

Skriftlig fremsættelse (6. maj 1997)

Skatteministeren (Carsten Koch):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Omlægning af varebilsbeskatningen m.v.).

(Lovforslag nr. L 252).

Formålet med dette lovforslag er dobbelt: For det første at fjerne eller reducere en række negative forhold – miljømæssigt og på anden måde – der er forbundet med den gældende beskatning af varebiler. For det andet at opnå en genopretning af niveauet for beskatningen af personbiler for at imødegå de provenutab, som staten lider ved for store fradrag for sikkerhedspuder m.v.

På varebilsområdet har den mindre stykafgift på 3-4 tons varebilerne end på 2-3 tons varebilerne efter alt at dømme medført et skift fra de mindre til de større varebiler. Anvendelsen af for store varebiler giver en forvriddning i form af større miljøbelastning og indkøb af for dyre varebiler uden afgift. En tilsvarende forvriddning gør sig gældende i det omfang, den erhvervsmæssige godstransport kan foretages af de mindste varebiler under 2 tons.

Varebiler bruges i et vist omfang også til persontransport, herunder privat transport. Dette ses også i forbindelse med MPV-bilerne, der både er velegnede til gods- og til persontransport. De regler, der har til formål at adskille små, mellemstore og store varebiler fra hinanden har til dels fået tilfældighedens karakter med nye forvriddninger til følge. I det gældende regelsæt findes således en såkaldt halvdelsregel vedrørende godsrummets længde, der tidligere nogenlunde klart adskilte kassevognene fra de mere persontransportegnede firehjuls-trækkere; denne halvdelsregel har imidlertid vist sig at få tilfældige virkninger for nyere kassevogne af MPV-typen.

Halvdelsreglen foreslås derfor ophævet samtidig med, at stykafgifterne på varebiler erstattes af værdiafgifter, og der indføres en tillægsafgift for privat anvendelse af varebiler. Herved opnås der en tilskyndelse til køb af mindre varebiler og skifte til personbil i en række tilfælde, hvor det er et realistisk alternativ.

Med henblik på, at varebilsbeskatningen ikke udhules i forhold til personbilbeskatningen foreslås tillægsafgiften indekseret sammen med vægt- og udligningsafgifterne.

Endelig foreslås en miljødifferentiering af vægtafgiften for varebiler, der medfører rabatter til nye varebiler, som allerede nu kan opfylde de fremtidige miljøkrav.

På personbilsområdet har det efter regeringens fremsættelse af L 158 den 30. januar 1997 givet anledning til kritik, at forslaget i virkeligheden medfører en form for konsolidering af den betydelige udhuling af provenuet af registreringsafgiften, der har fundet sted, fordi sikkerhedspudefradraget har været fastsat alt for højt og givet et uhensigtsmæssigt provenutab. Det har medvirket til pres på finanspolitikken. Dertil kommer, at udviklingen i bilbestand og bilkørsel vanskeligt lader sig forene med regeringens miljøpolitik.

På denne baggrund foreslår regeringen at inddrage en del af den lempelse, der har været givet gennem for høje sikkerhedspudefradrag.

Endvidere har det vist sig, at en ændring af registreringsafgiftsloven i 1996 har gjort det lettere at spekulere i afgiften ved at flytte avance fra salg af nye biler over på salg af brugte biler. Et stigende antal biler er blevet solgt med ganske lav avance. Regeringen finder det rigtigt, at der nu bliver grebet ind. Det foreslås derfor, at der altid mindst skal betales afgift af forhandlerens indkøbspris tillagt 5 pct.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.