

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Socialistisk folkeparti fremlægger med dette lovforslag en reform af reglerne for beregningen af registreringsafgiften for personbiler.

Efter de nugældende regler beregnes registreringsafgiften af en personbil på grundlag af bilens afgiftspligtige værdi, dvs. leveringspris med tillæg af told, forhandleravance og moms. Afgiften beregnes efter en progressiv skala. For stort set alle bilmodeller er marginalafgiften 180 pct. af værdien.

Den høje registreringsafgift på personbiler har gjort prisen til et væsentligt salgsargument. Da afgiften udelukkende beregnes af bilens værdi, »straffes« enhver form for ekstraudstyr, såvel luksusbetonet som sikkerhedsfremmende og energibesparende ekstraudstyr.

Bilimportørerne har indrettet sig på situationen ved fortrinsvis at hjemtage »skrabede« modeller med et minimum af (sikkerheds-)udstyr, som ejerne erfaringsmæssigt ikke lader eftermontere på et senere tidspunkt. En del udstyr er det kun økonomisk forsvarligt at montere ved samlebandet, f.eks. et 5. gear, som hurtigt ville tjene sig selv hjem i sparet energiforbrug, hvis det ikke var belagt med 180 pct. registreringsafgift.

Også bilmodeller med forøget levetid rammes af registreringsafgiften. Enhver prisforøgelse som følge af f.eks. forbedrede materialer belægges med 180 pct. afgift.

Alt i alt har det nuværende afgiftssystem medført en stor import af især østeuropæiske biler, der er billige i indkøb, men som har et stort energiforbrug og en ringe sikkerhed.

Det er en dårlig løsning at søge at kompensere for disse virkninger af registreringsafgiften ved at forøge benzinafgiften kraftigt. Benzinudgifter og -økonomi spiller nemlig ikke nogen stor rolle for en nybilskøber, der typisk kun vil eje køretøjet i en mindre del af dets levetid. Køberen sælger måske bilen efter 4-5 år, medens dens samlede levetid er 15 år. Køberen kommer derfor ikke til at betale for bilens samlede benzinforsbrug. For den pågæl-

dende er det købsprisen, der er den afgørende faktor.

Løsningen er derfor en omlægning af registreringsafgiften, hvorefter afgiften beregnes på grundlag af bilens afgiftspligtige værdi og dens brændstofforbrug.

Forslagsstillerne havde helst set, at man kunne undlade at medtage den afgiftspligtige værdi i beregningsgrundlaget. Når den afgiftspligtige værdi alligevel er medtaget, skyldes det et ønske om at udforme et forslag, som på den ene side klart favoriserer brændstoføkonomiske biler og på den anden side ikke ændrer så radikalt ved prisstrukturen, at forslaget ikke er politisk levedygtigt.

Med udgangspunkt i tal for import og afgiftsprovener for de 17 mest solgte bilmodeller i 1983 er forslagens satser fastlagt således, at det samlede provener tilnærmelsesvis er uændret og fordelt lige- ligt på den værdiafhængige og den brændstofafhængige del af afgiften.

Bemærkninger til lovforslagets dele

Til § 1

Afgiftssatserne findes i lovens §§ 4-7, hvoraf § 4 er den centrale bestemmelse. Da afgiftsberegningen i den nugældende § 4 omfatter såvel motorcykler som andre køretøjer (herunder fortrinsvis personbiler), har det været nødvendigt at foretage visse ændringer i paragraffens opbygning.

Den foreslåede § 4, stk. 1, er indsat af redaktionelle årsager. Bestemmelsen i stk. 2 er identisk med den nugældende § 4, stk. 1, I, der omhandler afgiften for motorcykler. Med nærværende forslag er der ikke foretaget ændringer i beregningen af afgiften for motorcykler.

Stk. 3-6 er nye og omhandler afgiftsberegningen for andre motorkøretøjer (fortrinsvis personbiler). I stk. 3 angives, at der med registreringsafgiften menes det beløb, der fremkommer ved at sammenlægge de delafgiftsbeløb, som beregnes på grundlag af dels den afgiftspligtige værdi, dels det afgiftspligtige brændstofforbrug.