

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Formålet med lovforslaget er at ændre registreringsafgiftsloven på følgende punkter:

#### *A. 1. Omlægning af miljøfradraget*

Fra 1. april 1989 er der ydet et fradrag i afgiften for nye biler, der er godkendt af Justitsministeriet som miljøvenlige. Fradraget udgør 11.000 kr. for personbiler, 5.800 kr. for varebiler afgiftsberigtiget med værdiafgift og 1.200 kr. for hyrevogne og små sygetransportbiler. Fra 15. februar 1990 er der endvidere ydet et fradrag på 3.700 kr. for miljøvenlige campingbiler.

Frdragene svarer til afgiften af den gennemsnitlige merpris for det miljøvenlige udstyr på 6.100 kr. inkl. moms.

Med virkning fra den 1. oktober 1990 kan der imidlertid kun sælges nye personbiler og mindre varevogne i Danmark, der er godkendt som miljøvenlige.

Det foreslås derfor, at afgiftslempelsen anvendes til at forhøje skalaknækket for personbiler fra 19.750 kr. til 34.400 kr. og indføre en afgiftsfri bundgrænse for de øvrige afgiftspligtige køretøjer på 6.100 kr.

Forslaget vil ikke medføre ændringer i udsalgspriserne på nye personbiler forsynet med miljøudstyr, som næsten alle koster over 70.000 kr.

#### *2. Afgift af brugte biler*

EF-Domstolen afsagde den 11. december 1990 dom i sagen om registreringsafgiften af nye og brugte importerede biler.

Efter de nuværende regler beregnes afgiften af alle personkøretøjer og varebiler, der indføres som brugte, af køretøjets oprindelige pris som nyt, ekskl. afgift, eller 90 pct. af denne pris, hvis køretøjet har været registreret og benyttet i udlandet i mindst 6 måneder.

Det er domstolens opfattelse, at brugte importerede biler efter disse regler beskattes for hårdt i forhold til brugte »danske« biler, og at dette er traktatstridigt.

Det foreslås derfor, at afgiftsgrundlaget for alle brugte køretøjer, der ikke tidligere har været fuldt afgiftsberigtiget her i landet, bliver den ved vurdering fastsatte almindelige pris ved salg til bruger her i lan-

det, inkl. moms, men uden registreringsafgift, for det pågældende køretøj.

Samtidig foreslås indført 7 særlige afgiftsskalaer for brugte personkøretøjer. Efter disse afgiftsskalaer nedsættes det nye skalaknæk med 15 pct. for brugte køretøjer, der er under ét år gamle og med 12,5 pct. for hvert yderligere år. For køretøjer, der er mere end 6 år gamle, fastsættes skalaknækket til 10 pct. af skalaknækket for nye køretøjer.

Nedskrivningen af skalaknækket betyder, at den del af køretøjets afgiftspligtige værdi, der beskattes med den høje afgiftssats, tilnærmelsesvis følger køretøjets værdi.

Afgiften af brugte personbiler beregnes ligesom for nye biler med 105 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der ligger under skalaknækket, og 180 pct. af den del, der ligger over.

Ved at ophæve nyprisbestemmelsen, der i mange tilfælde har været en fordel for ældre køretøjer, vil veteranbiler blive beskattet så hårdt, at det i realiteten ikke længere vil være muligt at indføre dem. Det foreslås derfor, at køretøjer, der er mere end 40 år gamle og fremtræder som originale, afgiftsberigtiges på grundlag af køretøjets brugsværdi. Der vil i et vist omfang være tale om, at en administrativ praksis lovfæstes, da køretøjer fra før 1939 i dag afgiftsberigtiges på dette grundlag. Køretøjer, der er mere end 40 år gamle, vil kun i sjældne tilfælde kunne anvendes som almindelige transportmidler.

#### *3. Busser til kørestolsbrugere*

Busser med reduceret sædeantal kan i dag kun anvendes afgiftsfrit af private, hvis de ejes af plejehjem og lignende institutioner og anvendes til transport af egne patienter.

Enkelte kørestolsbrugere og visse familier og plejefamilier med børn i kørestole har imidlertid af hensyn til plads- og indstigningsforhold behov for en bus.

Det foreslås derfor, at busser med reduceret sædeantal afgiftsfrit skal kunne anvendes af eller til brug for kørestolsbrugere.

#### *4. Eldrevne biler*