

Bemærkninger til lovforslaget.

I.

Vægtafgiften af motorkøretøjer opkræves efter lovregler, som i det store og hele — med undtagelse af afgiftssatserne — stammer fra loven af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m. v. I loven blev den afgiftspligtige vognpark opdelt i køretøjer til personbefordring og køretøjer til godstransport, og for ikke-benzindrevne køretøjer fastsattes, at vægtafgiften skulle betales med det dobbelte beløb som kompensation for benzinafgiften, der den gang var 7 øre pr. liter.

Vægtafgiftssatserne er siden 1931 ændret ved forskellige forhøjelser og reduktioner. For personmotorkøretøjer indførtes fra finansåret 1950-51 en tillægsafgift af samme størrelse som den ordinære afgift, dog med forskellige undtagelser. Tillægsafgiften halveredes fra finansåret 1954-55 og omfatter i sin nuværende form privat personbefordring, men ikke erhvervskørsel. Afgiften af ikke-benzindrevne køretøjer forhøjedes fra 1. april 1955 med et tillæg, som androg 75 pct. af den hidtidige, dobbelte vægtafgift for lastkøretøjer, og som for hyrevogne (drosker og lillebiler) bragte den samlede afgift op på 10 gange den ordinære afgift. For visse køretøjsgrupper er sideløbende hermed gennemført forskellige lempelser i beskattningen. Dette gælder traktorer og køretøjer, som erhvervsmæssigt transporterer gods eller personer til udlandet.

Administrationen af afgiften er i de senere år forøget meget væsentligt, hvilket har nødvendiggjort overgang til hulkortteknik. Det hidtidige, ret komplicerede afgiftssystem er imidlertid ikke egnet hertil, hvilket i høj grad har vanskeliggjort det praktiske arbejde med opkrævningen. Dertil kommer, at vigtige bestemmelser i vægtafgiftssystemet ikke længere er tidssvarende og derfor skaber yderligere praktiske vanskeligheder for såvel de pågældende erhverv som administrationen.

Ved forelæggelse i folketinget den 20. oktober 1961 af lovforslaget om forhøjelse af benzinafgiften med 10 øre pr. liter stillede finansministeren i ud-sigt, at forslag om en hertil svarende regulering af vægtafgiften for diesel- og gasdrevne køretøjer ville blive fremsat i forbindelse med forslag om en påkrævet forenkling af vægtafgiftsreglerne. Nærværende lovforslag er udarbejdet ud fra disse forudsætninger.

I lovforslaget er den hidtidige opdeling af køretøjerne bevaret, således at der er optaget satser for henholdsvis personkøretøjer og lastkøretøjer; afgiften af traktorer er behandlet særskilt.

Afgiften er opdelt dels i en vægtafgift, som omfatter alle køretøjer, dels i en udligningsafgift, som ud over vægtafgift skal erlægges af ikke-benzindrevne køretøjer og påhængsvogne m. v. hertil, og som træder i stedet for de hidtidige forhøjelser af den ordinære afgift. Endvidere er tillægsafgiften indarbejdet i satserne.

II.

I det følgende gøres rede for de i forslaget optagne afgiftssatser.

Til § 3.

1. Vægtafgift af personmotorkøretøjer m. v.

Som afgiftsgrundlag for denne gruppe foreslås egenvægten bibeholdt. For almindelige personvogne er vognparken foreslået opdelt i et mindre antal afgiftsklasser med faste, årlige afgiftsbeløb pr. køretøj. Satserne vil ikke medføre større udsving fra de nugældende afgiftsbeløb for „private“ personvogne. For hyre-, skole- og udlejningsvogne bliver afvigelseerne på grund af tillægsafgiftens bortfald lidt større.

Køretøjer, som er berigtiget med halv omsætningsafgift, og som derfor har ret til at medtage passagerer som almindelige personvogne, kan i vægtafgiftsmæssig henseende nærmest ligestilles med personvogne og er derfor foreslået afgiftsberigtiget med de for disse gældende satser.

For køretøjer med egenvægt over 2 000 kg (omnibusser) er afgiften foreslået beregnet med praktisk talt uændrede satser. For rutebiler er afgiftsrefusionen efter antal pladser foreslået erstattet med en regel i § 17, stk. 2, hvorefter disse køretøjer fritages for vægtafgift. Der kan herved opstå mindre afvigelser fra de nu opkrævede nettoafgifter.

2. Udligningsafgift af personmotorkøretøjer.

Som nævnt er udligningsafgiften ifølge forslaget et tillæg til vægtafgiften, gældende for de ikke-benzindrevne køretøjer. Satserne inkluderer benzinafgiftens forhøjelse pr. 9. november 1961.

Udligningsafgiften er for automobiler med indtil 2 000 kg egenvægt foreslået beregnet med et ørebeløb pr. kørt kilometer. Dette skyldes, at vægtafgiften af diesel- og gasdrevne hyrevogne efter det hidtil anvendte beskattningssystem giver disse køretøjer en urimelig begunstigelse i forhold til benzindrevne hyrevogne. Den årlige vægtafgift af de mest anvendte dieseldrevne hyrevogne er 1 200-1 300 kr., og heraf udgør dieseltillægget 1 100-1 200 kr. Dette beløb er imidlertid så lavt, at dieselvogne efter i en afgiftsperiode at have kørt 15 000-