

Lovforslag nr. L 173. Fremsat den 5. februar 1986 af Rahbæk Møller (SF), Margrete Auken (SF), Tommy Dinesen (SF), Jes Lunde (SF), Ruth Olsen (SF), Ebba Strange (SF) og Thoft (SF)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

(Ændret afgiftsberegning)

#### § 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jfr. lovbekendtgørelse nr. 13 af 16. januar 1985, foretages følgende ændring:

§ 4 affattes således:

»§ 4. For motorcykler og andre køretøjer beregnes afgiften efter de i stk. 2-5 nævnte regler.

Stk. 2. For motorcykler beregnes afgiften med følgende satser:

Afgiftspligtig værdi:	Afgift:
12.500 kr. eller derunder .	0 pct. af de første 1.500 kr. og 120 pct. af resten.
Over 12.500 kr. ....	13.200 kr. af 12.500 kr. og 180 pct. af resten.

Stk. 3. For andre end de i stk. 2 nævnte køretøjer, jfr. dog §§ 5-7, beregnes afgiften på grundlag af køretøjets afgiftspligtige værdi og brændstofforbrug opgjort i liter pr. 100 km. i henhold til ECE A 70-normen. Afgiften udgør summen af beløb opgjort efter stk. 4 og 5.

Stk. 4. Den del af afgiften, som opgøres på grundlag af køretøjets afgiftspligtige værdi, beregnes efter følgende satser:

Afgiftspligtig værdi:	Afgift:
Af de første 10.000 kr. ....	0 pct.
af de næste 40.000 kr. ....	95 pct.
af de næste 25.000 kr. ....	142,5 pct.
af resten .....	190 pct.

Stk. 5. Den del af afgiften, som opgøres på grundlag af køretøjets brændstofforbrug målt i liter pr. 100 km, beregnes efter følgende satser:

Afgiftspligtigt brændstofforbrug:	Afgift:
Af de første 5 liter .....	2.000 kr. pr. liter
af den næste liter .....	4.000 kr. pr. liter
af den næste liter .....	8.000 kr. pr. liter
af den næste liter .....	16.000 kr. pr. liter
af resten .....	32.000 kr. pr. liter

Stk. 6. Den i stk. 4 angivne værdigrænse og de i stk. 5 angivne afgiftsbeløb reguleres hver den 1. januar og den 1. juli. Reguleringen pr. 1. januar beregnes som den procentvise ændring i reguleringspristallet, der har januar 1980 = 100, fra april til oktober kvartal i det forudgående år. Reguleringen pr. 1. juli beregnes som den procentvise ændring i samme reguleringspristal fra oktober kvartal i det forudgående år til april kvartal.«

#### § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 1986.

Stk. 2. Regulering efter lovens § 4, stk. 6, som affattet ved § 1, finder første gang sted pr. 1. juli 1986.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Socialistisk folkeparti fremlægger med dette lovforslag en reform af reglerne for beregningen af registreringsafgiften for personbiler.

Efter de nugældende regler beregnes registreringsafgiften af en personbil på grundlag af bilens afgiftspligtige værdi, dvs. leveringspris med tillæg af told, forhandleravance og moms. Afgiften beregnes efter en progressiv skala. For stort set alle bilmodeller er marginalafgiften 180 pct. af værdien.

Den høje registreringsafgift på personbiler har gjort prisen til et væsentligt salgsargument. Da afgiften udelukkende beregnes af bilens værdi, »straffes« enhver form for ekstraudstyr, såvel luksusbetonet som sikkerhedsfremmende og energibesparende ekstraudstyr.

Bilimportørerne har indrettet sig på situationen ved fortrinsvis at hjemtage »skrabede« modeller med et minimum af (sikkerheds-)udstyr, som ejerne erfaringsmæssigt ikke lader eftermontere på et senere tidspunkt. En del udstyr er det kun økonomisk forsvarligt at montere ved samlebandet, f.eks. et 5. gear, som hurtigt ville tjene sig selv hjem i sparet energiforbrug, hvis det ikke var belagt med 180 pct. registreringsafgift.

Også bilmodeller med forøget levetid rammes af registreringsafgiften. Enhver prisforøgelse som følge af f.eks. forbedrede materialer belægges med 180 pct. afgift.

Alt i alt har det nuværende afgiftssystem medført en stor import af især østeuropæiske biler, der er billige i indkøb, men som har et stort energiforbrug og en ringe sikkerhed.

Det er en dårlig løsning at søge at kompensere for disse virkninger af registreringsafgiften ved at forøge benzinafgiften kraftigt. Benzinudgifter og -økonomi spiller nemlig ikke nogen stor rolle for en nybilskøber, der typisk kun vil eje køretøjet i en mindre del af dets levetid. Køberen sælger måske bilen efter 4-5 år, medens dens samlede levetid er 15 år. Køberen kommer derfor ikke til at betale for bilens samlede benzinforbrug. For den pågæl-

dende er det købsprisen, der er den afgørende faktor.

Løsningen er derfor en omlægning af registreringsafgiften, hvorefter afgiften beregnes på grundlag af bilens afgiftspligtige værdi og dens brændstofforbrug.

Forslagsstillerne havde helst set, at man kunne undlade at medtage den afgiftspligtige værdi i beregningsgrundlaget. Når den afgiftspligtige værdi alligevel er medtaget, skyldes det et ønske om at udforme et forslag, som på den ene side klart favoriserer brændstoføkonomiske biler og på den anden side ikke ændrer så radikalt ved prisstrukturen, at forslaget ikke er politisk levedygtigt.

Med udgangspunkt i tal for import og afgiftsprovener for de 17 mest solgte bilmodeller i 1983 er forslagens sats for fastlagt således, at det samlede provener tilnærmelsesvis er uændret og fordelt lige- ligt på den værdiafhængige og den brændstofafhængige del af afgiften.

### Bemærkninger til lovforslagets dele

#### Til § 1

Afgiftssatserne findes i lovens §§ 4-7, hvoraf § 4 er den centrale bestemmelse. Da afgiftsberegningen i den nugældende § 4 omfatter såvel motorcykler som andre køretøjer (herunder fortrinsvis personbiler), har det været nødvendigt at foretage visse ændringer i paragraffens opbygning.

Den foreslåede § 4, stk. 1, er indsat af redaktionelle årsager. Bestemmelsen i stk. 2 er identisk med den nugældende § 4, stk. 1, I, der omhandler afgiften for motorcykler. Med nærværende forslag er der ikke foretaget ændringer i beregningen af afgiften for motorcykler.

Stk. 3-6 er nye og omhandler afgiftsberegningen for andre motorkøretøjer (fortrinsvis personbiler). I stk. 3 angives, at der med registreringsafgiften menes det beløb, der fremkommer ved at sammenlægge de delafgiftsbeløb, som beregnes på grundlag af dels den afgiftspligtige værdi, dels det afgiftspligtige brændstofforbrug.

Stk. 4 angiver den ændrede og delvist lempede afgiftsskala vedrørende den del af den samlede registreringsafgift, der beregnes på grundlag af den såkaldte afgiftspligtige værdi. Der er ikke med nærværende forslag gjort ændringer i reglerne om opgørelsen af den afgiftspligtige værdi, der findes i lovens §§ 8-13.

Stk. 5 indeholder det nye element i afgiftsberegningen, hvorefter registreringsafgiften direkte gøres afhængig af bilens brændstofforbrug. Benzinforbruget (brændstofforbruget) opgøres efter den såkaldte »ECE-norm A 70« for bykørsel og landevejskørsel ved 90 km/timen. Normen udtrykker bilens brændstofforbrug i liter ved kørsel af en strækning på 100 km (heraf 40 km bykørsel og 60 km landevejskørsel ved 90 km/timen). ECE-tallene er fastlagt på et objektivi og dermed direkte sammenligneligt grundlag, som skal oplyses af importøren for alle typegodkendte bilmodeller. Brændstofforbrugsafgiftsdelen er gjort stærkt progressiv for at give nybils køberne en kraftig tilskyndelse til at vælge brændstoføkonomiske bilmodeller.

I tilfælde, hvor brændstofforbruget f.eks. er opgjort til 6,9 liter pr. 100 km, vil beregningen af

den brændstofafhængige del af afgiften ske på følgende måde:

Af de første 5 liter er afgiften: 5 × 2.000 kr. ....	10.000 kr.
af den næste liter (den 6. liter) er afgiften .....	4.000 kr.
af det resterende forbrug (0,9 liter): 0,9 × 8.000 kr. ....	7.200 kr.
I alt .....	<u>21.200 kr.</u>

Er bilens afgiftspligtige værdi 30.000 kr., skal der heraf beregnes en værdiafhængig afgift på følgende måde:

Af de første 10.000 kr. ....	0 kr.
af de resterende 20.000 kr.: 95 pct. af 20.000 kr. ....	19.000 kr.
I alt .....	<u>19.000 kr.</u>

#### Til § 2

De ændrede afgiftsberegningsregler finder anvendelse fra og med den 1. april 1986.

## Bilag

**Oversigt over udsalgspriser vedrørende nogle af de mest solgte bilmodeller i 1983 sammenlignet med udsalgspriser beregnet efter lovforslaget**

Bilmodel	Besparelse efter lovforslaget kr.	Pris efter lovforslaget kr.	Faktiske udsalgspris 1983 kr.
Skoda 120 L .....	÷ 13.450	57.648	44.198
Opel Kadett 1,2 S .....	6.081	82.174	88.255
Ford Sierra 1,6 .....	÷ 2.955	111.073	108.118
Mazda 323 1300 DX .....	7.806	87.181	94.987
Ford Escort 1,1 .....	5.372	78.789	84.161
Toyota Corolla 1300 DX .....	8.803	93.192	101.995
Mazda 626 1600 LX .....	8.802	116.187	124.989
Lada 1200 S .....	÷ 38.081	86.800	48.719
Opel Ascona 1,6 S .....	3.548	109.037	112.585
Nissan Sunny 1,5 GL .....	15.093	86.902	101.995
Volvo 244 GL .....	÷ 47.297	233.978	186.681
Nissan Micra GL .....	14.122	71.367	85.489
Fiat Uno 45 ES .....	12.317	69.728	82.045
Citroën 2 CV .....	÷ 122	47.867	47.745
Austin Metro 1,3 HLE .....	10.221	73.776	83.997
Peugeot 205 GL .....	14.688	72.797	87.485
BMW 745 .....	÷ 130.059	785.471	655.412

Note: Negative beløb angiver, hvor meget bilen ville blive fordyret, hvis forslaget havde været gældende i 1983.