

### Bemærkninger til lovforslaget.

#### *Almindelige bemærkninger.*

Bestemmelserne om vægtafgift af motorkøretøjer findes i lov nr. 99 af 28. marts 1962 om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. med senere ændringer, senest ved lov nr. 274 af 26. juni 1975. Om forarbejderne til loven af 28. marts 1962 og om de senere ændringer henvises til bilag 1.

Lovforslaget omfatter en ændring af beskatningen af sættevogne til godstransport og ændrede fritagelsesregler for ikke-benzindrevne motorkøretøjer. Statskassens særlige panteret i køretøjerne ved tvangsinddrivelse af vægtafgiftsskyld er foreslået afskaffet. Endelig indeholder forslaget som noget nyt en regel om afgiftslempelse for veteranbiler samt visse ændringer af redaktionel karakter.

Forslaget om ændring af sættevognsbeskatningen er motiveret af sættevognstrafikkens specielle karakter. Disse vogne finder bl. a. anvendelse i pendulfart mellem leverandør og aftager, hvor sættevognen af det trækkende køretøj (forvognen) efterlades til senere aflæsning, medens en tidligere udbragt sættevogn afhentes. Sættevogne benyttes endvidere — uden trækkende køretøj — til transport med andet transportmiddel, f. eks. skibe. Afgiften af sættevognstog beregnes efter de gældende bestemmelser særskilt for det trækkende køretøj og hver enkelt sættevogn, således at afgiften af sættevogne beregnes med satserne for påhængsvogne af den del af totalvægten, som bæres af sættevognens egne hjul, medens den del af vægten, som overføres til det trækkende køretøj ved en særlig koblingsanordning, indgår i dette køretøjs totalvægt og beskattes med satserne for lastvogne. Da forvognen under de foran omtalte transporter kun trækker én sættevogn ad gangen, kan det forekomme mindre rimeligt, at der kræves afgift af samtlige de sættevogne, som må benyttes i forbindelse med samme forvogn. Beskatningen foreslås derfor ændret, således at afgiften alene skal påhvile det trækkende køretøj med en graduering af afgiften alt efter, om forvognen er registreret som trækraft for henholdsvis én eller flere sættevogne. Sættevogne til godstransport fritages herefter helt for afgift. Forslaget vil ikke have nævneværdige provenumæssige virkninger. Det vil, omend i beskeden omfang, medføre en forenkling af opkrævningsarbejdet. Etableringen af denne ordning vil medføre en éngangsudgift på ca. 105.000 kr.

Som allerede nævnt foreslås indført ændrede fritagelsesregler for ikke-benzindrevne motorkøretøjer. Efter de gældende regler skal afgiften af alle køretøjer betales forud for afgiftsperioden, og der kan ikke tilstås afgiftsfritagelse eller -godtgørelse for nogen del af den løbende afgiftsperiode, selv om køretøjet afmeldes af motorregistret eller i øvrigt måtte være ude af drift, bortset fra ganske særlige tilfælde såsom køretøjets ødelæggelse ved brand, færdselsulykke o. lign. Dette gælder også motorkøretøjer, hvortil der benyttes andet drivmiddel end benzin, og hvoraf der foruden den ordinære vægtafgift svarer den væsentlig højere udligningsafgift som afgiftskompensation for brugen af ikke-benzinafgiftspligtigt brændstof. Transporterhvervene har ved flere lejligheder fremsat ønske om en opkrævningsordning, der er bedre tilpasset driftsforholdene for den tunge trafik, det vil sige lastmotorkøretøjer og turistbusser. Disse ønsker foreslås imødekommet som nærmere beskrevet i afsnittet om de enkelte ændringsforslag. Denne nye regel vil medføre, at en del flere køretøjer end hidtil vil blive midlertidigt afmeldt, når der ikke er brug for dem, medens udnyttelsen af andre køretøjer, formentlig navnlig af turistbusser, i visse tilfælde vil blive forlænget med 1 å 2 måneder. Det er ikke muligt at skønne over, hvorledes disse bevægelser vil påvirke statskassens indtægter, men den provenumæssige virkning må alt i alt antages at blive ubetydelig. Etableringsudgifterne skønnes at ville andrage ca. 300.000 kr. og de årlige driftsomkostninger ca. 25.000 kr.

Det i lovforslaget indeholdte forslag om ophævelse af panteretten i køretøjer for vægtafgiftsskyld er foranlediget af den almindelige tendens i nyere lovgivning til begrænsning af statskassens fortrinsstilling ved tvangsinddrivelse af skatter og afgifter. Den særlige panteret er en tidsbegrænset ret til udpantning i køretøjer for afgiftskrav m. v. med prioritet forud for andre rettighedshaver i køretøjet. Det skønnes forsvarligt at fratage dette inddrivelsesmiddel, såfremt der samtidig gennemføres en ændring i de gældende regler for, hvem der hæfter for betalingen af skyldig afgift i restancetilfælde.

Forslaget om nedsættelse til halvdelen af afgiften af veteranbiler er motiveret med, at afgiften hviler særlig tungt på disse køretøjer på grund af deres store vægt og begrænsede kørsel. Afgiftsnedsættelsen for de nævnte køretøjer vil medføre et provenu-