



## Hørings svar til L129

Forenede Danske Amerikanerbilklubber ("FDA") repræsenterer primo 2021 i alt 54 medlemsklubber, som tæller i alt 2.557 medlemmer. Vi repræsenterer ejere af alle typer amerikanerbiler, men vores høringssvar vil koncentrere sig om de foreslåede ændringer i lovforslaget, som vedrører veteranbiler.

### Indledende bemærkninger

FDA har med tilfredshed noteret sig, at man ønsker at afskaffe det såkaldte originalitetskrav i Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4. I den forbindelse tillader vi os at gøre opmærksom på, at dette krav har medført, at der i Vejledning om syn af køretøjer (Pkt. 19.01, s. 790-791) er en udførlig vejledning til synsvirksomhederne om brugen af originalitetskravet ved toldsyn af veteranbiler<sup>1</sup>. Vejledning om syn af køretøjer må derfor naturligvis skulle tilpasses afskaffelsen af originalitetskravet.

Yderligere tillader FDA sig at gøre opmærksom på, at selvom veterankøretøjer fremover skal vurderes på lige fod med øvrige køretøjer i sager om afgiftsmæssigt identitetstab (se lovforslaget s. 27 øverst), er der - fortsat - et udtalt og akut behov for at få rettet fejl i det Digitale Motor Register ("DMR").

FDA har ved flere lejligheder, bl.a. på et møde den 28. februar 2020, gjort Motorstyrelsen opmærksom på såvel systemfejl (f.eks. er stort set samtlige biler registreret forkert mht. skivebremses, som automatisk bliver sat til "Nej", idet feltet er reserveret til brug for motorcykler), samt på fejl, der er opstået i forbindelse med datakonvertering fra Centralregistret for Motorkøretøjer (f.eks. er mange køretøjer registreret i DMR som ikke-ombygget, selvom disse køretøjer er ombygget, og har været registreret korrekt i Centralregistret for Motorkøretøjer) - og endelig - som egentlige fejlregistreringer i DMR i forbindelse med indskrivning af køretøjsdata heri.

Fejlene i DMR kombineret med salget af Statens Bilinspektion i 2005 (hvilket inkluderede arkivet), og det faktum at Vurderingsmyndigheden arkiverede efter statens regler herfor (dvs. 5 år), og ydermere at det tidligere Centralregistret for Motorkøretøjer efter FDAs oplysninger (efter den fejlbehæftede konvertering til DMR - se ovenfor) blev destrueret, gør at retsstillingen for ejere af veteranbiler i forbindelse med en sag om påstået afgiftsmæssigt identitetstab - selv efter fjernelsen af originalitetskravet - fortsat vil være dårlig. Dette gælder specielt hvis ejeren af køretøjet ikke selv råder over dokumentation, da myndighederne i vidt omfang alene råder over fejlbehæftede og utilstrækkelige oplysninger fra DMR, og derfor vanskeligt kan oplyse sagerne tilstrækkeligt i overensstemmelse med de principperne om god forvaltningsskik. Problemet eksisterer principielt for alle køretøjer, men for nyere køretøjer, vil importører og forhandlere ofte være i stand til at hjælpe med dokumentation af køretøjsdetaljer (type, model og udstyr).

Da retsstillingen vedrørende afgiftsmæssigt identitetstab af køretøjer stort set udelukkende bygger på retspraksis, bør det derfor efter FDAs opfattelse tilsikres, at der på baggrund af retspraksis hurtigst muligt udarbejdes et vejledningsmateriale med klare retningslinjer om, hvad der er tilladt at ændre på køretøjer,

<sup>1</sup> Se Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 3: "Synsvirksomhedens påtegning på synspapirerne indgår i myndighedens værdifastsættelse af køretøjet."



og administrativt må det tilsikres, at sager om afgiftsmæssigt identitetstab underlægges et forsigtighedsprincip, og at det indskræpes at det er Motorstyrelsen, der har bevisbyrden for, at et køretøj har mistet sin afgiftsmæssige identitet og ikke ejeren af køretøjet.

### **FDA's kommentarer til L129**

FDA's hørings svar vil fokusere på 4 hovedpunkter:

- 1) Stigning i loftet over højeste afgiftspligtige værdi fra 40 % til 75 %
- 2) Stigning i grøn ejeravgift/vægtafgift på 36 % frem mod år 2026
- 3) Den foreslåede formulering af Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4.
- 4) Fjernelsen af muligheden for afgiftsfri genopbygning af veterankøretøjer

#### **Vedr. pkt. 1)**

FDA har med glæde noteret sig ønsket om at afskaffe det såkaldte originalitetskrav, hvilket vi også kommenterer nærmere på under pkt. 3 nedenfor. Vi har dog svært ved at se, at der skulle være et finansieringsbehov ved denne ændring af Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4.

Det forekommer derfor unødvendigt at hæve loftet for den afgiftspligtige værdi af veterankøretøjer fra 40 % til 75 %. FDA er opmærksom på, at denne stigning i nogen grad modvirkes af indførelsen af det nye lave "skalaknæk" hvorefter der skal betales 25 % i registreringsafgift af de første 65.000 kr. i afgiftspligtig værdi.

Nettovirkningen af de foreslåede ændringer er imidlertid, at der sker en forfordeling af nyere og - i kroner og ører - dyrere veteranbiler ift. ældre og - i kroner og ører - billigere veteranbiler, som fremover vil gøre det økonomisk mere byrdefuldt at bevare de nyere veteranbiler for eftertiden. En bil som kostede 20.000 kr. i 1960 ville i 1985 skulle koste 132.090 kr. hvis der reguleres for inflation<sup>2</sup>. Afgiftsloftet vil efter lovforslaget for bilen fra 1960 være på 15.000 kr. medens afgiftsloftet for bilen fra 1985 vil være 99.067,50 kr.

FDA mener at det er væsentligt at der – fortsat – kan bevares et bredt og repræsentativt udvalg af veteranbiler for eftertiden, og dette modvirkes af, at loftet for den afgiftspligtige værdi hæves fra 40 % til 75 %, hvorfor vi foreslår at fastholde det nuværende 40 % afgiftsloft.

#### **Vedr. pkt. 2)**

FDA er af den overbevisning, at en stigning i vægtafgiften<sup>3</sup> på samlet set 36 % over 5 år, vil medføre en urimelig stigning i driftsudgifterne ved at have en veteranbil. Begrundelsen for indførelsen af den nuværende regel om ¼ afgift for veteranbiler var i sin tid, at vægtafgiften ved at have en veteranbil passende kunne sættes til ¼ af en – på daværende tidspunkt – almindelig familiebil. Udviklingen i bilparken

<sup>2</sup> Totalt over perioden 1960 til 1985 var inflationen 560.5%, hvilket svarer til en konstant inflation på 7.8% per år i perioden.

<sup>3</sup> Ingen veteranbiler betaler grøn ejeravgift endnu, da dette alene vedrører biler indregistreret 1. gang efter 1997.



og overgangen til grøn ejerafgift, har imidlertid medført, at dette regnestykke ikke længere holder, da brugsbilerne er blevet langt mere energieffektive, hvorfor veteranbilerne allerede før de varslede stigninger i L129 betaler forholdsmæssigt for meget i vægtafgift i forhold til den gennemsnitlige almindelige brugsbil.

Vi har desværre ikke kunnet finde nyere tal, men allerede i 1999 betalte den gennemsnitlige bilejer 3.185 kr. i vægtafgift eller 3.191 kr. grøn ejerafgift<sup>4</sup>. En typisk veteranbil hos vore medlemmer (mellem 1.501 og 2.000 kg. egenvægt - f.eks. en Chevrolet Caprice) koster i dag allerede over 2.000 kr. årligt i vægtafgift svarende til ca. 62,5 % af gennemsnitsbetalingen for daglige brugsbiler. Sammenlignes der med tungere veteranbiler, bliver forskellen mellem veteranbiler og daglige brugsbiler endnu mindre, hvilket som nævnt ikke var den oprindelige hensigt med loven.

FDA har forståelse for det politiske ønske om - via en stigning i vægtafgifterne/grøn ejerafgift - at animere bilkøbere til at vælge mere miljøvenlige køretøjer, men det ligger i sagens natur, at ejere af veteranbiler netop *ikke* ønsker at udskifte deres biler, men at bevare dem for eftertiden som en vigtig del af vores fælles kulturarv – med andre ord har disse ejere ikke et valg. Hvis stigningen fastholdes overfor veteranbilejerne, vil mange af FDAs medlemmer med fordel kunne afmelde deres køretøjer i vinterhalvåret, hvor de fleste alligevel ikke må køre for deres forsikrings selskab, og herefter indregistrere bilen på ny ved sæsonstart, idet prisen på nye nummerplader vil være mindre end den vægtafgift, der skal betale i vinterhalvåret. Det vil samtidig medføre en større administrativ byrde og en unødvendig miljøbelastning til destruktion og produktion af nummerplader, og ikke mindst et provenutab for staten.

Det er derfor FDAs opfattelse at veteranbiler skal undtages for de foreslåede stigninger i vægt- og ejerafgifter. Den nuværende ordning, hvor veteranbiler betaler ¼ af den normale vægt- eller grønne afgift, kunne erstattes af en ordning, hvor der betales et fast årligt beløb – f.eks. 500 kr. pr. veteranbil uanset størrelse – idet dette i højere grad vil afspejle forholdet i brugsmønstret for veteranbiler kontra brugsbiler, og tilmed vil være lettere at administrere.

Hvis dette ikke er muligt administrativt (f.eks. pga. begrænsninger i SKATs IT-systemer), kan der alternativt justeres på brøken, så vægtafgiften for veteranbiler - igen - afspejler en rimelig betaling for det reelle brugsmønster af veteranbiler - præcis som det var hensigten, da de nuværende regler blev indført. I så fald skal brøken ændres så veteranbiler alene skal betale 1/16 af den normale vægtafgift. I så fald kan FDA acceptere, at vægtafgiften stiger med samme procentsats som alle andre køretøjer.

Undersøgelser har vist, at veteranbiler typisk kører mellem 600 og 1.500 km. om året<sup>5</sup>, hvor en almindelig brugsbil kører ca. 16.000 km om året i gennemsnit<sup>6</sup>. Hvis disse tal lægges til grund, kan der argumenteres for, at veteranbiler højst bør betale 1/10 vægtafgift.

<sup>4</sup> Se: [http://webarkiv.ft.dk/?samling/20001/udvbilag/sau/almdel\\_bilag711.htm](http://webarkiv.ft.dk/?samling/20001/udvbilag/sau/almdel_bilag711.htm) (Skatteudvalget, Alm. del - bilag 711)

<sup>5</sup> Motorhistorisk Samråds vurdering: <https://www.ft.dk/samling/20181/lovforslag/L29/bilag/6/1963528.pdf>

<sup>6</sup> Se s. 16 i [https://dors.dk/files/media/rapporter/2018/M18/kap\\_2/m18\\_kap\\_ii\\_dokumentationsnotat\\_til\\_bilmodel.pdf](https://dors.dk/files/media/rapporter/2018/M18/kap_2/m18_kap_ii_dokumentationsnotat_til_bilmodel.pdf)



### Vedr. pkt. 3)

I lovforslaget foreslås Registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4 affattet således:

*”For biler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, beregnes afgiften uden tillæg for CO2-udledning, jf. § 4, stk. 2, og § 5, stk. 4, uden bundfradrag efter § 4, stk. 5, og § 5, stk. 6, og afgiften kan ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 75 pct. af bilens nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. For motorcykler, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 7, kan afgiften ikke overstige afgiften beregnet på grundlag af 40 pct. af køretøjets nypris indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov. Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.”*

FDA finder det uheldigt, at den indledende tekst i den nuværende § 10 stk. 4, 1. pkt. med følgende ordlyd udgår:

*”Den afgiftspligtige værdi af et køretøj, der er mere end 35 år gammelt, jf. § 4, stk. 8...[...], er køretøjets almindelige pris ved salg til bruger her i landet indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov.”*

Denne tekst tydeliggør efter FDA's opfattelse, at Motorstyrelsen ved afgiftsberegningen af en veteranbil først skal foretage et skøn af køretøjets afgiftspligtige værdi (markedsværdien), inden der foretages en beregning af registreringsafgiften, og alene hvis en beregning efter de almindelige afgiftsregler (som brugt bil) overstiger loftet som fremgår af § 10, stk. 4, vil afgiften blive nedsat efter disse bestemmelser.

Den foreslåede formulering vil medføre en øget risiko for, at Motorstyrelsen ”regner baglæns” og foretager afgiftsberegningen på baggrund af 75 % af køretøjets nypris (før afgift, men inkl. moms) og - imod intentionen i loven – ikke betragter 75 % grænsen som et loft over afgiften. FDA er i besiddelse af en afgiftsberegning fra i år, hvor dette netop synes at være sket.

Som nævnt under pkt. 1) overfor, ser vi i FDA intet finansieringsbehov ved afskaffelsen af originalitetskravet, hvorfor stigning i loftet fra 40 til 75 % synes ubegrundet, og vi foreslår at denne del af lovforslaget udgår.

FDA ser heller ingen begrundelse for opretholdelsen af sidste pkt. af bestemmelsen: *”Er der for samme køretøj udbetalt godtgørelse efter § 7 b, fastsættes afgiften dog til den udbetalte godtgørelse.”*

En køber der vælger at importere en veteranbil fra udlandet risikerer – uvidende – at komme til at købe en tidligere dansk indregistreret bil. Medmindre den udenlandske sælger oplyser dette (hvilket denne jo sagtens kan være uvidende om), vil der bestå en risiko for, at den danske køber pålignes en urimeligt stor afgift i forhold til hvis bilen altid havde været i udlandet. Dette problem bliver større jo længere tid der går fra eksporten af køretøjer fra Danmark til fornyet import til Danmark.

Det må være muligt for Motorstyrelsen at foretage et sædvanligt, individuelt skøn over den afgiftspligtige værdi, også af tidligere dansk indregistrerede køretøjer. Er der udbetalt eksportgodtgørelse, vil formodningen jo være, at godtgørelsen – stort set – bør modsvare afgiften ved import, hvis eksport og



import har snæver tidsmæssig sammenhæng. Alt andet lige må afgiften – også af tidligere eksporterede køretøjer – imidlertid skulle falde over tid. Hvis der f.eks. går 10 år mellem eksport og import, vil det oftest være åbenbart urimeligt at kræve samme afgift ved import, som i sin tid blev godtgjort ved eksport. FDA foreslår derfor, at denne del af bestemmelsen slettes.

#### **Vedr. pkt. 4**

FDA har noteret sig at muligheden for afgiftsfri genopbygning af veteranbiler efter en færdselsskade ikke længere vil være mulig. Denne ændring ses ikke at være nærmere begrundet i lovforslaget. Det er FDAs vurdering, at sådanne afgiftsfrie genopbygninger af færdselsskader på veteranbiler sker i et meget beskedent omfang, og det forventelige merprovenu for staten ved at fjerne denne mulighed, må derfor forventes at være tilsvarende beskedent.

De potentielle skadevirkninger ved forslaget kan derimod være omfattende. Fjernelsen af muligheden for afgiftsfri genopbygning, vil alt andet lige, betyde at historiske køretøjer alene ud fra økonomiske betragtninger risikerer at blive skrottet, selvom de kunne og burde have været reddet. Hvis et veterankøretøj totalskades, vil de i de fleste tilfælde være en langvarig proces at skaffe de nødvendige reservedele i den rigtige kvalitet, og en genopbygning kan derfor trække ud i årevis – specielt hvis den foretages af privatpersoner på hobbybasis. En ændring af disse regler bør – hvis den alligevel gennemføres – derfor alene ske med et rimeligt varsel for allerede igangværende projekter.

FDA står naturligvis til rådighed for besvarelse af spørgsmål til dette høringsvar.

Med venlig hilsen

Tobias Rose, næstformand ([naestformand@fda-biler.dk](mailto:naestformand@fda-biler.dk))

Bernt S. Clausen, advokat ([jura@fda-biler.dk](mailto:jura@fda-biler.dk))

Stig Møller Jacobsen, synsfaglig rådgiver ([syn@fda-biler.dk](mailto:syn@fda-biler.dk))