

ter de særlige firmabilregler, som blev indført ved lov nr. 385 af 2. juni 1999. Henset til at afgiften på taxier efter registreringsafgiftsloven er endnu lavere end på de store varebiler finder regeringen det rimeligt ligeledes at fritage udenlandske taxier, der alene anvendes til erhvervs-mæssig personbefordring.

Med nærværende forslag skal der samtidig ændres i Trafikministeriets bekendtgørelse om registrering og syn af køretøjer m.v., så der kan gives tilladelse til kørsel som nævnt.

### *Campingbiler*

I 1989 blev registreringsafgiften af campingbiler med virkning fra 1. januar 1990 nedsat fra marginalt 180 pct. til 60 pct. med den begrundelse, at campingindretningen ikke skulle belastes med den høje marginale afgift af almindelige personbiler.

Efter bestemmelsen defineres campingbiler, som biler med en tilladt totalvægt over 2 ton, som er utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse. I bemærkningerne til bestemmelsen i lovforslaget blev dette specificeret yderligere: »køretøjet skal have en passende loftshøjde, og skal være indrettet med sovepladser, køkken, vand- og spildevandstank mm.« (L 42, 1989-90-samlingen).

Metoderne til at opfylde kravene til indretningen af campingbiler til meget lave omkostninger er imidlertid blevet mere og mere fantasifulde i de forløbne 10 år. Derved udvandes den oprindelige begrundelse for at campingbiler skulle have en lavere afgiftssats samtidigt med, at campingbiler substituerer større personbiler, der kunne give et langt større provenu til statskassen.

I 1996 registreredes 281 fabriksnye campingbiler. I 1997 og 1998 udgjorde registreringerne henholdsvis 306 og 389, mens der i 1999 er registreret 782 fabriksnye campingbiler. Der er således sket mere end en fordobling i antallet af nyregistreringer af campingbiler. Dette er ikke statsfinansielt holdbart.

Forudsættes det, at væksten på ca. 500 campingbiler har fortrængt et tilsvarende antal større personbiler, hvoraf der ellers ville have været betalt ca. 100.000 kr. mere i registreringsafgift end der er blevet betalt for den gennemsnitlige campingbil, kan statsens tab skønnes til ca. 50 mill. kr.

Regeringen foreslår derfor, at bestemmelsen om den særligt gunstige afgiftsberigtigelse for campingbiler præciseres med krav om mindst 4 sovepladser og en ændring med hensyn til størrelsen af bilerne fra 2 ton tilladt totalvægt til 2 ton egenvægt. Herved skulle ordningen kunne normaliseres samtidigt med, at »rigtige« campingbiler fortsat kan få glæde af ordningen.

### *Afgiftsnedsettelse for køretøjer registreret i Grækenland*

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer skal være gennemført i medlemsstaterne senest den 1. juli 2000. De 6 lande i ordningen med den fælles vejbenyttelsesafgift (Eurovignetten) - det er udover Danmark Tyskland, Sverige og Benelux-landene - skal ændre den fælles aftale, så de nye bestemmelser i direktivet indsættes i aftalen. På grundlag af den ændrede aftale gennemføres direktivets bestemmelser i de 6 landes nationale lovgivninger. Det har imidlertid vist sig umuligt at gennemføre en ændret aftale i samtlige de 6 landes nationale lovgivninger med virkning fra den 1. juli 2000.

En udskydelse giver ikke problemer i forhold til det væsentligste nye i direktivet, nemlig forhøjelsen af de fastsatte maksimumsatser for køretøjer, der ikke overholder EURO II udstødningsnormerne. I og med, at der alene er tale om maksimumsatser, som der efter direktivet ikke er nogen pligt til at anvende, kan gennemførelsen af forhøjelserne godt udskydes til efter 1. juli 2000.

Direktivet indeholder imidlertid en undtagelse for køretøjer, der er registreret i Grækenland. For disse køretøjer skal der gennemføres en 50 pct. reduktion af afgiften. Danmark og de øvrige lande i ordningen med den fælles vejbenyttelsesafgift er forpligtet til at gennemføre denne reduktion fra og med den 1. juli 2000 som fastsat i direktivet. De 6 lande gennemfører derfor hver især i den nationale lovgivning direkte på grundlag af direktivet afgiftsnedsettelsen for køretøjer fra Grækenland. Når den nye aftale og dermed de ovenfor omtalte forhøjelser på et senere tidspunkt gennemføres i den nationale lovgivning, vil den græske undtagelse være indarbejdet i aftalen og knyttet til de forhøjede satser.

### *Provenumæssige konsekvenser*

Når det gælder campingbiler, vil uændret adfærd med hensyn til valg af bilstørrelse, give et merprovenu for statskassen i størrelsesordenen 90 - 100 mill. kr. i forhold til 1999. Det er dog urealistisk at forvente uændret adfærd. Forudsættes omvendt, at dem, der med de hidtil gældende regler, ville have valgt en campingbil, bruger samme beløb på anskaffelse af bil, får statskassen et merprovenu i størrelsesordenen 30 - 40 mill. kr. i forhold til 1999. Sammenfattende skønnes provenugevinsten til ca. 50 mill. kr. De øvrige forslag skønnes ikke at have nævneværdige provenumæssige konsekvenser.