ikke tages udgangspunkt i den pris, som køretøjet er blevet afgiftsberigtiget til som nyt, men i en almindelig standard pris, vil det proportionalitetsprincip, som bestemmelsen skal sikre, blive undermineret, idet den betalte afgift ikke nødvendigvis vil svare til det konkrete køretøjs anvendelse og værditab. Da § 3 b henviser til § 10 er det klart, at det er den faktiske nypris, der skal anvendes ved afgiftsregningen, når denne pris er kendt.

Hvis Skatteministeriets fortolkning af § 4, stk. 6, lægges til grund – nemlig at standardprisanmeldelsen skal anvendes som grundlag for fastsættelse af køretøjets nypris – giver det reelt ikke mening, at lovgiver har indført reglen i § 9 a om genberegning af registreringsafgiften for leasingkøretøjer. Baggrunden for, at leasingselskaber forud for indførelsen af § 9 a ofte kunne få den forholdsmæssige registreringsafgift retur, var netop, at det var den værdi, som lå til grund for afgiftsberegningen ved den første indregistrering, der skulle indgå som nypris ved værditabsberegningen.

Det følger af ordlyden af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 2, at det er den faktiske pris, som køretøjet blev indregistreret til som nyt, der skal lægges til grund ved beregningen af registreringsafgiften, når denne faktiske ny pris er kendt. Det er således alene i tilfælde, hvor nyprisen er ukendt, at der skal foretages et skøn. At dette er tilfældet, understøttes også af lovforslag nr. L 181 af 20. marts 2002, hvoraf det bl.a. fremgår, at godtgørelse ved udførelse i medfør af registreringsafgiftslovens § 7 b vedrører den registreringsafgift, der faktisk er indeholdt i den afgiftspligtige værdi – altså den oprindeligt betalte afgift. Det fremgår således klart af forarbejderne til registreringsafgiftsloven, at den afgiftspligtige værdi ikke kan overstige køretøjets oprindelige nypris.

Det fremgår således entydigt af lovgivningens systematik og forarbejder, at det er den konkrete nypris for det pågældende køretøj, der skal anvendes ved afgiftsberegningen, når denne pris er kendt.

Dette understøttes desuden af såvel Den juridiske vejledning (2020-1), afsnit I.A.1.5.3.1.2, hvoraf fremgår, at det er "den faktiske nypris", der skal anvendes ved fastsættelsen af nyprisen, som af administrativ praksis i øvrigt. Af Motorstyrelsens vejledning fra 2019 til selvanmeldere om værdifastsættelse af køretøjer fremgår tilsvarende, at nyprisen skal fastsættes på baggrund af den "oprindelige nypris", hvis denne kendes. Dette understøtter klart, at det er den nypris, der er anvendt ved en tidligere indregistrering af køretøjet, der er afgørende.

Nyprisen for det omtvistede køretøj

Det køretøj, som sagen angår, blev indregistreret i Danmark den 29. februar 2016 med en nypris på 431.520 kr., og det er derfor denne nypris, der skal anvendes ved beregningen af nyprisen i henhold til registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6.

Skatteministeriet har bevisbyrden for, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, skal fortolkes således, at "nyprisen" udgør den markedsdannende pris for et køretøj ved detailsalg til forbrugere. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

Selv hvis man – i overensstemmelse med Skatteministeriets synspunkt – ikke skal anvende den nypris, der er anvendt ved indregistrering af køretøjet til leasing, vil nyprisen skulle fastsættes på baggrund af et gennemsnit af nyprisen for relevante køretøjer, hvilket medfører en nypris, der er væsentlig lavere end den nypris, som Motorstyrelsen har fastsat.

Den generelle karakter af en standardprisanmeldelse, indebærer, at en standardprisanmeldelse ikke er egnet til at fastslå, hvad den markedsdannende nypris ville have været for et konkret køretøj på det tidspunkt, hvor køretøjet var nyt.

Det fremgår af den sagkyndige erklæring, at standardpriser er udtryk for importørernes interne kalkulationer. Standardpriserne er således blot et teknisk prissværktøj. Det fremgår endvidere af den sagkyndige erklæring, at standardprissystemet ikke indeholder oplysninger om køretøjernes reelle handelspriser, og at forhandlerne fastsætter priserne fuldstændigt frit og uafhængigt. Standardpriserne er således ikke udtryk for markedsværdien, hvilket understøttes af, at der ikke er ét eneste køretøj af det omtvistede mærke, model og variant, der er solgt til standardprisen.

Der er intet i den sagkyndige erklæring, der understøtter, at der skulle eksistere "almindelige standardprisanmeldelser", og det er i øvrigt uklart, hvad Skatteministeriet mener hermed. Ministeriet har ikke redegjort for, hvordan en "almindelig standardpris" på 571.095 kr. skulle kunne danne grundlag for en niveaulistepris på 736.000 kr., eller hvorfor Motorstyrelsen har anvendt en "al-

mindelig standardpris", når der findes standardprisanmeldelser med højeste grad af match inkl. ekstraudstyr for lige netop det omtvistede køretøj.

Det fremgår af den sagkyndige erklæring, at den standardprisanmeldelse på 571.095 kr., som Skatteministeriet mener er sammenlignelig, er inkl. ekstraudstyr. Det er således forkert, når Skatteministeriet anfører, at prisen er uden ekstraudstyr. Selv hvis det lægges til grund, at standardprisanmeldelsen er uden ekstraudstyr, kan den ikke anvendes ved fastsættelsen af nypris, idet de priser, som køretøjer rent faktisk indregistreres til, er inkl. ekstraudstyr. Der er under alle omstændigheder en sådan tvivl om, hvordan prisen skal forstås, at den ikke kan tillægges betydning ved fastsættelsen af nyprisen.

Det er ikke korrekt, at standardpriserne understøttes af det prisspænd, der er anvendt ved indregistrering af tilsvarende køretøjer. Da standardpriserne – efter Skatteministeriets opfattelse – er uden ekstraudstyr, og da de priser, der er anvendt ved den faktiske indregistrering, er med ekstraudstyr, er tallene ikke sammenlignelige.

Af de 102 indregistrerede køretøjer, som Skatteministeriet mener er relevante ved sammenligning med standardpriserne, er 59 af køretøjerne afgiftsberigtiget til priser, der er lavere end standardprisanmeldelsen. Det viser, at standardpriserne ikke kan lægges til grund ved fastsættelsen af nyprisen, idet standardpriserne – ifølge Skatteministeriet – er uden ekstraudstyr, mens de priser, der anvendes ved indregistreringen, er med ekstraudstyr.

Det forhold, at den anmeldte standardpris er lavere end fem af de seks køretøjer af tilsvarende mærke, model og variant, der er solgt som led detailhandlen og afgiftsberigtiget i 2015-2017, kan ikke tillægges nogen betydning.

Selv hvis det anerkendes, at standardprisanmeldelser er udtryk for markedsprisen, er der ikke – som anført af Skatteministeriet – hjemmel til at se bort fra visse standardprisanmeldelser ud fra den betragtning, at disse har været målrettet erhvervskunder. Der er således ikke i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, hjemmel til, at der ved vurdering af markedsprisen sker en selektering af kundegrupper. En fortolkning, som den Skatteministeriet forfægter, der går ud over ordlyden af § 4, stk. 6, kræver klar støtte i lovens forarbejder, jf. bl.a. UfR 1993.203 Ø, UfR 2013.3161 H og UfR 2011.2218 H, og en sådan klar støtte foreligger ikke.

En sådan selektering vil i øvrigt være i strid med lovens § 8, der indebærer, at også leasingselskaber er "brugere" i lovens forstand. Når dette er tilfældet, er der ikke grundlag for en retsstilling, der indebærer, at der ved fastsættelsen af markedsprisen alene skal lægges vægt på den pris, som visse brugere (almindelige forbruger) betaler ved køb af et køretøj af tilsvarende mærke, model og va-

riant. Det, der er afgørende for markedsprisen, er således alene de priser, som køretøjer af tilsvarende mærke, model og variant sælges for, mens brugeren af køretøjerne er underordnet. At dette er tilfældet, understøttes af skatteministerens svar på spørgsmål 20 til lovforslag nr. L 42 af 14. december 2007. Tilsvarende følger det af ministerens svar på spørgsmål 13 og 16 til lovforslag nr. L 94 af 28. februar 2012, at det forhold, at leasingselskaber kan opnå en "flåderabat", ikke medfører, at leasingselskabet skal angive en fiktivt høj pris til brug for afgiftsberigtigelsen, samt at den pris, som uafhængige leasingselskaber kan opnå, er udtryk for den almindelige markedsdannende pris.

Skatteministeriet har ikke ved det fremlagte materiale godtgjort, at de anmeldte standardpriser kan anses for markedsdannende priser, der kan lægges til grund ved fastsættelsen af nyprisen i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6. Det er i øvrigt udokumenteret, at de anførte "NT-koder" indebærer, at visse af standardpriserne er rettet mod erhvervskunder.

Landsskatteretten har bl.a. i SKM2020.286.LSR og SKM2020.287.LSR fastslået, at niveaulister ikke kan anvendes ved beregning af registreringsafgiften, når der ikke foreligger dokumentation for, hvordan prisen i niveaulisten er fastsat.

Da Motorstyrelsens fastsættelse af nyprisen er sket på baggrund af en niveauliste, og da Skatteministeriet ikke har dokumenteret, hvordan prisen i niveaulisten er fastsat, skal Motorstyrelsens afgørelse allerede af denne grund tilsidesættes.

Skatteministeriet har heller ikke på anden måde dokumenteret, at nyprisen kan fastsættes til 629.435 kr. Det er således ikke korrekt, at den nypris, som Motorstyrelsen har fastsat på baggrund af niveaulisten, stort set svarer til den nypris, som kan fastsættelse på baggrund af standardprisen.

Skatteministeriet har ved sin beregning lagt til grund, at det ekstraudstyr, som Motorstyrelsen anvendte ved fastsættelsen af nyprisen på baggrund af niveaulisten, uden videre kan anvendes ved fastsættelsen af nyprisen på baggrund af standardprisanmeldelsen. Dette er åbenbart forkert, idet det fremgår af standardprisanmeldelsen (bilag 9/26), at der er flere typer udstyr, som her er anført som standardudstyr, men som Motorstyrelsen har anset som værende ekstraudstyr. Skatteministeriets alternative beregning ved brug af standardprisanmeldelsen indebærer således, at der er udstyrstyper, der er medtaget to gange – både som standardudstyr og ekstraudstyr – hvilket medfører en for høj nypris.

Det er under alle omstændigheder Skatteministeriet, der har bevisbyrden for, at der er grundlag for at tilsidesætte Motorankenævnets afgørelse i opadgående retning.

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagen angår fastsættelsen af nyprisen ved afgiftsberegningen for et brugt køretøj (Mercedes-Benz C 220 d stationcar 7G-TRONIC PLUS 5 d, stelnummer [Stelnr. 1]), som sagsøgte, [Selskab 1] A/S, den 24. juni 2020 anmeldte til afgiftsberigtigelse med fuld registreringsafgift i medfør af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6 (dagældende § 4, stk. 7).

Det følger af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, at afgiften for brugte køretøjer skal beregnes på samme måde som for nye køretøjer. De beløb, der indgår ved beregningen af afgiften på et nyt køretøj, skal nedsættes med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt.

Det fremgår af forarbejderne til § 4, stk. 6 (lovforslag nr. L 42 af 14. december 2007 om ændring af bl.a. registreringsafgiftsloven), at formålet med lovændringen bl.a. var at sikre, at registreringsafgiftslovens bestemmelser om registreringsafgift af brugte køretøjer er i overensstemmelse med EU-retten, herunder det residualafgiftsprincip, der følger af EU-Domstolens praksis. Dette sikres ved, at afgiftsberegningen skal foretages på baggrund af en konkret beregning, hvor der tages udgangspunkt i den afgiftsberegning, der gælder for nye køretøjer, men hvor beløbet for hver enkelt beregningskomponent nedsættes med samme procentdel som det konkrete værditab for selve køretøjet.

Landsretten finder, at registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6 – i lyset af bestemmelsens ordlyd, forarbejder og formål – skal forstås således, at nyprisen skal fastsættes skønsmæssigt og så tæt som muligt på den pris, der må anses for markedsdannende for det pågældende køretøj ved salg på detailmarkedet på det tidspunkt, da køretøjet var nyt. Landsretten finder endvidere, at bestemmelsen, jf. herved bl.a. skatteministerens svar af 31. marts 2008 på Skatteudvalgets spørgsmål nr. 20 til lovforslag nr. L 42 af 14. december 2007, må forstås således, at nyprisen kan fastsættes på baggrund af de priser, der anmeldes af importørerne vedrørende køretøjer af bestemte mærker, model mv. (standardprisanmeldelser), medmindre der er konkrete holdepunkter for, at denne pris ikke er markedsdannende.

De synspunkter, som [Selskab 1] har anført om fortolkningen af registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, i sammenhæng med lovens øvrige bestemmelser kan ikke føre til en anden forståelse, og [Selskab 1] har ikke godtgjort, at der foreligger en fast administrativ praksis om, at nyprisen ved afgiftsberegningen for et brugt køretøj skal fastsættes på baggrund af den pris, der blev anvendt ved køretøjets førstegangsindregistrering i Danmark som leasingkøretøj.

Nyprisen for det i sagen omhandlede køretøj skal således ikke – som påstået af [Selskab 1] – fastsættes til de 431.520 kr., som blev angivet ved køretøjets førstegangsendregistrering i Danmark i februar 2016.

Der er ingen af parterne, der har gjort gældende, at den nypris, som Motorankenævnet har fastsat, kan anvendes. Spørgsmålet er således, om Motorstyrelsen med rette har fastsat nyprisen til 629.435 kr.

Fastsættelsen af nyprisen for det konkrete køretøj

Som anført skal registreringsafgiftslovens § 4, stk. 6, fortolkes således, at nyprisen skal fastsættes skønsmæssigt og så tæt som muligt på den pris, der må anses for markedsdannende for det pågældende køretøj ved salg på detailmarkedet på det tidspunkt, da køretøjet var nyt.

Motorstyrelsen har ved fastsættelse af nyprisen taget udgangspunkt i styrelsens niveauliste nr. 2106/2020. Af vejledningen "Niveaulister til værdifastsættelse af motorkøretøjer – Maj 2020" fremgår, at niveaulister udarbejdes på baggrund af "prisfastsættelser, annoncer, erfaringsmateriale mv.". Skatteministeriet har hverken fremlagt dokumentation for, hvilke oplysninger der ligger til grund for nyprisen eller for det afvigende udstyr, der fremgår af niveauliste nr. 2106/2020.

Skatteministeriet har til støtte for, at Motorstyrelsen med rette har taget udgangspunkt i niveaulisten og fastsat nyprisen til 629.435 kr., anført, at denne nypris "stort set" svarer til den nypris, der ville være fastsat, hvis styrelsen havde fastsat nyprisen på baggrund af den mest retvisende standardprisanmeldelse med tillæg af det konkrete køretøjs ekstraudstyr.

Landsretten bemærker herom, at skattemyndighederne ved fastsættelsen af nyprisen – som nævnt ovenfor – vil kunne tage udgangspunkt i importørernes standardprisanmeldelser, medmindre der er konkrete holdepunkter for, at denne pris ikke er markedsdannende. Anvendelsen af en standardprisanmeldelse forudsætter imidlertid, at skattemyndighederne ved valget mellem flere standardprisanmeldelser foretager en konkret vurdering af, hvilken standardprisanmeldelse der er mest retvisende for det pågældende køretøj, og at skattemyndighederne ved den skønsmæssige fastsættelse af nyprisen herudover tager højde for om og i hvilket omfang de oplysninger, der fremgår af standardprisanmeldelsen om bl.a. udstyr, svarer til oplysningerne om det konkrete køretøj.

Under bevisførelsen er der påvist flere fejl ved den alternative beregning af nyprisen, som Skatteministeriet har foretaget på baggrund af den standardprisanmeldelse (bilag 9/26), som ministeriet har betegnet som den mest retvisende.

Herefter, og da Skatteministeriet ikke på anden måde har godtgjort, at Motorstyrelsens fastsættelse af nyprisen er korrekt, hjemvises sagen til fornyet behandling ved Motorstyrelsen.

Sagsomkostninger

Under hensyn til sagens resultat skal hver part afholde egne udgifter til advokatbistand, mens de øvrige udgifter skal deles ligeligt mellem parterne. Skatteministeriet skal derfor til [Selskab 1] betale 32.159,48 kr. til dækning af udgifter til indhentelse af sagkyndig erklæring og afhjemling af sagkyndige.

De nævnte øvrige udgifter består af 37.156,25 kr. inkl. moms (25.375 kr. + 11.781,25 kr.) i honorar til sagkyndig [A] for udarbejdelse af sagkyndig erklæring og afhjemling, 3.181,35 kr. inkl. moms i kørselsgodtgørelse til sagkyndig [A] og 400 kr. vedrørende sagkyndig [As] øvrige transportudgifter, 20.000 kr. inkl. moms (6.250 kr. + 13.750 kr.) i honorar til sagkyndig [B] for udarbejdelse af sagkyndig erklæring og afhjemling, 3.181,35 kr. inkl. moms i kørselsgodtgørelse til sagkyndig [B] og 400 kr. vedrørende sagkyndig [B] øvrige transportudgifter, dvs. i alt 64.318,95 kr., der som nævnt skal deles ligeligt mellem parterne.

THI KENDES FOR RET:

Afgiftsberegningen for køretøjet Mercedes-Benz C 220 d stationcar 7G-TRONIC PLUS 5 d, stelnummer [Stelnr. 1] , hjemvises til fornyet behandling ved Motorstyrelsen.

I sagsomkostninger skal Skatteministeriet inden 14 dage betale 32.159,48 kr. til [Selskab 1] A/S. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Publiceret til portalen d. 26-09-2025 kl. 10:00

Modtagere: Sagsøgte [Selskab 1] A/S, Sagsøger Skatteministeriet
Departementet