

577 stk. og i 1992 1276 stk. Denne udvikling er hverken af fiskale eller miljømæssige grunde hensigtsmæssig.

Det foreslås derfor, at der indføres en registreringsafgift af busser, der ikke er omfattet af lov om buskørsel (anvendes erhvervmæssigt). Afgiften foreslås fastsat til 60 pct. af den del af den afgiftspligtige værdi, der overstiger 6.100 kr. Afgiften vil betyde, at en almindelig 10 personers bus vil stige ca. 86.000 kr. fra ca. 150.000 kr. til ca. 236.000 kr.

Afgiftsfritagelserne for plejehjemsbusser, syge-transportbusser, teaterbusser og orkesterbusser og busser til privates transport af kørestolsbrugere foreslås opretholdt.

4. Den særlige lave registreringsafgift af biler, der udelukkende anvendes til udlejning til valutaudlændinge og den dertil knyttede frikørselsordning medfører, at der årligt udbydes ca. 3.200 nyere brugte biler, som direkte eller indirekte substituerer fabriksnye biler, og hvoraf der kun er blevet betalt afgift med 60 pct. af satserne i § 4 (almindelige personbiler) eller § 5 A (campingbiler).

Det skønnes, at de frikørte biler, når de sælges eller videreudlejes efter ca. et halvt år, i gennemsnit har en værdi på godt 160.000 kr., eller godt 20.000 kr. mere end indkøbsprisen.

Hadde køberne eller udlejerne af de frikørte valutaudlejningsbiler i stedet købt nye eller brugte indførte biler til samme pris, ville de have betalt en afgift på mellem 92.000 kr. og 96.000 kr. pr. bil eller i alt ca. 300 mill. kr. Udlejningsselskaberne har betalt 60 pct. af den oprindelige afgift på ca. 110.000 kr. pr. bil eller i alt godt 200 mill. kr. Der mistes herved et afgiftsprovenu i størrelsesordenen knapt 100 mill. kr. (1992-niveau/3.200 biler) i forhold til, hvis bilerne havde været helt afgiftsfri og skulle afgiftsberigtiges efter vurdering, når de overgik til anvendelse som almindelige personbiler.

Det antages, at adgang til at anskaffe afgiftsfri biler, udgør et tilstrækkeligt grundlag for udlejningsselskaberne til at kunne konkurrere med de udenlandske udlejere om udlejning til valutaudlændinge. Det foreslås derfor, at ordningen omlægges efter de ovennævnte retningslinier.

5. Indtil 1. oktober 1977 anvendtes samme afgiftsskala for biler og motorcykler. Den særskilte afgiftsskala for motorcykler blev indført for at undgå, at den samtidigt gennemførte afgiftsforhøjelses relativt lempeligere beskatning af almindelige mindre biler, også skulle få virkning for de dyreste motorcykler.

Den almindelig prisudvikling og ændringer i afgiftsskalaen for biler har medført, at også motorcyk-

ler i mellemprikklassen (20 – 30.000 kr. før afgift) i dag beskattes hårdere end almindelige billigere personbiler (50-60.000 kr. før afgift).

I den tillægsbetænkning, der blev afgivet den 11. december 1992 til lovforslag nr. L 6 om ændring af loven om registreringsafgift udtalte Skatteudvalget:

»Udvalget opfordrer ministeren til ved førstkomende ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. at indarbejde tilsvarende regler for sikkerhedsudstyr for motorcykler og andre motorkøretøjer, som gælder for biler. Endvidere opfordrer udvalget ministeren til at overveje behovet for ændringer i registreringsafgiftssystemet for motorcykler, således at den tidligere hensigt med en særlig begunstiggelse af de mindre motorcykler gennem en moderation af afgiften fastholdes.«

Ved den seneste lovændring, som trådte i kraft den 1. januar 1993, fik motorcyklerne samme fradrag i afgiften som bilerne for blokeringsfri bremses, nemlig 7.500 kr. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at pege på andet sikkerhedsudstyr eller fordyrende miljøkrav, der naturligt kunne knyttes fradrag i afgiften til.

Det foreslås derfor, at lempe afgiften af næsten alle nye motorcykler med op til 6.285 kr. ved at hæve den afgiftsfri bundgrænse med 4.600 kr. til 6.100 kr. og omlægge de nugældende 120/180 pct.-satser til henholdsvis 105 og 180 pct. På denne måde vil afgiftslempelsen blive relativt størst for de mindre kostelige motorcykler.

Provenubemærkninger

Varebiler.

Der nyregistreres årligt omkring 20.000 varebiler, der fordeler sig således:

Små varebiler under 2 tons	3.000 stk.
Store varebiler mellem 2 og 3 tons	14.000 stk.
Store varebiler mellem 3 og 4 tons	3.000 stk.

Ved uændret salg og fordeling på de forskellige klasser vil provenugevinsten på helårsbasis ved en forhøjelse af afgifterne være på ca. 290 mill. kr.

En række af de nuværende købere af store varevogne skønnes imidlertid ikke at have behov for hele den lasteevne en stor varebil har og vil kunne klare sig med en mindre varebil. Ligeledes er der blandt de nuværende købere af store varebiler nogle, der kun har behov for 2 sæder til privatkørsel og derfor vælger de relativt billige varevogne.

Det må derfor forventes, at forhøjelsen af afgiften vil trække i retning af, at der købes færre store varebiler og flere små varebiler eventuelt også flere personbiler.