



### Folketinget

Christiansborg  
1240 København K

Att.: Camilla Bech-Illum (Camilla.Bech-Illum@ft.dk)

### Spørgsmål om registreringsafgifter på veterankøretøjer

På vegne af medlemmerne i Motorhistorisk Samråd, der er paraplyorganisation for ejerne af de historiske køretøjer i Danmark, vil vi med dette bede Skatteministeren om at afklare de spørgsmål vi har til den nuværende ordning i forbindelse med behandlingen af lovforslag L4.

#### Spørgsmål til brændstofafgiften

Der er i dag en afskrivning af værdien af det tillæg eller fradrag til registreringsafgiften for forbruget af brændstof (herefter kaldet brændstofafgiften) i forhold til det værditab der har været på køretøjet siden ny. Dette gælder dog ikke for veterankøretøjer, der ifølge Registreringsafgiftsloven altid skal afregnes med 100%. Motorhistorisk Samråd undrer sig over hvilken begrundelse der kan være for, at et køretøj der er 34 år, hvor tillæg/fradrag stort set er afskrevet til 0% og et køretøj der er 35 år, hvor tillæg/fradrag herefter altid er 100%.  
Hvad er grunden til denne tydelige forskelsbehandling?

Ligeledes vil vi godt spørge om Skatteministeren kan forklare hvorfor satsen for brændstofafgiften er 100%? Forstår vi baggrunden rigtigt, når begrundelsen herfor skulle være en generel antagelse af at køretøjer ældre end 35 år altid er steget i værdi siden de var nye, hvor der ikke tages højde for eksempelvis inflation, eller forskellig prissætning på forskellige veterankøretøjer?

Eksempel: I 1971 kostede en VW 1200 kr. 23.700 på danske nummerplader. Det beløb svarer til kr. 165.000 ifølge seneste beregning på Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks. Alt afhængig af bilens stand, historik, originalitet etc., vil den i dag have en handelsværdi på mellem 50-80.000.

Skatteministeren bedes også oplyse hvad baggrunden er for brændstofafgiften. Som vi forstår det, var det oprindeligt tanken at brændstofafgiften skulle anspore til at der blev købt mere brændstoføkonomiske køretøjer. For historiske køretøjers vedkommende er dette incitament ikke relevant, da den slags for det første kun købes ud fra deres historiske og emotionelle værdi og for det andet, at det ifølge vores undersøgelser kun benyttes mellem 600 og 1.500 km om året, hvorfor brændstofforbruget i det store hele, ingen betydning har for hverken ejeren eller miljøet.

### Sekretariatet

Postadresse:  
Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63  
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 19. oktober 2017  
Side: 1/3



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de sluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

### **Spørgsmål til brugsværdien**

Siden 90'erne har afgiften på et veterankøretøj været fastsat til 40% af nyprisen, uden afgift men incl. moms.

I den, af ministeriet udsendte argumentation, til det kommende lovforslag L18, står der om veterankøretøjer at "Fastsættelsen af en øvre grænse på 40 pct. skyldes, at veterankøretøjer typisk kun anvendes lejlighedsvist, og at afgiftsbelastningen bør modsvare brugsmønsteret". Brugsmønsteret er forholdet mellem de kilometer et veterankøretøj kører, sammenlignet med hvad en almindelig brugsbil kører. En veteranbil kører i gennemsnit 600-1.500 km om året mod en hverdagsbil, der gennemsnitligt kører 17.000 km om året. Brugsmønsteret eller brugsværdien er altså knapt 9% og ikke længere 40% som det var da brugsværdien blev indført i loven. Det er vores vurdering at brugsværdien for et historisk køretøj, kun kan blive mindre end den er i dag. Kan Skatteministeren oplyse baggrunden for at satsen stadig er på de 40%?

### **Spørgsmål til afgiftsberegningen hos SKAT**

Afgiftsberegning af et veterankøretøj er i dag en meget uigennemskuelig og tidsmæssig meget langstrakt affære, der ydermere ikke kan foretages af private godkendte firmaer, men helt og holdent skal foregå gennem SKAT. Endvidere foreslås det i det kommende lovforslag L18, at processen yderligere kompliceres med tilføjelsen af endnu en beregning af afgiftsgrundlaget.

Som grundlag for afgiftsberegningen bruger SKAT i dag et stort papirarkiv. Kan Skatteministeren oplyse hvad begrundelsen er for at opretholde det manuelle sagsbehandlingssystem hos SKAT?

Afgiftsafgørelser på historiske køretøjer er i dag kendetegnende ved så markante forskelligheder, at ejeren af et køretøj ikke kan bruge SKATs online værktøj til sammenligning. Hvordan vil Skatteministeren sikre at ejeren har adgang til oplysninger om hvad afgiften er, i god tid inden køb, og at afgiftsafgørelsen er korrekt?

### **Spørgsmål til Eksportgodtgørelse**

I registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 4, nr. 3, fremgår det at der ikke kan ydes godtgørelse ved eksport af et køretøj ældre end 35 år. Tilsvarende fremgår det af registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, at der skal betales registreringsafgift ved import af køretøjer, der er mere end 35 år gammel.

Det er Motorhistorisk Samråds vurdering, at bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 4, nr. 3, er i strid med EU-traktatens bestemmelser om varers frie bevægelighed, når Danmark samtidig vil kræve registreringsafgift af sammenlignelige køretøjer, der indføres til Danmark.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

EU-Domstolen har fastslået, at de enkelte medlemslande alene må opkræve en registreringsafgift svarende til den periode, som køretøjet rent faktisk er indregistreret i det pågældende land, jf. EU-Domstolens dom af 21. marts 2002 i sag C451/99 Cura Anlagen, som omhandlede leasing. Det forhold, at Danmark behandler køretøjer, der er mere end 35 år gammel forskelligt, alt efter om der er tale om import eller eksport, må anses for at være i strid med såvel varer som ydelsers frie bevægelighed, jf. artikel 34, 35 og 56 i TEUF.

Hvordan vil Skatteministeren sikre at bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 4, nr. 3 ikke står i modstrid med EU-traktatens bestemmelser om varer og ydelsers frie bevægelighed, jf. artikel 34, 35 og 56?

#### **Genindførsel af køretøjer over 35 år:**

I registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, 2. pkt. fremgår det, at registreringsafgiften for genindførsel af køretøjer over 35 år fastsættes registreringsafgiften ved genindførsel til det samme beløb, som der tidligere er udbetalt i eksportgodtgørelse.

Det er Motorhistorisk Samråds vurdering, at bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, 2. pkt. ikke er proportional med varigheden af køretøjets indregistrering i Danmark, når der ved genimport af et køretøj skal betales et beløb svarende til den oprindelige udbetalte eksportgodtgørelse. Bestemmelsen tager ikke højde for, at der kan være år imellem tidspunktet for eksportgodtgørelse og en efterfølgende genindførsel af køretøjet.

På baggrund af den nuværende formulering vil der blive betalt registreringsafgift for den periode, som køretøjet ikke har været indregistreret i Danmark. Det vil efter Motorhistorisk Samråds vurdering være i strid med EU-traktatens bestemmelser om varer og ydelsers frie bevægelighed, jf. art. 34 og 56 TEUF.

Hvordan vil Skatteministeren sikre at bestemmelsen i registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4, 2. pkt. ikke står i modstrid med EU-traktatens bestemmelser om varer og ydelsers frie bevægelighed, jf. artikel 34 og 56?

Med venlig hilsen

Steen Rode-Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).