

ske et vist skifte fra de mere brændstofforbrugende biler til de mindre brændstofforbrugende biler. Da det især vil være de bilister, der har et mindre kørselsbehov, der vil undlade bilhold, kan virkningen på miljøskadelige udslip mv. fra personbilerne med betydelig usikkerhed skønnes til ca. 1 pct.

Miljøvirkningen for varebiler, der vil være beskednen, vil blive modvirket af, at balancen mellem priserne på personbiler og de mere miljøbelastende varebiler vil blive rykket til gunst for varebilerne.

Der henvises dog til det samtidigt fremsatte forslag om ændringer i varevognsafgifterne.

#### *Administrative konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

#### *Forhold til EU-retten*

Lovforslaget skønnes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

#### *Bemærkninger til forslaget enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Til nr. 1-4

Der skete en fejl ved opsætningen af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, i den affattelse der blev gennemført ved lov nr. 363 2. juni 1997. Fejlen medfører, at lovbestemmelsen kan læses sådan, at kravene vedrørende brug af varerummet i bestemmelsens sidste afsnit alene gælder for store varebiler. Dette er helt utilsigtet, idet disse krav også skal gælde de små varebiler med tilladt totalvægt op til og med 2 ton. Derfor foreslås bestemmelsens opsætning tydeliggjort, hvorved bestemmelsen ændres tilbage til den tidligere gældende retstilstand.

Til nr. 5 og 6

Som værn mod at bilforhandlerne flytter avancen væk fra nye biler, hvor den er belastet med op til 180 pct. registreringsafgift, over på andre ikke afgiftpligtige varer (typisk det efterfølgende salg af en brugt bil, når en sådan indgår handlen), er registreringsafgiften i dag fastsat efter en pris, der indeholder mindst 5 pct. forhandleravance. Avancen kan godt være lavere end 5 pct., men det må ikke påvirke afgiften. Når kredit-

tiden normaliseres, må forhandlerne finde andre indtægtsmuligheder. For at sikre, at disse indtægter på samme måde som kreditten vil knytte sig til salget af nye biler, foreslås mindsteavancen hævet til 7,5 pct.

Til nr. 7

Efter de gældende regler tillades det ikke, at en anmeldt pris er så lav, at importøren har negativ avance. Efter administrativ praksis tillades negativ avance dog, når dette skyldes kortvarige ændringer i valutakurserne. Med henblik på klar hjemmel for denne praksis foreslås denne indarbejdet i loven

Til nr. 8 og 9

Der er tale om konsekvensændringer af nr. 7.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvensændring af nr. 1.

Til nr. 11

Det foreslås, at den særlige henstandsordning med registreringsafgiften ophæves.

Til nr. 12

Denne ændring er en konsekvens af nr. 11.

Til nr. 13-15

Der er tale om en konsekvensændring af nr. 1.

Til nr. 16

Der er tale om en konsekvensændring, der ved en fejl ikke skete ved lov nr. 1098 af 29. december 1997.

#### *Til § 2*

Bestemmelsen indeholder en overgangsordning. For biler registreret efter at loven er trådt i kraft og året ud, bliver henstanden med afgiften i første omgang nedsat med 2 måneder til en måned, og i denne periode foreslås mindsteavancen fastsat til 6,7 pct. Særligt for biler, der er købt eller hvor der er indgået bindende kontrakt om køb inden lovforslagets fremsættelse foreslås, at lovens hidtil gældende regler anvendes fra ikrafttrædelsestidspunktet indtil udgangen af september måned 1998.