

Til nr. 17

Den særligt fordelagtige registreringsafgift af campingbiler blev indført fra 1990. Om de 60 procent hedder det i lovforslaget fra 1989: »En værdiafgift på 60 procent skønnes at give den afgiftsbelastning, der udligner afgiften af den særlige campingindretning, og skønnes samtidigt at være den lavest mulige sats, når det skal undgås, at campingbiler substituerer almindelige personbiler.«

Baggrunden for den lavere afgiftssats for campingbiler var, at den almindelige bilafgift (180 procent af den del af bilens værdi, der er over i dag 65.900 kr.) marginalt er en høj sats for den ekstra indretning, der er nødvendig for at kunne benytte bilen til ophold og beboelse. Dette særligt i betragtning af, at samme indretning kun pålægges moms, hvis der er tale om f.eks. en campingvogn eller en lystbåd.

Det har vist sig, at bestemmelsen er blevet udnyttet på en uhensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler - oftest af MPV-type - ombygges til campingbiler, hvor omkostningerne ved ombygningen har være meget begrænsede, således at disse biler i praksis substituerer almindelige større personbiler, hvorved provenuet fra registreringsafgiften af personbiler udhules.

Registreringsafgiftsloven har en anden regel for små campingbiler. For disse biler gælder, at der betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, men at der kan ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt for tjeneste og moms heraf. Bestemmelsen for små campingbiler svarer således nøje til intentionen i 1990-lovgivningen. Valget af værdiafgift skal ses i sammenhæng med, at en værdiafgift er enklere at administrere.

Det foreslås derfor, at hovedreglen fremover bliver, at der for campingbiler betales samme registreringsafgift som for almindelige personbiler, men at værdigrundlaget er uden udgiften til campingindretningen.

Egentlige campingbiler er som oftest opbygget på lastbilchassis, der typisk har en tilladt totalvægt på 3,5 ton svarende til grænsen for et »lille« kørekort. Priserne for disse lastbilchassis er typisk så lave i forhold til prisen for den færdigbyggede »rigtige« campingbil, at registreringsafgiften af chassiset ofte vil være lavere end med den nugældende sats på 60 procent af hele campingbilens værdi ekskl. afgift, hvis afgiften betales efter reglen for små campingbiler. Det foreslås derfor, at satsen på 60 pct. opretholdes som et minimum for registreringsafgiften af campingbiler.

Til nr. 18

Der er tale om en konsekvensrettelse, jf. forslaget § 1, nr. 17.

Til nr. 19

Der er tale om en konsekvensrettelse, jf. forslaget § 1, nr. 17.

Til nr. 20

Der er tale om en konsekvensrettelse, jf. forslaget § 1, nr. 16.

Til nr. 21

Der er tale om konsekvensrettelser, jf. forslaget § 1, nr. 16 og nr. 17.

Til nr. 22

Den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 8, stk. 7, er en del af den samlede omlægning af sikkerhedsfradragene. Ændringen medfører:

- Indførelse af fradrag for airbags nr. 5 og 6.
- ESP-fradrag for personbiler og varebiler er uden tidsbegrænsning.
- Reduktion af det nuværende abs-fradrag for biler fra 4.165 kr. til 3.750 kr.

Det foreslås samtidig, at den afgiftspligtige værdi for nye personbiler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision nedsættes med 2.000 kr.

EuroNCAP er en privat organisation, der støttes af nogle europæiske regeringer, af EU-Kommissionen samt af motor- og forbrugerorganisationer i alle EU-lande. EuroNCAP foretager forskellige test af bilers kollisionssikkerhed. Bilernes kollisionssikkerhed testes både ved frontalkollision og sidekollision. Bilerne får i den forbindelse tildelt stjerner. Der kan i dag opnås op til 5 stjerner for kollisionssikkerhed.

På nuværende tidspunkt omfatter EuroNCAP test af bilens kollisionssikkerhed ikke en test af bilens forsæders beskyttelse mod piskesmældsskader. Det forventes, at EuroNCAP test af bilens kollisionssikkerhed på et senere tidspunkt vil blive udvidet til at omfatte eksempelvis en test af bilens forsæders beskyttelse mod piskesmældsskader, og at dette vil medføre en 6. stjerne.

Til nr. 23-27

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af forslaget § 1, nr. 15 og nr. 16.