



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-511-0042

Dato: 2. november 2009

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 24 - Forslag til Lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Grøn omlægning af bilbeskatningen - II)

Hermed mine kommentarer til henvendelsen af 14. oktober 2009 fra Motorhistorisk Samråd (L 24 - bilag 1).

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

Motorhistorisk Samråd opfordrer til, at veterankøretøjer undtages for tillæg til registreringsafgiften som følge af brændstofforbrug, jf. lov nr. 265 af 23. april 200, og for partikeludlednings-tillæg, jf. det nu fremsatte lovforslag.

Samrådet henviser til, at veterankøretøjer kun anvendes i begrænset omfang, og dermed ikke udgør en miljøbelastning.

Hertil bemærkes indledningsvis, at registreringsafgiften af veterankøretøjer fastsættes til 40 pct. af nyprisen.

Tillægget til registreringsafgiften som følge af brændstofforbrug er et tillæg på 4.000 kr. for hver km., bilen kører mindre end 16 km pr. liter (benzinmotor), henholdsvis 18 km. pr. liter (dieselmotor).

Jeg har kommenteret denne problemstilling over for Skatteudvalget i svar på spørgsmål 367 af 28. april 2009. (alm. del). Svaret var således:

”Forenede Danske Amerikanerbilsklubber mener, at det må være utilsigtet, når der til registreringsafgiften af en bil, der afgiftsberigtiges efter de særlige bestemmelser for biler, der er mere end 35 år gamle, tillægges ekstra afgift grundet bilens dårlige energieffektivitet. Foreningen henviser også til, at biler, der er mere end 35 år gamle, kører meget få kilometer årligt.

Foreningen illustrerer dette med et eksempel på en bil fra 1972, hvor registreringsafgiften beregnes til 32.000 kr., og hvortil kommer et tillæg for energieffektivitet på 8.300 kr., eller i alt 40.300 kr.

Hertil bemærkes, at tillæggene for dårlig brændstoføkonomi er en del af bilpakken fra 2007, jf. lov nr. 541 af 6. juni 2007.

Den konkrete brændstoføkonomi beregnes efter brændstofforbrugsafgiftsloven. Det er i praksis på grundlag af bilernes vægt.

Efter de dagældende regler med faste skalaer for beregning af registreringsafgiften blev tillægget reduceret til 2 pct. af tillægget for nye personbiler. Beregningen af registreringsafgiften skete ligeledes efter faste skalaer, og for biler, der er over 6 år gamle, var skalaknækket 10 pct. af skalaknækket for nye biler.

Med lov nr. 265 af 23. april 2008 (lovforslag L42) indførtes en mere individualiseret beskatning af brugte indførte biler og motorcykler, således at værdifaldet på skalaknæk samt fradrag og tillæg kom til at følge værdifaldet på selve bilen. En bil, hvis værdi er faldet til 50 pct., får således et skalaknæk på 50 pct. af skalaknækket for nye biler og et eventuelt tillæg for dårlig energieffektivitet bliver ligeledes halveret.

Biler, der er mere end 35 år gamle, vil typisk have en højere værdi inkl. registreringsafgift end den gang de var nye. Det betyder, at der ved beregningen af registreringsafgiften anvendes samme skalaknæk som for nye biler, men altså også de fulde beløb for eventuelt tillæg for dårlig energieffektivitet.

For den konkrete bil, har denne ændring medført en lavere registreringsafgift end den, der ville have været gældende, hvis der ikke var indført en mere individualiseret beskatning af brugte indførte biler. En registreringsafgift på 32.000 kr. svarer til et beskatningsgrundlag på ca. 30.500 kr. Dette beskatningsgrundlag ville med reglerne fra før lov nr. 265 af 23. april 2008 have resulteret i en registreringsafgift på ca. 48.900 kr., eller 8.600 kr. mere end i dag. Jf. også, at Forenede Danske Amerikanerbilsklubber selv nævner mange tilfælde med tilbagebetaling af registreringsafgift som følge af lov nr. 265 af 23. april 2008.

Ved beregning af energieffektiviteten anvendes en formel fra brændstofforbrugsafgiftsloven. Formlen bygger på den kendte sammenhæng mellem bilernes størrelse (vægt) og brændstoføkonomi. Formlen er fastlagt i slutningen af 1996, da brændstofforbrugsafgifts-

loven var under forberedelse. Da bilers energieffektivitet løbende forbedres, vil denne formel tendere mod at undervurdere det brændstofforbrug, som konkrete mere end 35 år gamle biler, ville være blevet målt til, hvis de havde kunnet EU-typegodkendes i dag.

Der er sikkert en tendens til, at mere end 35 år gamle biler gennemgående har en betydeligt lavere årskørsel end nyere biler. Dette er der allerede taget højde for i vægtafgiftsloven, hvor satserne for disse biler er fastsat til ¼ af satserne for nyere biler.”

For så vidt angår spørgsmålet om partikeludledningstillæg af veteranbiler, så har jeg den 22. april 2009 kommenteret samrådets høringssvar vedrørende lovforslag L 205 over for Skatteudvalget, jf. L 205 – bilag 2, således:

”Ligesom andre løbende bilafgifter belastes veterankøretøjer kun med ¼ af tillægget. Forslaget kan således ikke med rette siges at ramme veterankøretøjerne hårdt.”

I øvrigt skal det generelt holdes for øje, at disse tillæg er indført af hensyn til miljøet.