



## Skatteministeriet

21. november 2018  
J.nr. 2018 - 2759

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 29 - Forslag til lov om ændring af emballageafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love og om ophævelse af pvc-afgiftsloven og lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler. (Ophævelse af pvc-afgiften og emballageafgiften på pvc-folier, indførelse af bagatelgrænser i visse afgiftslove, udvidelse af bemyndigelsesbestemmelsen for terminaladgang til Køretøjsregistret, undtagelse for udligningsafgift for visse påhængskøretøjer, udskydelse af tidspunkt for offentliggørelse og anvendelse af standardkontrakter ved leasing m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 6 af 6. november 2018.

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 6. november 2018 fra Danish Street Rod Association (DSRA) vedrørende foretræde om regler for importerede biler over 35 år der ikke kan betragtes som originale, jf. L 29 - bilag 7.

## Svar

Indledningsvist vil jeg tilkendegive, at jeg er glad for veteranbiler og synes, det giver et fint indslag i bybilledet, når man ind imellem kan opleve, at der er nogen, som passer godt på de gamle biler. Jeg vil derfor gerne som skatteminister sikre gode vilkår for de eksisterende veteranbiler, ligesom jeg gerne vil sikre, at flere biler kan komme under reglerne for veteranbiler, så vi kan bevare en rullende kulturarv.

Netop derfor blev veterankøretøjer også undtaget fra forhøjelsen af tillægget til registreringsafgiften for dårlig brændstoføkonomi, der indgik som et element i lov nr. 1195 af 14. november 2017 (lovforslag L 4). Formålet med at forhøje tillægget for dårlig brændstoføkonomi var at tilskynde til køb af mere miljøvenlige køretøjer. Det skal sikre, at miljøbelastningen fra den danske bilpark på sigt sænkes.

Danish Street Rod Association (DSRA) anfører i sin henvendelse, at DSRA finder det urimeligt, at ombyggede køretøjer ældre end 35 år, der importeres, får beregnet tillæg i registreringsafgiften for dårlig brændstoføkonomi, som var de nye køretøjer. De køretøjer, som DSRA omtaler, er imidlertid ikke veterankøretøjer. Det er i stedet køretøjer, der f.eks. er ombygget med tidstypisk ekstraudstyr, og som derfor i afgiftsmæssig forstand er helt almindelige brugte køretøjer af ældre dato – og skal derfor afgiftsmæssigt behandles som brugte køretøjer. Disse køretøjer har grundet deres alder ofte en relativt dårlig brændstoføkonomi, og der skal derfor betales et højt tillæg til registreringsafgiften herfor. Det er i overensstemmelse med formålet med forhøjelsen af brændstoffillægget og følger af de almindelige regler for brugte biler.

Det, som DSRA efterspørger, er reelt en generel fritagelse fra det forhøjede brændstoffillæg for ældre køretøjer. En sådan generel fritagelse vil som udgangspunkt ikke være hensigtsmæssig, da den vil modvirke det oprindelige formål med forhøjelsen af brændstoffillægget i det hele taget.

Jeg vil dog gerne sørge for, at der er endnu bedre muligheder for at holde liv i de gamle spændende køretøjer, så vi også i fremtiden kan nyde den rullende danske historie. Jeg har derfor tidligere givet tilsagn om, at jeg vil undersøge, om definitionen af veterankøretøjer kan udvides, så veterankøretøjer i højere grad kan anses for at fremstå originale, selvom køretøjerne er sat i stand. På den måde vil en lidt bredere kreds af historisk interessante køretøjer kunne omfattes af de lempelige regler for veterankøretøjer, og det vil løse problemet med det høje brændstoffillæg for disse køretøjer.

Der findes dog også ældre, historisk interessante køretøjer, som ikke kan omfattes af reglerne for veterankøretøjer. Jeg vil derfor samtidig undersøge muligheden for, at disse køretøjer ligeledes kan undtages fra det forhøjede brændstoffillæg, hvis de kun anvendes til hobbybrug.

Det er imidlertid vigtigt at afgrænse en sådan udvidelse fornuftigt, da det ellers kan give incitament til at importere ældre køretøjer til almindelig pendlerbrug, til trods for at de har dårlig brændstoføkonomi og mangler moderne sikkerhedsudstyr. Jeg modtager derfor gerne forslag fra organisationerne til, hvordan de relevante køretøjer meningsfuldt kan afgrænses ift. eksempelvis almindelige pendlerbiler af ældre dato.

Endvidere kræver ovenstående mulige udvidelser finansiering, da der er tale om afgiftsmæssigt fordelagtig behandling af en udvidet kreds af køretøjer.

Det er min politiske ambition, at et lovforslag, der gør det muligt at lempe afgiftsreglerne for veterankøretøjer og øvrige historisk interessante køretøjer, kan fremsættes i begyndelsen af næste folketingssamling.

Det fremgår af henvendelsen fra DSRA, at L 29 indfører den såkaldte nyprisbestemmelse, som betyder, at den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer ikke kan overstige køretøjets oprindelige pris som nyt. Jeg kan oplyse, at nyprisbestemmelsen har bestået i mange år og at den ved lov nr. 1195 af 14. november 2017 blev begrænset, så den ikke længere omfatter eksempelvis leasingkøretøjer, mens bestemmelsen blev fastholdt for veteranbiler og brugte biler, der ikke tidligere har været registreret i Danmark. Med L 29 foreslås ikke ændringer af nyprisbestemmelsen.

Derimod foreslås en *udvidelse* af, hvilke køretøjer der undtages fra at betale det forhøjede brændstoffillæg, som fulgte af lov nr. 1195 af 14. november 2017. Efter forslaget vil køretøjer, der skal afgiftsberigtiges på ny som følge af slitage eller færdselsskade m.v., kunne nøjes med at betale det gamle og lavere brændstoffillæg. Vedtagelse af L 29 vil derfor ikke medføre de forringelser, som DSRA beskriver, men vil i stedet udgøre en forbedring for visse køretøjer.

I henvendelsen fremhæver DSRA desuden, at importerede køretøjer, der er over 35 år gamle, men ikke er veterankøretøjer, som følge af L 29 skal afgiftsberigtiges ud fra de gældende afgiftsregler – med anvendelse af det høje brændstoffillæg – uden mulighed for, at tillægget nedskrives som følge af køretøjets værditab. Dette følger ikke af det foreslåede i L 29. For de nævnte køretøjer anvendes både før og efter en vedtagelse af L 29 de i dag gældende regler for almindelige brugte køretøjer, hvor brændstoffillægget nedskrives som følge af et eventuelt værditab.

Afslutningsvis vil jeg – til DSRA's bemærkning om interessen for at kunne anvende et historisk køretøj til historiske motorløb – fremhæve muligheden for at købe et prøvemærke til kørsel med et uregistreret køretøj. Der kan købes et prøvemærke, hvis køretøjet er mere end 30 år gammelt og skal anvendes af teknisk-historiske grunde, hvis køretøjet skal

anvendes i arrangerede motorløb på baner eller ruter, der er godkendt af politiet, eller hvis køretøjet skal indgå i et almenvelgørende eller almennyttigt arrangement. Ved anvendelse af køretøjet til disse formål vil det ikke være nødvendigt forinden at registrere og betale afgift af køretøjet.