

  
**Skatteministeriet**

Klik og vælg dato  
J.nr. 2017 - 5154

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 4 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstof-  
forbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerheds-  
udstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om  
leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differen-  
tierung af brændstofforbrugsafgift m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 24 af 19. oktober 2017.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 19/10-17 fra Motorhistorisk Samråd, jf. L 4 - bilag 14.

## Svar

Motorhistorisk Samråd har til Skatteudvalget fremsendt en række spørgsmål til regelsættet for registreringsafgiften for indførte eller udførte biler, der er mere end 35 år gamle (veterankøretøjer). I hovedtræk fremføres følgende:

1. Motorhistorisk Samråd (MhS) finder det uforståeligt, at eventuelle tillæg for dårlig energieffektivitet pålægges registreringsafgiften fuldt ud, når registreringsafgiften beregnes efter nyprisreglen for veterankøretøjer – dvs. når den afgiftspligtige værdi er fastsat til 40 pct. af nyprisen – mens de samme tillæg nedsættes svarende til bilens konkrete værdifald, når registreringsafgiften beregnes for almindelige brugte indførte biler. MhS mener endvidere ikke, at tillæg for dårlig brændstoføkonomi er relevante for veterankøretøjer, der kun anvendes i meget begrænset omfang.
2. Videre er MhS af den opfattelse, at en afgiftspligtig værdi på 40 pct. af nyprisen er højt sat i betragtning af, at veterankøretøjerne typisk anvendes meget lidt.
3. MhS mener, at det er vanskeligt at få oplyst afgiften på veterankøretøjer og er ikke tilfredse med lange sagsbehandlingstider hos SKAT for fastsættelse af afgifter på veterankøretøjer.
4. Endelig er MhS af den opfattelse, at reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved eksport, samt genindførsel af veterankøretøjer, er i strid med EU-retten.

Indledningsvist skal det bemærkes, at veterankøretøjer er tilgodeset i aftalen om *Omlægning af bilafgifterne*.

I lovforslaget, som udmønter aftalen, foreslås, at veterankøretøjer friholdes for stigninger i tillæg for dårlig brændstoføkonomi og forhøjelser af knæpunktet for brændstoføkonomi. Samtidig er veterankøretøjerne ligesom andre biler omfattet af nedsættelserne af selve registreringsafgiften. Videre er det en del af talen om *Omlægning af bilafgifterne*, at sagsbehandlingstiderne for afgiftsberigtigelse af veteranbiler nedbringes markant.

Endelig er veterankøretøjerne friholdt for de kommende stigninger i den grønne ejerafgift for biler, der indregistreres første gang i Danmark fra den 3. oktober 2017, idet veterankøretøjerne slet ikke betaler grøn ejerafgift, men alene en reduceret vægtafgift.

Samlet set er det min vurdering, at aftalen og lovforslagene giver bedre muligheder for at videreføre den rullende kulturarv i form af veteranbiler.

Videre bemærkes:

Ad 1. Det kan bekræftes, at der ved beregning af registreringsafgiften for almindelige brugte biler sker en kalibrering af alle beregningskomponenter for registreringsafgiften – f.eks. skalaknæk og tillæg for dårlig brændstoføkonomi. Kalibreringen følger køretøjets konkrete værditab. Det betyder, at fx et 34 år gammelt køretøj vil få afskrevet tillæggene med samme procentdel som køretøjets værditab.

Det samme er ikke tilfældet for veterankøretøjer. Det skal ses i lyset af, at beregningen af registreringsafgiften foretages på grundlag af 40 pct. af nyprisen. Afgiftsgrundlaget er således uafhængigt af køretøjets konkrete værditab. Derfor sker der ikke kalibrering af tillæg og fradrag for brændstoføkonomi mv.

Endelig vil jeg gerne henlede opmærksomheden på det samtidig fremsatte lovforslag L 18. I L 18 præciseres det, at den afgiftspligtige værdi af et veterankøretøj fastsættes til køretøjets handelspris, dog fortsat maksimalt 40 pct. af nyprisen. Forslaget skal sikre, at reglerne om veterankøretøjer ikke medfører højere afgifter end de almindelige regler om brugte biler.

De lempelige afgifter på veterankøretøjer afspejler bl.a., at veterankøretøjer typisk har et andet kørselsomfang end andre biler.

Ad 2. Lovforslaget udmønter aftalen om *Omlægning af bilafgifterne*, hvor bl.a. registreringsafgiften sænkes. Det er ikke en del af aftalen at gennemføre yderligere særskilte lempelser i afgifterne på veterankøretøjer.

Ad 3. Det er en del af aftalen om *Omlægning af bilafgifterne*, at sagsbehandlingstider for fastsættelsen af registreringsafgiften for veterankøretøjer skal nedbringes markant.

Ad 4. Veterankøretøjer er ikke omfattet af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved eksport. Reglerne om godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af brugte biler er bl.a. indført for at sikre indtægter til statskassen. Når de brugte biler med et relativt lavt afgiftsindhold eksporteres, erstattes de af nyere biler med et højere afgiftsindhold. Dette indebærer en indtægt for statskassen, selv om der ydes godtgørelse. Denne sammenhæng gør sig ikke gældende for veterankøretøjer, som har en lavere registreringsafgift end andre biler.

Videre er de nuværende regler om eksportgodtgørelse og genindførelse af veterankøretøjer et værn imod spekulation i at udføre en f.eks. 34 år gammel bil med eksportgodtgørelse for derefter at genindføre den samme bil som 35-årig til en lavere registreringsafgift for veterankøretøjer.

Vedr. det EU-retlige spørgsmål, som MhS rejser, bemærkes, at registreringsafgiften ikke er en EU-harmoniseret afgift, men en national afgift. EU-Domstolens praksis på dette område danner ikke grundlag for et krav på afgiftsgodtgørelse eller lignende i det land, hvorfra varen eksporteres. De nuværende regler vurderes derfor at være i overensstemmelse med EU-retten.

Desuden henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Motorhistorisk Samråd, som fremgår af høringsskemaet, *jf. SAU, L 4 – bilag 13*.