

MOTORAFGIFTS KOMMISSIONENS BETÆNKNING

II. DEL

LOVGIVNINGEN OM MOTORAFGIFTERNE

J. JØRGENSEN & CO.
BOGTRYKKERI
KØBENHAVN 1954

SOCIALFORSKNINGSINSTITUTTETS
BIBLIOTEK
BORGERGADE 28, K - MI 9811

3.86/37 u.2

INDHOLDSFORTEGNELSE TIL II. DEL

	Side
Indledende bemærkninger	5
I. Betænkningens hovedspørgsmål	7—13
II. Omsætningsafgift af motorkøretøjer	14—23
1. De almindelige regler om afgiftspligten	14
2. Ombygning af motorkøretøjer	14
3. Invalidevogne	15
4. Arbejdsvogne	15
5. Campingvogne	15
6. Drosker og lillebiler	16
7. Turistbiler	16
8. Vurdering af køretøjers værdi til afgiftsberigtigelse	18
9. Varemotorkøretøjer	18
10. Afgiftssatserne	19
11. Særdtalelser om afgiftssystemet	21
Bilag. Udkast til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer	24
III. Omlægning af beregningsgrundlaget for vægtafgiften fra egenvægt til bruttovægt og kørselsafgifternes fordeling på vægt- og benzinafgift ..	32—62
1. Nugældende vægtafgiftssatser	32
2. Fordelingen på benzin- og vægtafgift	39
3. Forslag til fremtidige vægt- og benzinafgiftssatser	43
4. Fordelingen af vægt- og benzinafgift på de forskellige køretøjs- grupper	47
5. Afgiften af dieseldrevne køretøjer	50
6. Beskatning af diesellole m. v.	53
7. Beskatning af påhængsvogne	58
8. Afgiftsberegningen for sættevogne etc.	59
9. Særdtalelser om dieseldrevne omnibusser	61
Tabel- og kurvebilag	63
IV. Benzinafgift	75—81
1. Indledning	75
2. Det afgiftspligtige vareområde	75
3. Beskatningsgrundlaget	76
4. Afgiftsfritagelse og -godtgørelse	77
5. Farvning eller mærkning af afgiftsfri benzin	80
6. Særdtalelse om benzinfarvning	81
Bilag. Udkast til lov om afgift af benzin	82
V. Vægtafgift af motorkøretøjer	87—92
1. Afgiftspligtens omfang	87
2. Køretøjer tilhørende visse internationale organisationer	87
3. Lastvogne m. v. tilhørende forsvaret og civilforsvarskorpset	88
4. Brandslukningskøretøjer	88
5. Trolleybusser	88
6. Invalidevogne	89
7. Køretøjer, der benyttes på ikke-refusionsberettigede vejstrækning- er m. v.	90

8. Vejvæsenets køretøjer	90
9. Tilbageholdelsesrettigheder	91
10. Betalingsterminer	91
11. Afgift af udenlandske motorkøretøjer	92
12. Straffebestemmelser	92
Bilag. Udkast til lov om vægtafgift af motorkøretøjer	93
VI. Forslag til en rationalisering af de gældende regler for indregistrering af motorkøretøjer samt for betaling af motorafgifterne	98
VII. Afgiftsudvalgets betænkning om farvning af afgiftsfri benzin med tilhørende bilag	109

INDLEDENDE BEMÆRKNINGER

Motorafgiftskommissionen er nedsat af finansministeren den 24. marts 1947 efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. Kommissionens opgave har været at forberede en revision af lovgivningen om motorafgifterne og finansieringen af vejjudgifterne.

Kommissionen består af følgende:

- Generaldirektør Knud Korst, formand (udpeget af finansministeren).
Departementschef i ministeriet for offentlige arbejder Palle Christensen, næstformand (udpeget af ministeren for offentlige arbejder).
Vejdirektør K. Bang (udpeget af ministeren for offentlige arbejder).
Gårdejer Simon J. From, m. f. (udpeget af rigsdagen).
Folketingsmand Villy Fuglsang (udpeget af rigsdagen).
Ekspeditionssekretær P. Gersmann, finansministeriet, departementet for told- og forbrugsafgifter, (udpeget af finansministeren).
Fhv. borgmester Johs. Hansen (udpeget af Københavns magistrat).
Generalsekretær K. I. Ibsen (udpeget af Kongelig Dansk Automobilklub).
Direktør, kaptajn E. I. Ipsen (udpeget af Motororganisationernes Fælles-Repræsentation).
Folketingsmand Kai Jensen (udpeget af rigsdagen).
Viceborgmester A. Stæhr Johansen, m. f. (udpeget af rigsdagen).
Sekretær K. Juul-Olsen, justitsministeriet, (udpeget af justitsministeren).
Sognerådsformand G. Knudsen (udpeget af De samvirkende Sognerådsforeninger).¹⁾
Proprietær M. C. Korsgaard (udpeget af Amtsrådsforeningen).
Direktør, cand. jur. Viggo Lærkes (udpeget af Forenede Danske Motor-ejere).
Borgmester Woldhardt Madsen, Skive, (udpeget af Den danske Købstadforening).
Overtoldinspektør B. Nørregaard, overtoldinspektoratet for København, (udpeget af finansministeren).
Direktør, cand. oec. Mads Petersen (udpeget af Landsforeningen Danske Vognmænd).
Professor, dr. oec. K. Philip (udpeget af finansministeren).
Fhv. folketingsmand M. P. Rasmussen (Gylling), (udpeget af rigsdagen).
Direktør, civilingeniør Axel Semler (udpeget af Motorbranchens Fællesråd).
Direktør Knud Tholstrup, m. f. (udpeget af finansministeren).

¹⁾ Indtrådt som medlem af kommissionen efter kreditforeningsdirektør, folketingsmand Edv. Sørensens død den 15. maj 1954; fra november 1953 stedfortræder for Edv. Sørensen under dennes sygdom.

Sekretærforretningerne er varetaget af vejddirektør K. Bang og ekspeditionssekretær P. Gersmann med bistand af fuldmægtig B. Andersson, ministeriet for offentlige arbejder.

Nærværende bind II af kommissionens betænkning omhandler problemer i forbindelse med en revision af lovgivningen om motorafgifterne. I bind I er spørgsmålet om finansiering af vejudgifterne gjort til genstand for behandling.

Det i nærværende bind af betænkningen flere steder omtalte underudvalg af kommissionen, der kaldes afgiftsudvalget, har bestået af følgende: Vejddirektør K. Bang, folketingsmand S. From, folketingsmand Villy Fuglsang, folketingsmand Kai Jensen, proprietær M. C. Korsgaard, overtoldinspektør B. Nørregaard (udvalgets formand), direktør Mads Petersen, gårdejer M. P. Rasmussen (Gylling), byretsdommer E. Schibbye (medlem af kommissionen indtil november 1953), direktør Axel Semler og direktør F. Wittig (medlem af kommissionen til sin død i august 1951).

Samtlige kommissionsmedlemmer er enige om at afgive betænkningens to dele til regeringen i den nu foreliggende form. Man mener i betænkningen at have gjort rede for de med motorafgifterne og med vejfinansieringen forbundne problemer og at have fremført forslag til overvejelse om betydningsfulde ændringer i den gældende lovgivning og administration.

Man ønsker dog at fremhæve, at da mange af de omhandlede problemer er af stor politisk rækkevidde og derfor må finde deres endelige løsning i folketetinget, har kommissionens medlemmer ikke ved deres underskrift på betænkningen tilkendegivet deres endelige stillingtagen til de i denne omhandlede spørgsmål, bortset fra de punkter hvor dette udtrykkeligt er anført. Man mener dog med den foreliggende betænkning at have opfyldt den opgave, der er pålagt kommissionen, nemlig at rådgive regeringen bedst muligt om de forelagte spørgsmål.

København, den 21' maj 1954.

<i>K. Bang.</i>	<i>Palle Christensen.</i>	<i>Simon J. From.</i>
<i>Paul Gersmann.</i>	<i>Johannes Hansen.</i>	<i>K. I. Ibsen.</i>
<i>Ipsen.</i>	<i>Kai Jensen.</i>	<i>Stæhr Johansen.</i>
<i>Juul-Olsen.</i>	<i>G. Knudsen.</i>	<i>M. C. Korsgaard.</i>
<i>Knud Korst,</i> <i>formand.</i>	<i>V. Lærkes.</i>	<i>Woldhardt Madsen.</i>
<i>B. Nørregaard.</i>	<i>Mads Petersen.</i>	<i>Kjeld Philip.</i>
<i>M. P. Rasmussen (Gylling).</i>	<i>Axel Semler.</i>	<i>Knud Tholstrup.</i>
		<i>/ B. Andersson.</i>

Folketingsmand Villy Fuglsang var fraværende ved betænkningens afgivelse.

I. Betænkningens hovedspørgsmål.

Efter den gældende lovgivning opkræves der 3 motorkøretøjsafgifter: **3 slags af-**

- 1) Omsætningsafgift af (person)motorkøretøjer,
- 2) Benzinafgift og
- 3) Vægtafgift.

**gifter på
motorkøre-
tøjer**

Der er i kommissionen enighed om at foreslå såvel benzin- som vægt-afgiften opretholdt, omend med en noget anden fordeling af provenuet på de to afgiftsarter end efter det nuværende system. Derimod er der ikke enighed om bibeholdelse af omsætningsafgiften.

Bang, Palle Christensen, From, Fuglsang, Gersmann, Kai Jensen, Stæhr **Tilhængere**
Johansen, Juul-Olsen, G. Knudsen, Korsgaard, Korst, Woldhardt Madsen, **af om-**
Nørregaard, Mads Petersen, Philip og Rasmussen (Gylling) **sætnings-**
har for bi- **afgiften**
beholdelse af *omsætningsafgiften* af motorkøretøjer gjort gældende, at
afgiften almindeligvis betales ved køretøjets første indregistrering, altså
ved købet af et nyt motorkøretøj, og omsætningsafgiften har derfor —
ligesom i 1924, da afgiften blev indført — stadig betydning som en valuta-
regulerende foranstaltning, idet en afgift, der skal erlægges ved den før-
ste indregistrering, normalt vil virke hæmmende på efterspørgselen efter
nye motorkøretøjer. Omsætningsafgiften må ses som et led i nationens
samlede økonomi, og dens størrelse må afpasses i overensstemmelse her-
med.

Gersmann, Korst, Nørregaard og Philip har til gunst for omsætnings-
afgiften desuden anført, at anskaffelsen af et personmotorkøretøj er ud-
tryk for en økonomisk evne, der ud fra flere betragtninger kan betinge
en særlig beskatning.

K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Semler og Tholstrup er enige i flertal-
lets betragtninger i betænkningens første del, side 17 og 21, nemlig at **Modstandere**
motorkøretøjer kun bør beskattes til dækning af de samfundsmæssige ud- **af om-**
gifter, som de antages at forvolde, jfr. nærmere den i kommissionens for- **sætnings-**
slag til lov om motorafgifternes anvendelse foretagne afgrænsning af de **afgiften**
vejudgifter, som bør dækkes af de motorkørende. Beskatning alene af
fiskale grunde bør undgås, jfr. mindretallets udtalelser første del, side
29 ff., og flertallets, første del, side 21 og 22. I denne forbindelse ses der
ikke at være nogen mening i at sondre mellem person- og godstransport.
Der vil næppe kunne påvises forskelle mellem betydningen af de forskel-
lige transporter.

Opgaven ved bestemmelsen af motorafgifternes totale provenu, også i
henhold til flertallets opfattelse, må være med så ringe margin som mu-
ligt af hensyn til kontinuiteten i vejvæsenets anlægs- og vedligeholdelses-

budgetter at søge inddækket de vejudgifter, som motorafgifterne efter det udviklede skal finansiere — i henhold til beregningerne i første del mellem 350 og 400 mill. kr. om året.

Det af kommissionen udarbejdede forslag til vægt- og benzinafgiftslove, som i hovedsagen kan tiltrædes, antages med den nuværende vognpark at indbringe omkring 250 mill. kr. årligt. Imidlertid vil der formodentlig hengå i hvert fald et par år, inden de nævnte vejudgifter vil løbe op til 350—400 mill. kr. pr. år. I finansårene 1951/52 og 1952/53 har de udgjort henholdsvis 150 mill. kr. og 145 mill. kr. Såfremt den forøgelse af vognparken, som vejbudgettet regner med, bliver virkeliggjort, vil det udarbejdede forslag indbringe rigelig dækning for de vejudgifter, som påhviler motorafgifterne — og underskud et enkelt eller to år ville jo i øvrigt let kunne dækkes af de allerede i vejfonden opsparede, meget betydelige beløb.

Der er altså efter de udarbejdede forslag ingen nødvendighed for at operere med en omsætningsafgift, og såfremt en sådan afgift opkræves ud over de foreslåede vægt- og benzinafgifter, vil man have forladt det synspunkt, at motorkøretøjerne kun skal beskattes svarende til de samfundsmæssige udgifter, de afstedkommer (omkostningssynspunktet). Den del af motorbeskatningen, som overstiger motorkøretøjernes andel i vejudgifterne, vil da kun kunne begrundes som en rent fiskal afgift. For at retfærdiggøre denne beskatning og genoprette lige konkurrencevilkår måtte der pålægges al anden transport, herunder jernbane-, skibs- og lufttransport, lignende byrder.

Dertil kommer, at der ved udarbejdelsen af vægtafgiftslovsforslaget ikke er taget hensyn til, at der af personmotorkøretøjerne skulle betales omsætningsafgift, hvilket altså vil sige, at der, såfremt satserne i de udarbejdede vægt- og benzinafgiftsforslag fastholdes, alene pålægges persontransporten med bil denne særavgift ud over omkostningssynspunktet, et forhold, der, som foran nævnt, savner begrundelse.

Denne skævhed i fordelingen af byrderne mellem gods- og persontransport pr. bil ville bestå, uanset om man i overensstemmelse med flertallets synspunkt ville reducere satserne i forslaget til vægt- og benzinafgiftslove efter omkostningsbetragtningen, og man vil i så fald handle i strid med de principper, som ligger til grund, både for den gældende motorafgiftslov og det af kommissionen udarbejdede forslag til vægtafgiftslov, der, som bekendt, opererer med en afgiftsskala, der er progressiv med vægten af køretøjerne, svarende til, at de tunge køretøjer medfører forholdsvis større vejudgifter end de lette.

Disse betragtninger, der, som flere gange nævnt, grunder sig på udtalelser af kommissionens flertal, fører til, at loven om omsætningsafgiften af personmotorkøretøjer opgives.

I samme retning peger de store vanskeligheder, administrationen af omsætningsafgiftsloven har medført: kontrollen med, at ingen unddrager

sig afgiften ved at forsøge personvognslignende køretøjer indregistreret som varevogn eller ved at benytte vare- og lastbiler til persontransport; men særlig uheldigt er det, at omsætningsafgiften ofte kan hindre en fornuftig udnyttelse af vognparken og ligefrem befordre en mindre rationel sammensætning af parken. Den rent fiskale hæmning af en sund og naturlig udvikling gør sig i øvrigt i stigende grad bemærkbar på grund af fremkomsten af de mange nye »dual purpose« typer (»station cars« o. lign.), der er anvendelige såvel til gods- som til personbefordring, og som i udlandet har vundet stor udbredelse, men hvis fornuftige udnyttelse herhjemme hæmmes ved, at der alene af hensyn til omsætningsafgiften fra myndighedernes side stilles krav om ombygninger og deslige, som intet praktisk formål har, men som tværtimod forringer køretøjernes anvendelighed. Det synes indlysende, at det for samfundet er uhenigtsmæssigt, at afgiftslovgivningens bestemmelser og ikke altid i første række transportbehovet er afgørende for, hvilken type automobil køberne efterspørger.

Man må derfor fraråde, at lovgivningen om omsætningsafgiften på personmotorkøretøjer fornyes.

Såfremt det ikke er politisk muligt at gennemføre disse synspunkter, ønskes subsidiært, at principperne i den nuværende lov og det af flertallet udarbejdede lovforslag om omsætningsafgift revideres betydeligt.

Omsætningsafgiftsloven er blevet til på et tidligt tidspunkt af automobilets udvikling, da det endnu betragtedes som luksus, mindre som et transportforetagende, at køre i personbil. Overensstemmende med denne synsmåde er afgiftsskalaen fastsat som stærkt progressiv med værdien af køretøjerne. I moderne tid, hvor det fra alle sider erkendes, at personbilerne udgør en uundværlig del af samfundets transportapparat, rammer afgiften ganske vilkårligt, idet der ikke kan udpeges visse typer af biler, der i særlig ringe grad bidrager i produktionens tjeneste, og i hvert fald kan dette ikke gælde om de større typer, således som forudsat i loven.

Selvom man ville fastholde de synspunkter, der oprindeligt lå til grund for omsætningsafgiftsloven, måtte dog afgiftsskalaen revideres. Den gældende lov har som højeste afgiftsklasse automobiler, hvis værdi overstiger kr. 15.000, hvilket ved lovens givelse altså blev anset som den vildeste luksus. I dag kan en stor god brugsvogn næppe anskaffes for dette beløb.

Af tabellen side 22 fremgår, at af 24.800 i 1953 afgiftsberigtigede biler har 23.500 ligget i værdiklasserne i 5.000—10.000 kr. og 10.000—15.000 kr., nemlig ca. 16.200 i den første og ca. 7.300 i den anden værdiklasse. Heraf ses, at progressionen praktisk talt ingen betydning vil have for det totale provenu. Når anskaffelserne koncentrerer om disse relativt små og billige vogne, har naturligvis omsætningsafgiften i sig selv haft en vis virkning hertil. Billedet ville dog ikke ændres væsentligt, selvom man kunne

se væk fra omsætningsafgiften. Alene anskaffelsesprisen i forbindelse med de større driftsudgifter — herunder vægt- og benzinafgift — ville føre til, at de mindre typer, som har nået en teknisk fuldkommenhed, der stiller dem lige med de større typer med hensyn til driftssikkerhed, og som iøvrigt, specielt i vort land, gør udmærket fyldest, stadig ville være mest populære.

Man mener derfor, at det fra ethvert synspunkt vil være ubetænkeligt at opgive progressionen i afgiftsskalaen i forslaget til omsætningsafgiftsloven.

Som foran bemærket vil der med de forudsætninger, der af flertallet er gjort i nærværende betænkning, alene kunne anlægges rent fiskale synspunkter på omsætningsafgiften. Imidlertid må det erindres, at der ikke er tale om en forbrugsbeskatning, men om en afgift på et produktionsmiddel. Man finder derfor, at samfundet må være interesseret i ikke at drive beskatningen for vidt blot af hensyn til det forventede provenu.

Den gennemsnitlige afgift efter gældende lov er omkring 40 pct. af værdien. Nedenstående opstilling, der er udarbejdet af »Motorsagens Oplysningsråd« efter oplysninger fra »Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile«, viser omsætningsafgiftens størrelse i en række lande:

Belgien: 12—13 pct. af salgsprisen (d. v. s. 14—15 pct. af værdien) + indregistreringsafgift: 110 b. fr. (15 kr.).

England: $66\frac{2}{3}$ pct. af værdien.

Finland: 25 pct. af værdien + indregistreringsafgift: 800 f. m. (24 kr.).

Frankrig: 19,75 pct. af værdien + indregistreringsafgift: 1.000 fr. (20 kr.).

Italien: 3 pct. af værdien + indregistreringsafgift og »permit«: 7.000 lire (78 kr.).

Norge: 10 pct. af salgsprisen (d. v. s. 11 pct. af værdien*) + afgift af bilgummi: 3 n. kr. pr. kg.

Schweiz: 4 pct. af salgsprisen (d. v. s. 4,17 pct. af værdien) + indregistreringsafgift: gennemsnitlig 30 sch. fr. (48 kr.).

Sverige: 0 (indtil december 1953 betaltes 11 pct. af værdien) — indregistreringsafgift: 17 s. kr. (23 d. kr.).

Vest-Tyskland: 4 pct. af værdien + indregistreringsafgift: 12,50 DM. (21 kr.).

Østrig: 5 pct. af værdien + indregistreringsafgift: 80,50 sch. (22 kr.).

For yderligere at anskueliggøre forholdet anføres nedenfor omsætningsafgiften af 2 almindelige automobiler, omregnet til danske kroner:

*) Dette er en generel omsætningsafgift, som ikke specielt gælder for biler.

	AUSTIN A 40 model 1949 kr.	CHEVROLET model 1949 kr.
Sverige	0	0
Italien	452	1.096
Schweiz	506	872
Vest-Tyskland	547	998
U.S.A.	1.095	2.327
Frankrig	1.365	2.815
Belgien	1.420	2.549
Holland	1.572	3.215
Norge	1.682	2.643
Finland	1.859	3.920
Canada	2.483	4.699
Danmark	3.508	9.716
England	4.244	9.018

Det ses af fremstillingen, at Danmark med hensyn til størrelsen af omsætningsafgiften ligger langt højere end noget andet land, bortset fra England.

Under henvisning til foranstående foreslås *subsidiært*, at progressionen i afgiftsskalaen i udkast til omsætningsafgiftsloven bortfalder, og at der sker en meget væsentlig reduktion af afgiftssatsen. Opmærksomheden henledes på, at det på forslag til finansloven for 1954/55 oprindeligt budgettede beløb på 90 mill. kr., når den forventede stigning i importen af personbiler tages i betragtning, allerede ville nås med en proportional skat på omkring 25 pct. af værdien.

Endvidere foreslås, at afgiften af campingvogne bortfalder. Når omsætningsafgiften alene lægges på personvogne, synes der ingen begrundelse for afgift på campingvogne, der ikke må benyttes til persontransport. Hverken hensynet til totalprovenuet eller valutaforbruget synes at kunne motivere afgiften, hvorimod fritagelse for afgiften er vel motiveret i hensynet til at fremme turismen.

Kommissionen foreslår overgang fra egenvægts- til bruttovægtsbeskatning, og således at såvel personmotorkøretøjer som lastautomobiler i fremtiden svarer skat efter samme skala, der vokser progressivt med stigende bruttovægt. Satserne foreslås fastsat fra omkring 100—150 kr. pr. år for små vogne, 500—700 kr. for middelstore vogne, 1.300—1.500 kr. for større vogne og stigende op til over 3.000 kr. for de meget store vogne.

Udgangspunkt for fastsættelsen af satserne har iøvrigt været følgende betragtninger:

Den fremtidig nødvendige, årlige tilgang til vejfonden sættes skønsmæssigt til mellem 350 og 400 mill. kr.

I 1952/53 indbragte de nuværende motorafgifter bortset fra tillægsbenzinafgiften 319 mill. kr., hvoraf 31 mill. kr. var ekstraordinære (tillægs-

Overgang
til brutto-
vægts-
beskatning

Vejfondens
behov for
pengemidler

vægtafgift på personvogne og ekstraordinær forhøjelse af omsætningsafgiften). I 1953/54 var provenuet 424 mill. kr., hvoraf 53 mill. kr. var ekstraordinære. For de to år udgør den ordinære omsætningsafgifts andel i provenuet henholdsvis 48 og 104 mill. kr. Se i øvrigt oversigten i betænkningens I. del, side 45.

Kommissionens beregninger og forslag er baseret på den forudsætning, at provenuet af vægt- og benzinafgiften beregnet på grundlag af vognparken i 1954/55 sættes til 250 mill. kr. eller omtrent, hvad de ordinære vægt- og benzinafgifter indbragte i 1953/54, men provenuet vil naturligvis stige, efterhånden som vognparken vokser.

Provenuet af benzin- og vægtafgiften fordeles med halvdelen på hver afgiftsart

Med hensyn til forholdet mellem de to afgifter foreslås, at vægtafgiften, der i dag kun udgør ca. $\frac{1}{5}$ af det samlede provenu, kommer til at udgøre en væsentligt større andel. Motiveringen herfor er: 1) En benzinafgift er med den nuværende teknik degressiv i forhold til køretøjernes bruttovægt, og da især meget lange vogne kræver ekstraordinære og meget dyre forstærkninger af vejbaner og broer, må man ud fra et vejomkostningsmæssigt synspunkt forlange, at disse vogne beskattes i forhold hertil, hvilket ikke kan opnås ved en overvejende benzinbeskatning. 2) Omvendt vil små vogne ved en overvejende benzinbeskatning komme til at betale forholdsvis for meget i afgift. 3) En ikke uvæsentlig del af omkostningerne ved vejanlæggenes nødvendige vedligeholdelse er faste eller terminale og skal derfor afholdes uanset kørselens omfang. 4) En væsentlig del af de samlede vejudgifter vedrører anlægsomkostningerne og er som sådanne ligeledes helt eller delvis uafhængig af kørselens omfang, hvorfor der bør være degressiv afgift i forhold til kørselsmængden. 5) Problemerne vedrørende beskatning af ikke benzindrevne køretøjer og vedrørende den afgiftsfrie benzin til traktorer forøges, jo højere benzinafgiften er.

Det har ikke været muligt for kommissionen at foretage en nøjagtig beregning af, hvorledes forholdet imellem vægt- og benzinafgiften herefter burde fastsættes. Det er imidlertid forudsat, at vægt- og benzinafgiften i fremtiden skal indbringe samme provenu, nemlig 125 mill. kr. for hver. Dette svarer til, at vægtafgiftsprovenuet forhøjes med godt 100 pct. af det provenu, som den ordinære vægtafgift indbragte i 1953/54, medens benzinafgiftsprovenuet nedsættes med ca. 35 pct. i forhold til den ordinære benzinafgifts provenu i 1953/54.

Ved fastsættelsen af de fremtidige satser har man lagt det for 1954/55 forventede antal motorkøretøjer til grund, således at den gennemsnitlige vægtafgiftsforhøjelse pr. køretøj bliver på ca. 100 pct. og benzinafgiften 21 øre pr. liter imod nu 34 + 2 øre pr. liter. (Der ses bort fra tillægsafgiften på 5 øre pr. liter).

Kommissionen er af den opfattelse, at såfremt der ønskes en større eller mindre indtægt af benzin- og vægtafgiften end her forudsat, bør stigningen eller reduktionen på de to afgiftsarter fordeles således, at forholdet

mellem det totale vægtafgiftsprovenu og det totale benzinafgiftsprovenu fremdeles bliver som 1 : 1.

For de enkelte køretøjer vil virkningen af omlægningen i øvrigt være, at alle vogne, hvis årskørsel svarer til det normale og gennemsnitlige for vedkommende vogntype, i fremtiden i vægt- og benzinafgift skal betale omtrent som i dag, eventuelt lidt mindre, medens vogne med stor årskørsel vil slippe billigere (dette gælder navnlig rutebiler og større lastvogne), og omvendt vogne med ringe årskørsel (en del personbiler og mindre varevogne) vil komme til at betale lidt mere end nu.

Det kan i denne forbindelse anføres, at kommissionen har undersøgt virkningen ved opkrævning af afgifterne med et andet forhold imellem benzin- og vægtafgiften end det foreslåede. Det er herved blevet konstateret, at da store lastbilers benzinforbrug pr. km er 3—4 gange større end personvognes og mindre lastvognes, og da de store vognes årskørsel er 2—3 gange mere end de små vognes, vil det samlede årlige benzinforbrug for disse store vogne være 6—12 gange større.

En relativ forhøjelse af benzinafgiften vil derfor altid virke til ugunst for store vogne og navnlig betyde en kraftig forøgelse af afgiften for de tungere vogne med stor årskørsel, jfr. at en personvogns årlige benzinavgift andrager ca. 20 kr. for hver øres afgift på benzinen, medens en stor lastvogn tilsvarende betaler fra 120—200 kr. i årlig benzinafgift for hver afgiftsøre.

**Virkningen
af det
foreslåede
afgifts-
system**

I det følgende er først givet en omtale af kommissionens lovudkast om omsætningsafgiften af motorkøretøjer og de vigtigste spørgsmål, der knytter sig til denne afgift (afsnit II). Dernæst er der i afsnit III gjort rede for problemerne i forbindelse med en omlægning af beregningsgrundlaget for vægtafgiften fra egenvægt til bruttovægt og kørselsafgifternes fordeling på vægt- og benzinafgift. I afsnit IV og V er kommissionens lovudkast vedrørende benzin- og vægtafgiften gengivet og kommenteret. Afsnit VI indeholder et forslag til rationalisering af de gældende regler for indregistrering af motorkøretøjer og for betaling af motorafgifterne og afsnit VII en redegørelse om farvning af afgiftsfri benzin.

II. Omsætningsafgift af motorkøretøjer.

1. De almindelige regler om afgiftspligten.

Ifølge lov nr. 25 af 31. januar 1946 om omsætningsafgift af motorkøretøjer med senere ændringer, jfr. lovbekendtgørelse nr. 3 af 9. januar 1954, opkræves afgiften een gang for alle ved et motorkøretøjs første indregistrering, dog således at kun personautomobiler og motorcykler er afgiftspligtige, men ikke rutebiler og lastautomobiler. Afgiften beregnes af køretøjets pris ved den sidste omsætning før indregistreringen. Ved senere ejerskifter skal der ikke erlægges afgift, medmindre køretøjet er omdannet på en sådan måde, at det har fået karakter af et nyt køretøj; i så fald svares en afgift på $\frac{1}{20}$ af den normale afgift.

I det følgende gives en omtale af nogle af de behandlede spørgsmål:

2. Ombygning af motorkøretøjer.

I tilfælde, hvor et køretøj gennemgår sådanne reparationer eller omdannelser, at det får karakter af et nyt køretøj, skal der som oven for anført efter gældende lov svares $\frac{1}{20}$ af normal afgift.

Hensigten med denne lovbestemmelse var oprindelig, at man ville gardere sig mod, at et afgiftsberigtiget køretøj blev fornyet ved ombygninger uden afgiftserlæggelse. I de første år, omsætningsafgiftsloven var gældende, var ombygninger af motorkøretøjer ret almindelige, men de automobilmodeller, der nu er fremme på markedet, bliver kun i sjældne tilfælde ombygget på en sådan måde, at denne afgiftsbestemmelse finder anvendelse. Da afgiften kun udgør $\frac{1}{20}$ af afgiften efter skalaen for nye motorkøretøjer, er der kun ringe fiskal interesse forbundet med bestemmelsen.

Sålænge denne afgiftsbestemmelse består, er det imidlertid nødvendigt, at ethvert ejerskifte af et indregistreret personmotorkøretøj anmeldes for toldvæsenet, for at man kan konstatere, om der eventuelt skal erlægges $\frac{1}{20}$'s-afgift for køretøjet. Som et led i forenklingen af de bestemmelser, der skal iagttages ved ejerskifte af et motorkøretøj, foreslås, at $\frac{1}{20}$'s-afgiften ophæves, således at kravet om personmotorkøretøjers forevisning for toldmyndighederne ved ejerskifte kan bortfalde, jfr. nærmere det af kommissionen stillede forslag til en rationalisering af de gældende regler for indregistrering af motorkøretøjer og betaling af motorafgifterne, se side 98 ff.

Det i lovudkastets § 13 omhandlede nævn må afgøre, om der i de iøvrigt kun meget få tvivlstilfælde er tale om en reparation eller ombygning, eller om der foreligger fremstilling af et motorkøretøj. Nævnet blev oprettet i 1943. Reglerne for dets sammensætning og kompetence foreslås bragt i overensstemmelse med den af rigsdagen i de senere år vedtagne afgiftslovgivning.

3. Invalidevogne.

Der er administrativt i henhold til finansministerens bemyndigelse i den gældende lovs § 21 givet afgiftsfritagelse for personautomobiler, der erhverves af invalider udelukkende af hensyn til de pågældendes invaliditet. Det kræves, at vognens standardpris eller værdi iøvrigt før ombygningen til invalidevogn ikke overstiger ca. 12.000 kr., og at det efter de hos invalideforsikringsretten indhentede oplysninger og det iøvrigt foreliggende skønnes, at den pågældende på grund af lidelser i underekstremiteterne ikke eller kun med betydelig vanskelighed kan komme til og fra sin arbejdsplads uden brug af motorkøretøj. Såfremt vedkommendes erhverv er af en sådan beskaffenhed, at dette betinger anskaffelsen af et motorkøretøj, gives ikke afgiftsfritagelse. Der er her tale om en social foranstaltning, men de sociale myndigheder har ikke kunnet hjælpe de pågældende invalider på dette punkt, og finansministeriet har derfor truffet denne ordning.

Den omhandlede afgiftsfritagelse foreslås lovfæstet, dog således at der ikke i loven nævnes nogen bestemt værdi for køretøjet. Det foreslås at overlade afgørelserne af, hvorvidt afgiftsfritagelse i det enkelte tilfælde kan ydes, til det i § 13 i lovudkastet omhandlede nævn.

4. Arbejdsvogne.

Man har ligeledes administrativt med henhold til finansministerens bemyndigelse indrømmet afgiftsfritagelse for arbejdsvogne, der benyttes af elektricitetsværker, telefonselskaber o. lign. institutioner ved arbejder på ledningsanlæg, og som er særlig indrettet til transport af materiel og derudover til befordring af det mandskab, som skal arbejde med det medbragte materiel.

Denne praksis foreslås ligeledes lovfæstet, idet det samtidig foreslås overladt til det i § 13 i lovudkastet omhandlede nævn at afgøre, om afgiftsfritagelse i det enkelte tilfælde kan ydes.

5. Campingvogne.

Påhængsvogne til motorkøretøjer omfattes af den gældende lov, dog kan sådanne påhængsvogne, som udelukkende er indrettet til befordring af gods, fritages for afgift.

De såkaldte campingvogne, der anvendes som påhængsvogne til per-

sonautomobiler, og som er indrettet til opholds- og soverum under ferieudflugter, er i praksis anset for afgiftspligtige, da de som følge af deres specielle indretning og anvendelse ikke opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse.

Der har været rejst spørgsmål om, hvorvidt disse campingvogne rettelig bør svare den høje omsætningsafgift, idet henvises til, at campingvognene ikke benyttes til personbefordring under kørselen, og at vognene kører meget lidt på vejene i forhold til den tid, de står stille. Man har modtaget en skriftlig henvendelse fra sammenslutningen af karosserifabriker i Danmark, hvori henstilles, at der tilvejebringes hjemmel til at fritage campingvogne for omsætningsafgift.

Det foreslås, at campingvogne fremdeles omfattes af afgiften, men at der for disse køretøjer indrømmes samme afgiftslempelse som for turistautomobiler, der efter den nugældende lov beskattes med 20 pct. af værdien.

6. Drosker og lillebiler.

Siden omsætningsafgiftsloven af 20^e december 1924 har der været fastsat en særlig afgiftssats for drosker på 15 pct. af værdien, idet man har fundet det rimeligt, at køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, beskattes efter en lavere sats end almindelige personautomobiler. Der har ikke været kontrolmæssige betænkeligheder ved en sådan afgiftslempelse for drosker, idet køretøjer, der anvendes som drosker, ved deres indretning klart tilkendegiver sig som sådanne, ligesom der er fastsat særlige regler for droskernes hyretagning m. v.

Da omsætningsafgiften for almindelige personautomobiler blev forhøjet ved loven af 3^e juli 1943, bibeholdt man afgiftssatsen, 15 pct., for droskekøretøjer.

Endvidere bestemtes, at afgiften for lillebiler fortsat skulle beregnes efter skalaen i 1924-loven, således at køretøjer, der indregistreres som lillebiler, undgik at blive ramt af den forhøjede afgift. For så vidt muligt at sikre, at afgiftslempelsen kun kom til at omfatte køretøjer, som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, blev der i loven fastsat en bestemmelse om, at kun personer, hvis hovederhverv er hyrevognskørsel eller vognmandskørsel, kan opnå denne afgiftslempelse. Det er fastsat, at køretøjerne skal påmales ordet »Lillebil« eller et firmanavn, hvori betegnelsen »bil« indgår.

Det foreslås, at der fastsættes samme afgiftssats for lillebiler som for drosker, og at overlade til det i § 13 i lovudkastet omhandlede nævn at afgøre, om afgiftslempelse i det enkelte tilfælde kan ydes.

7. Turistbiler.

Ifølge den gældende lov beskattes turistbiler, d. v. s. køretøjer, der er indrettet til befordring af mindst 11 personer, med 20 pct. af værdien

(afgiftsskalaens laveste sats). Begrundelsen for den lavere afgift for turistbiler er den samme som for drosker og lillebiler; det drejer sig også her om køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring.

I bestemmelserne om afgift af i udlandet indregistrerede motorkøretøjer, der benyttes til kørsel her i landet (vægtafgiftslovens § 7, stk. 1), er grænsen mellem almindelige personvogne og turistvogne ansat til: mindst 8 personer. For så vidt angår her i landet indregistrerede køretøjer, sonderer man i vægtafgiftsloven ikke mellem almindelige personautomobiler og turistautomobiler, idet det her alene er køretøjets egenvægt, der er afgørende for, efter hvilken afgiftssats køretøjet skal beskattes.

Da bestemmelsen i omsætningsafgiftsloven om nedsat afgift for turistvogne er en meget betydelig afgiftslempelse, må grænsen mellem almindelige personvogne og turistvogne i omsætningsafgiftsloven sættes så højt, at der er sikkerhed for, at kun køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, opnår denne afgiftslempelse. En del af de personvognstyper, der i de senere år er kommet frem på markedet, er indrettet til befordring af 7—8 personer, og grænsen i omsætningsafgiftsloven kan derfor ikke sættes længere ned end til 9 eller 10 personer. Hvis man nedsætter grænsen yderligere, vil en del køretøjer, der anvendes til almindelig personkørsel, også opnå afgiftslempelse.

Ønskes den samme grænse mellem personvogne og turistvogne i de to love, må grænsen i vægtafgiftsloven vedrørende udenlandske motorkøretøjer derfor forhøjes til det antal personer, der fastsættes som grænse i omsætningsafgiftsloven.

Da den omhandlede afgrænsning som nævnt ikke har nogen indflydelse på afgiftsberegningen i henhold til vægtafgiftsloven for her i landet indregistrerede køretøjer, har spørgsmålet om ensartede regler på dette punkt dog næppe større betydning.

Kommissionen er iøvrigt af den opfattelse, at der for turistautomobiler bør gælde samme afgiftssats som for drosker og lillebiler, således at man, foruden afgiftsskalaen for almindelige personautomobiler, kun får een afgiftssats gældende for de køretøjer, for hvilke der kan indrømmes afgiftsnedsættelse.*)

De motorkøretøjer, som statsbanerne anvender til rutebilkørsel, fritages for omsætningsafgift i lighed med andre rutebiler. Ifølge den nu gældende lov kan alle motorkøretøjer, der tilhører statsinstitutioner, fritages for afgift. Administrationen har dog fulgt den praksis, at de motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt anvendes af statsvirksomheder i konkurrence med private erhvervsdrivende, kræves afgiftsberigtiget. Denne praksis foreslås lovfæstet.

*) Se dog punkt 9.

8. Vurdering af køretøjers værdi til afgiftsberigtigelse.

For at opnå så ensartet en beskatning som muligt af de motorkøretøjer, for hvilke der ved første indregistrering er indrømmet afgiftsfritagelse eller afgiftsnedsættelse, foreslås der bestemmelser om, at afgiften af køretøjer, som skal afgiftsberigtiges, fordi forudsætningerne for den indrømmede afgiftsfritagelse eller afgiftsnedsættelse ikke længere er til stede, i alle tilfælde vil være at erlægge efter en ved vurdering fastsat afgiftspligtig værdi.

Denne regel er særlig påkrævet under de nuværende prisforhold, hvor kontraktprisen for et brugt motorkøretøj, som skal afgiftsberigtiges, ofte vil være højere end den afgiftspligtige værdi for et tilsvarende nyt motorkøretøj, hvorimod vurderingsnævnene ikke følger det opskruede prisniveau for brugte køretøjer. Hertil kommer, at personer, der er kendt med lovens bestemmelser, selv sørger for at etablere vurderingsgrundlag, når et brugt køretøj anmeldes til afgiftsberigtigelse, f. eks. ved at lade køretøjet indgå i en byttehandel.

Med den samme motivering foreslås en bestemmelse om, at vurdering kan foretages i tilfælde, hvor et fra udlandet indført brugt motorkøretøj omsættes her i landet forinden køretøjets indregistrering. Denne bestemmelse kan have betydning f. eks. i tilfælde, hvor en udenlandsk turist, som har medbragt et køretøj ved sin indrejse, ikke ønsker at føre køretøjet med sig, når han forlader landet igen, men i stedet for sælger sit køretøj her.

9. Varemotorkøretøjer.

Ved lov nr. 216 af 27' maj 1950 blev der i overensstemmelse med en vedtagelse i kommissionens underudvalg vedrørende motorafgifterne fastsat regler om særlig mærkning af lastvogne, vareautomobiler, motorcykler med varesidevogne og rutebiler som betingelse for fritagelse for omsætningsafgift (gul/sorte nummerplader). Endvidere blev det bestemt, at der for last- og varevogne, som foruden til godstransport agtedes anvendt til befordring af personer, kun skulle svares halv omsætningsafgift.

Denne lempelse omfattede ikke motorcykler, selv om de var forbundet med varesidevogn, og for vareautomobilernes vedkommende betød den i praksis kun, at der i disse vogne kunne befordres een person foruden føreren. På kommissionens henstilling blev ordningen ved lov nr. 193 af 30' maj 1952 udvidet, dels således at den også finder anvendelse på motorcykler med varesidevogn, dels således at vareautomobiler kan befordre personer også i varerummet.

De nye lovbestemmelser er indarbejdet i vedføjede udkast til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer, idet kommissionen dog samtidig har foreslået den yderligere lempelse, at det ikke skal være en betingelse for at opnå et varemotorkøretøj berigtiget med halv omsætningsafgift, at det benyttes til godstransport.

For varemotorkøretøjer, der helt fritages for afgift, er foreslået den lempelse, at de i et vist omfang vil kunne benyttes til persontransport ud over, hvad af- og pålæsningen af det transporterede gods nødvendiggør, nemlig til befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes af de pågældende.

10. Afgiftssatserne.

I det følgende gengives dels den nugældende afgiftsskala, som blev indført i november 1950, og dels den fra 1943 til 1950 gældende afgiftsskala.

<i>Afgiftspligtig værdi (detailpris uden afgift og leveringsomkostninger)</i>	<i>Afgift efter lov nr. 333 af 3. juli 1943</i>	<i>Afgift efter lov nr. 436 af 19. november 1950</i>
1) Ikke over 2.000 kr.	20 pct. af værdien	25 pct. af værdien
2) Over 2.000 kr., men ikke over 5.000 kr.	400 kr. af 2.000 kr. og 30 pct. af resten	500 kr. af 2.000 kr. og 40 pct. af resten
3) Over 5.000 kr., men ikke over 10.000 kr.	1.300 kr. af 5.000 kr. og 40 pct. af resten	1.700 kr. af 5.000 kr. og 50 pct. af resten
4) Over 10.000 kr., men ikke over 15.000 kr.	3.300 kr. af 10.000 kr. og 50 pct. af resten	4.200 kr. af 10.000 kr. og 60 pct. af resten
5) Over 15.000 kr.	5.800 kr. af 15.000 kr. og 60 pct. af resten	7.200 kr. af 15.000 kr. og 75 pct. af resten
6) Motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 10 personer (turistbusser)	20 pct. af værdien	20 pct. af værdien

De fremhævede procentsatser illustrerer skalaernes progression.

Af nedenstående oversigt fremgår afgiftsbeløbenes størrelse efter de to love.

<i>Afgiftspligtig værdi (detailpris uden afgift og leveringsomkostninger)</i>	<i>Afgift efter lov nr. 333 af 3. juli 1943</i>			<i>Afgift efter lov nr. 436 af 19. november 1950</i>		
	<i>absolut</i>	<i>procent</i>		<i>absolut</i>	<i>procent</i>	
1.000 kr.	200 kr.	20	pct.	250 kr.	25	pct.
2.000 »	400 »	20	»	500 »	25	»
3.000 »	700 »	23,33	»	900 »	30	»
4.000 »	1.000 »	25	»	1.300 »	32,5	»
5.000 »	1.300 »	26	»	1.700 »	34	»
6.000 »	1.700 »	28,33	»	2.200 »	36,67	»
7.000 »	2.100 »	30	»	2.700 »	38,57	»
8.000 »	2.500 »	31,25	»	3.200 »	40	»
9.000 »	2.900 »	32,22	»	3.700 »	41,11	»
10.000 »	3.300 »	33	»	4.200 »	42	»
11.000 »	3.800 »	34,55	»	4.800 »	43,64	»
12.000 »	4.300 »	35,83	»	5.400 »	45	»
13.000 »	4.800 »	36,92	»	6.000 »	46,15	»
14.000 »	5.300 »	37,86	»	6.600 »	47,14	»

*Afgiftspligtig værdi (detailpris
uden afgift og leveringsomkost-
ninger)*

*Afgift efter lov nr. 333 af 3. juli
1943*

*Afgift efter lov nr. 436 af 19.
november 1950*

	<i>absolut</i>	<i>procent</i>	<i>absolut</i>	<i>procent</i>
15.000 kr.	5.800 kr.	38,33 pct.	7.200 kr.	48 pct.
16.000 »	6.400 »	40 »	7.950 »	49,69 »
17.000 »	7.000 »	41,18 »	8.700 »	51,18 »
18.000 »	7.600 »	42,22 »	9.450 »	52,5 »
19.000 »	8.200 »	43,16 »	10.200 »	53,68 »
20.000 »	8.800 »	44 »	10.950 »	54,75 »
25.000 »	11.800 »	47,2 »	14.700 »	58,8 »
30.000 »	14.800 »	49,33 »	18.450 »	61,5 »
35.000 »	17.800 »	50,86 »	22.200 »	62,86 »
40.000 »	20.800 »	52 »	25.950 »	64,88 »

Der blev i kalenderåret 1953 foretaget afgiftsberigtigelse til et samlet beløb af ca. 136 mill. kr. Ses der bort fra drosker, lillebiler og turistbiler, udgjorde afgiftsbeløbet 129 mill. kr. Med 1943-skalaen som afgiftsgrundlag ville dette beløb blive reduceret til 101 mill. kr.

Man har i kommissionen drøftet muligheden af at gennemføre en afgiftslempelse samtidig med en omlægning af afgiftsskalaen, f. eks. således at motorkøretøjer til en pris af mellem 5.000 kr. og 15.000 kr. eller eventuelt 20.000 kr. blev beskattet med en og samme procent. En sådan skala kunne f. eks. se således ud:

<i>Afgiftspligtig værdi</i>	<i>Afgiftssats</i>
Ikke over 5.000 kr.	25 pct. af værdien
Over 5.000 kr., men ikke over 15.000 kr.	35 pct. af værdien
Over 15.000 kr.	5.250 kr. af 15.000 kr. + 50 pct. af resten

En sådan skala ville i 1953 have givet et provenu på 106 mili. kr. (skal sammenlignes med de ovennævnte 129 mill. kr.). Skalaen betyder en ned-sættelse for alle køretøjer til en pris af over 2.000 kr. Ved at bruge en trinskala i stedet for som nu en rateskala bliver der et spring i afgiften ved 5.000 kr.-grænsen på 500 kr.

Hvis skalaen indrettes således, at de to første procenter, nemlig 25 pct. og 35 pct., blev erstattet med henholdsvis 20 pct. og 30 pct., ville provenuet blive ca. 91 mill. kr. årlig med samme indregistreringstal og fordeling på prisgrupper som i 1953.

Det har ikke nogen væsentlig betydning for provenuet, om man i stedet for at bruge 15.000 kr. som grænse går op til 20.000 kr., idet der kun findes yderst få automobiler i gruppen over 15.000 kr. Af den nedenfor gengivne oversigt ses det således, at der i 1953 blev afgiftsberigtiget 24.779 automobiler til fuld afgift. De fordelte sig på følgende måde:

<i>Afgiftspligtig værdi</i>	<i>Antal</i>
Indtil 2.000 kr.	73
2.000— 5.000 kr.	395
5.000—10.000 kr.	16.211
10.000—15.000 kr.	7.301
Over 15.000 kr.	799
	Ialt 24.779

En statistisk oversigt over afgiftsberigtigelsen i 1953 er gengivet på side 22—23. Af oversigten kan det indirekte beregnes, at den samlede afgiftspligtige værdi af de i 1953 afgiftsberigtigede motorkøretøjer bortset fra drosker, lillebiler og turistbiler udgjorde ca. 322 mill. kr. Med en afgift på 20 pct., 25 pct. eller 30 pct. ville indtægten af omsætningsafgiften altså være blevet henholdsvis ca. 65 mill. kr., ca 80 mill. kr. og ca. 95 mill. kr.

11. Særudtalelser om afgiftssystemet.

K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Semler og Tholstrup ønsker som tidligere anført omætningsafgiften helt afskaffet. Kan dette ikke gennemføres, ønsker de subsidiært en proportional afgift for alle afgiftspligtige køretøjer.

From og Stæhr Johansen tilslutter sig tanken om en proportional afgift.

Den samlede afgiftsberigtigelse i 1953.

	Værdi indtil 2000 kr.	Værdi 2000—5000 kr.	Værdi 5000—10000 kr.	Værdi 10000—15000 kr.	Værdi over 15000 kr.	Ialt
<i>Auto-</i>						
<i>Antal</i>	73	395	16.211	7.301	799	24.779
<i>Samlet værdi</i>	125.000	1.458.000	137.399.000	86.463.000	15.918.000	241.363.000
<i>Samlet afgift .</i>	31.000	465.000	55.731.000	38.736.000	8.702.000	103.665.000
<i>fuld</i>						
<i>Gnstl. værdi .</i>	1.712	3.691	8.476	11.843	19.922	9.741
<i>Gnstl. afgift.</i>	428	1.178	3.438	5.306	10.891	4.184
<i>Motor-</i>						
<i>Antal</i>	6.418	16.841	81			23.340
<i>Samlet værdi</i>	9.776.000	49.032.000	448.000			59.256.000
<i>Samlet afgift .</i>	2.444.000	14.561.000	159.000			17.164.000
<i>fuld</i>						
<i>Gnstl. værdi .</i>	1.523	2.911	5.531			2.539
<i>Gnstl. afgift.</i>	381	865	1.963			735
<i>Side-</i>						
<i>Antal</i>	1.128					1.128
<i>Samlet værdi</i>	1.047.000					1.047.000
<i>Samlet afgift</i>	262.000					262.000
<i>fuld</i>						
<i>Gnstl. værdi .</i>	928					928
<i>Gnstl. afgift.</i>	232					232
Ialt						
<i>Antal</i>	7.619	17.236	16.292	7.301	799	49.247
<i>Samlet værdi</i>	10.948.000	50.490.000	137.847.000	86.463.000	15.918.000	301.666.000
<i>Samlet afgift .</i>	2.737.000	15.026.000	55.890.000	38.736.000	8.702.000	121.091.000
<i>fuld</i>						
<i>Gnstl. værdi .</i>	1.437	2.929	8.461	11.843	19.922	6.126
<i>Gnstl. afgift.</i>	359	872	3.431	5.306	10.891	2.459
<i>Auto-</i>						
<i>Antal</i>	1.058	1.451	2.445	814	10	5.778
<i>Samlet værdi</i>	1.522.000	5.006.000	19.323.000	9.112.000	171.000	35.134.000
<i>Samlet afgift .</i>	190.000	784.000	3.853.000	2.001.000	44.000	6.872.000
<i>halv</i>						
<i>Gnstl. værdi .</i>	1.439	3.450	7.903	11.194	17.100	6.081
<i>Gnstl. afgift.</i>	180	540	1.576	2.458	4.400	1.189

(fortsættes)

(fortsat)

	Værdi indtil 2000 kr.	Værdi 2000—5000 kr.	Værdi 5000—10000 kr.	Værdi 10000—15000 kr.	Værdi over 15000 kr.	Ialt
<i>Motor-</i>						
<i>cyk-</i>	192	1.372	26			1.590
<i>ler</i>	330.000	4.462.000	142.000			4.934.000
	41.000	687.000	25.000			753.000
<i>halv</i>	1.719	3.252	5.462			3.103
<i>afgift</i>	214	501	962			474
<i>Ialt</i>	1.250	2.323	2.471	814	10	7.368
<i>halv</i>	1.852.000	9.468.000	19.465.000	9.112.000	171.000	40.068.000
<i>afgift</i>	231.000	1.471.000	3.878.000	2.001.000	44.000	7.625.000
	1.482	3.354	7.877	11.194	17.100	5.438
	185	521	1.569	2.458	4.400	1.035
<i>Tu-</i>					225	225
<i>rist-</i>					7.954.000	7.954.000
<i>vogne</i>					1.591.000	1.591.000
					35.351	35.351
					7.070	7.070
<i>Dro-</i>			1	175	231	407
<i>sker</i>			8.000	2.238.000	4.762.000	7.008.000
			1.000	336.000	714.000	1.051.000
			—	12.789	20.615	17.219
			—	1.920	3.091	2.582
<i>Hyre-</i>		6	13	749	133	902
<i>vogne</i>		23.000	109.000	9.520.000	2.314.000	11.968.000
		4.000	23.000	2.219.000	613.000	2.859.000
		—	8.400	12.710	17.399	13.268
		—	1.770	2.963	4.609	3.170

Udkast til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer.

§ 1.

Ved motorkøretøjer forstås i denne lov vogne og cykler, som bevæges ved maskinkraft og er bestemt til befordring af personer eller gods. Som motorkøretøjer anses ikke traktorer, lokomobiler, landbrugs- og vejbejdningsmaskiner, jernbanelokomotiver og de af disse fremførte vogne samt sporvogne.

§ 2.

Stk. 1. Forinden et motorkøretøj skal indregistreres her i landet, skal det afgiftsberigtiges hos toldvæsenet i overensstemmelse med denne lovs bestemmelser.

Stk. 2. Afgiftspligten påhviler køretøjet i den skikkelse, hvori det frembydes til afgiftsberigtigelse og indregistreres, dog således at der i tilfælde, hvor køretøjet frembydes uden karosseri eller uden sådanne dele, der er nødvendige ved brugen af køretøjet, eller hvortil køretøjet er indrettet, sker en tilsvarende forhøjelse af den afgiftspligtige værdi ved vurdering, jfr. § 10.

Stk. 3. Side- og påhængsvogne til motorkøretøjer, herunder campingvogne, betragtes i afgiftsmæssig henseende som selvstændige motorkøretøjer, således at afgiften for disse vogne beregnes særskilt.

§ 3.

Forinden første indregistrering her i landet svares følgende afgift:

Afgiftspligtig værdi:	Afgift:
1. Ikke over 0.000 kr.	
2. Over 0.000 kr., men ikke over 0.000 kr.	
3. » 0.000 » , » » » 00.000 »	
4. » 00.000 » , » » » 00.000 »	
5. » 00.000 »	

§ 4.

Stk. 1. Fritaget for afgift efter nærværende lov er

- 1) Motorkøretøjer, der tilhører kongen eller medlemmer af kongehuset, som er efterkommere i første led af danske konger, eller for hvem der i henhold til grundlovens § 11 er fastsat årpenge.

- 2) Motorkøretøjer, der udelukkende er indrettet til sygetransport, samt rustvogne.
 - 3) Motorkøretøjer af typer, som utvivlsomt er konstrueret udelukkende til befordring af gods, herunder motorcykler forbundet med vare-sidevogn. Afgiftsfritagelsen er betinget af, at køretøjerne kun benyttes til persontransport i det omfang, dette er nødvendigt for af- og pålæsning af det transporterede gods, eller til befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes af de pågældende.
 - 4) Motorkøretøjer, der efter indhentet tilladelse i henhold til lov nr. 131 af 23' marts 1948 eller lov nr. 257 af 27' maj 1950 udelukkende benyttes i fast rute, således at fritagelsen også gælder, når statsbanerne, private jernbaneselskaber eller sporveje i tilfælde af trafikforstyrrelser tager sådanne køretøjer i brug til befordring af de af trafikforstyrrelserne ramte passagerer.
 - 5) Motorkøretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af kommunernes brandvæsen, samt iøvrigt motorkøretøjer, som udelukkende er indrettet til brug ved brandslukning.
 - 6) Motorkøretøjer, som tilhører indenlandske statsinstitutioner og udelukkende anvendes af vedkommende institution til kørsel med personer eller gods, herunder dog ikke personmotorkøretøjer, der erhvervsmæssigt anvendes af statsvirksomheder i konkurrence med private erhvervsdrivende.
 - 7) Motorkøretøjer, der tilhører fremmede magters gesandtskabspersonale og konsularembetsmænd, for så vidt disse ikke er danske statsborgere.
- Stk. 2. Motorkøretøjer, som er fritaget for afgift i henhold til stykke 1, punkterne 3 og 4, skal forsynes med særlige af justitsministeriet med tilslutning af finansministeriet foreskrevne nummerplader. Motorvogne, påhængsvogne og sidevogne, som er fritaget for afgift i henhold til stykke 1, punkt 3, skal tillige på tydelig måde påmales ejerens (virksomhedens) navn.
- Stk. 3. Hvor ganske særlige forhold gør sig gældende, kan der indrømmes afgiftsfritagelse for motorkøretøjer, som erhverves af invalider udelukkende af hensyn til de pågældendes invaliditet i underekstremiteterne.
- Stk. 4. Afgiftsfritagelse kan indrømmes for motorkøretøjer, som anskaffes af elektricitetsværker, telefonselskaber o. lign. institutioner til brug ved arbejder på ledningsanlæg m. m., og som er særlig indrettet til befordring af mandskab og materiel.

§ 5.

For motorkøretøjer af typer, som utvivlsomt er konstrueret udelukkende til befordring af gods, herunder motorcykler forbundet med varesidevogn,

og som agtes anvendt til befordring af personer i videre omfang end angivet i § 4, stk. 1, nr. 3, svares kun afgift med halvdelen af den i nærværende lovs § 3 fastsatte afgift. Afgiftsnedsættelsen er betinget af, at køretøjerne (for motorcyklers vedkommende kun varesidevognene) på tydelig måde er forsynet med påmaling af ejerens (virksomhedens) navn. For motorcykler med varesidevogn er afgiftsnedsættelsen endvidere betinget af, at motorcyklen forsynes med særlige af justitsministeriet med tilslutning af finansministeriet foreskrevne nummerplader. Der vil ved kravene til køretøjernes indretning kunne tages hensyn til den tilladte persontransport. For motorcyklers vedkommende er det ikke tilladt at frakoble varesidevognen eller transportere personer i varesidevognen. Der må ikke på køretøjernes førersæde befordres et større antal personer end det, hvortil de er godkendt af justitsministeriets motorsagkyndige.

§ 6.

Stk. 1. For motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 10 personer samt for campingvogne nedsættes den i nærværende lovs § 3 fastsatte afgift til 00 pct.

Stk. 2. For automobiler, der efter deres indretning kan karakteriseres som drosker og skal anvendes til droskekørsel, nedsættes den i nærværende lovs § 3 fastsatte afgift til 00 pct. Ved droskekørsel forstås i denne lov kørsel, til hvilken der søges hyre på offentlig gade, vej eller plads eller på dertil af politiet anviste holdepladser, og for hvilken der af de pågældende myndigheder fastsættes offentlige takster. Antallet af de autobildrosker, for hvilke en sådan afgiftsbegunstigelse ydes, kan begrænses til de køretøjer, hvis antal er fastsat i en af den pågældende kommunalbestyrelse godkendt droskeordning.

Stk. 3. Afgiften i henhold til § 3 kan nedsættes til 00 pct. for sådanne køretøjer, der udelukkende anvendes til hyrevognskørsel. Det er en betingelse for at opnå afgiftslempelse, at hyrevognskørsel eller vognmandskørsel er den pågældendes hovederhverv. Der kan træffes bestemmelse om, at de pågældende køretøjer skal mærkes på en nærmere fastsat måde, således at de tydeligt karakteriserer sig som hyrevogne.

§ 7.

Stk. 1. Når der for et motorkøretøj er ydet afgiftsfritagelse med henhold til nærværende lovs § 4, og forudsætningerne for afgiftsfritagelsen ikke længere er til stede, svares afgift efter lovens § 3.

Stk. 2. Når der for et motorkøretøj er indrømmet afgiftsnedsættelse med henhold til nærværende lovs § 5, og forudsætningerne for nedsættelsen ikke længere er til stede, svares der afgift efter nærværende lovs § 3, dog således at afgiften nedsættes med halvdelen.

Stk. 3. Når der for et motorkøretøj er ydet afgiftsnedsættelse i henhold til nærværende lovs § 6, og forudsætningerne for afgiftsnedsættelsen ikke

længere er til stede, svares der afgift efter nærværende lovs § 3 med fradrag af det beløb, der fremkommer ved beregning af afgiften efter den afgiftssats, hvorefter køretøjet tidligere er afgiftsberigtiget.

Stk. 4. Såfremt et last- eller varemotorkøretøj efter berigtigelse med fuld afgift ombygges til et personmotorkøretøj, erlægges afgift af det ombyggede køretøj i henhold til § 3, idet der i afgiftsbeløbet fradrages den ved køretøjets tidligere afgiftsberigtigelse som varemotorkøretøj erlagte afgift eller et beløb svarende til afgiften af køretøjet umiddelbart før ombygningen. Der gives det største af de nævnte fradrag. Afgiften erlægges straks efter ombygningen.

Stk. 5. I de i nærværende paragraf nævnte tilfælde fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi ved vurdering, jfr. § 10.

§ 8.

Stk. 1. Den afgiftspligtige værdi er, bortset fra de tilfælde, hvor der i nærværende lov er foreskrevet vurdering, motorkøretøjets fulde pris i dansk mønt ved den før indregistreringen sidst stedfundne omsætning. Til den afgiftspligtige værdi medregnes ikke afgiften i henhold til nærværende lov.

Stk. 2. Såfremt den i stk. 1 omhandlede omsætning har fundet sted i udlandet, fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering, jfr. § 10.

Stk. 3. Findes der for det pågældende motorkøretøj en almindelig fast pris ved salg til bruger her i landet (standardpris), og denne er anmeldt for toldvæsenet, berigtiges afgiften på dette grundlag.

Stk. 4. For nye motorkøretøjer, for hvilke der ikke for toldvæsenet er anmeldt standardpris, forhøjes afgiften efter § 3 med 50 kr. for motorcykler og 200 kr. for automobiler. For motorkøretøjer, der afgiftsberigtiges i henhold til §§ 5 og 6, foretages der ingen forhøjelse af afgiften.

§ 9.

Stk. 1. Den afgiftspligtige værdi skal dokumenteres ved fremlæggelse af en skriftlig kontrakt. Kontrakten skal omhandle køretøjet i den skikkelse, hvori det skal afgiftsberigtiges, og indeholde oplysning om den fabrik, hvor køretøjet er fremstillet, navn og bopæl for afhænder og erhverver af køretøjet, prisen i dansk mønt samt angivelse af, hvorledes betalingen skal ydes, herunder art og størrelse af eventuelle andre modydelser end penge. Det skal tydeligt fremgå af kontrakten, hvor meget betalingen for køretøjet udgør uden omsætningsafgift efter nærværende lov. Det skal endvidere angives i kontrakten, at der ikke ydes anden betaling end den i kontrakten fastsatte.

Stk. 2. Der må ikke oprettes andre kontrakter eller træffes andre aftaler vedrørende omsætningen af et afgiftspligtigt motorkøretøj end den kontrakt, der i henhold til stk. 1 forelægges toldvæsenet.

§ 10.

Stk. 1. I tilfælde, hvor behørig købekontrakt ikke kan fremlægges i overensstemmelse med § 9, eller hvor betalingen for et motorkøretøj ikke eller kun delvis ydes i penge, eller overdragelsen finder sted uden nogen modydelse, fastsættes den afgiftspligtige værdi ved vurdering. Vurdering foretages dog ikke, såfremt der for det pågældende motorkøretøj foreligger standardpris, jfr. § 8, stk. 3.

Stk. 2. Vurdering foretages endvidere i tilfælde, hvor et fra udlandet indført brugt motorkøretøj omsættes her i landet forinden køretøjets indregistrering, såfremt den, hvem afgiftspligten påhviler, fremsætter anmodning om, at afgiften erlægges efter vurdering.

Stk. 3. Skønner toldvæsenet, at den skete omsætning ikke er af almindelig handelsmæssig art, eller nærer toldvæsenet iøvrigt tvivl om rigtigheden af den i en fremlagt kontrakt for et motorkøretøj angivne pris, kan det forlange den afgiftspligtige værdi fastsat ved vurdering.

Stk. 4. Ved vurderingen fastsættes køretøjets almindelige værdi ved salg til bruger her i landet i ikke-afgiftsberigtiget stand.

Stk. 5. I tilfælde, hvor et køretøjs afgiftspligtige værdi skal fastsættes ved vurdering, foretages vurderingen af dertil af toldbestyrelsen beskikkede vurderingsnævn bestående af 3 medlemmer, hvoraf det ene udpeges efter forhandling med hovedorganisationerne af automobilejere, medens det andet medlem skal være teknisk kyndig. Medlemmerne beskikkes for et tidsrum af 3 år. Toldbestyrelsen fastsætter betalingen for vurderingsarbejdet og de nærmere regler for nævnenes virksomhed. Udgifterne ved vurderingerne afholdes af statskassen.

§ 11.

Stk. 1. Indregistrering eller omregistrering af motorkøretøjer kan kun foretages af den, som har erhvervet køretøjet til eget eller sin virksomheds brug. Såfremt den pågældende driver erhvervsmæssig fremstilling eller indførsel af eller handel med motorkøretøjer, vil afgiften i alle tilfælde, når der ikke foreligger standardpris, være at fastsætte på grundlag af vurdering, jfr. § 10.

Stk. 2. Ved anmeldelse af et motorkøretøj til indregistrering samt ved anmeldelse af ejerskifte for et tidligere indregistreret motorkøretøj må der for vedkommende registreringsmyndighed fremlægges attest fra toldvæsenet om, at der af hensyn til afgiften i henhold til nærværende lov intet er til hinder for køretøjets indregistrering eller omregistrering.

§ 12.

Stk. 1. Afgiften udredes af den, i hvis navn motorkøretøjet indregistres eller omregistres.

Stk. 2. Mod fornøden sikkerhed kan der tilstås en kredit på 4 måneder med afgiftens erlæggelse.

Stk. 3. For skyldig afgift har statskassen panteret i køretøjet eller i dets assurancesum frem for al anden gæld og frem for eventuelle tilbageholdelsesrettigheder. Afgiften kan inddrives ved udpantning.

Stk. 4. Statskassen er privilegeret fordringshaver for afgiftens beløb overensstemmende med lov om konkurs m. m. af 25' marts 1872, § 33, 2 c.

§ 13.

Stk. 1. Der oprettes et nævn bestående af 5 medlemmer, hvoraf mindst 2 skal være dommere og mindst 1 teknisk kyndig. I den enkelte sags behandling skal mindst deltage 3 medlemmer, hvoraf 2 skal være dommere. Nævnets medlemmer udnævnes for et tidsrum af 3 år ad gangen af finansministeren, der fastsætter de nærmere regler for nævnets virksomhed og træffer bestemmelse om, hvem der skal fungere som formand. Ved behandling af sager, der efter nævnets skøn kræver branchemæssig indsigt, tilforordnes der nævnet to branchekyndige, der udpeges af henholdsvis Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation og af Håndværksrådet og Industrirådet i forening.

Stk. 2. Nævnet afgør, om et køretøj kan betragtes som et motorkøretøj efter reglerne i § 1, om et motorkøretøj kan betragtes som identisk med et tidligere indregistreret motorkøretøj, jfr. §§ 2 og 3, og om der kan tilstås afgiftslempelse efter §§ 4, 5 og 6. Endvidere træffer nævnet afgørelse af spørgsmålet om, hvorvidt der for et motorkøretøj findes standardpris, jfr. § 8, stk. 3.

Stk. 3. Nævnets afgørelser er endelige.

Stk. 4. Nævnet skal endvidere på begæring afgive erklæring til toldbestyrelsen i spørgsmål, som forelægges nævnet af toldbestyrelsen.

§ 14.

Det påhviler politiet at underrette toldvæsenet om de til dets kundskab kommende overtrædelser eller omgæelser af denne lov samt på toldvæsenets begæring derom at yde bistand til opklaringen heraf.

§ 15.

Toldvæsenet er berettiget til at forlange ethvert motorkøretøj fremstillet til eftersyn, for så vidt det af afgiftsmæssige grunde skønnes nødvendigt. Enhver køber og sælger af motorkøretøjer er forpligtet til på begæring at meddele toldvæsenet de nødvendige oplysninger til brug ved beregningen af afgiften eller ved undersøgelsen af, om lovens bestemmelser er overholdt, og toldvæsenet er berettiget til at efterse de pågældendes autoriserede handelsbøger og øvrige regnskabsmateriale.

§ 16.

Det er forbudt at ændre eller fjerne chassisnummer eller motornummer på et motorkøretøj uden anmeldelse for toldvæsenet.

§ 17.

Stk. 1. Overtrædelser af bestemmelserne i nærværende lov eller de i henhold til loven fastsatte regler straffes med bøder. I tilfælde af forsætlig afgiftsunddragelse kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 2 år.

Stk. 2. Bøder pålægges af toldbestyrelsen, medmindre denne ønsker sagen afgjort ved domstolene. Det står dog vedkommende frit for inden 14 dage efter, at toldbestyrelsens afgørelse er meddelt ham, at forlange sagen undergivet domstolenes afgørelse, hvilket da foranlediges af toldbestyrelsen. En indledet sag bortfalder dog, når enten toldvæsenet tager sin påstand om bøde eller sagsanlæg tilbage, eller når den tiltalte, som har forlangt domstolenes afgørelse, frafalder samme. Toldbestyrelsen tager bestemmelse om de af denne foranledigede sagers appel fra det offentliges side. Med hensyn til de ikendte bøder finder § 2 i lov nr. 275 af 13' november 1926 anvendelse.

Stk. 3. Når sager angående overtrædelser af nærværende lov indbringes for retten, behandles de som politisager.

Stk. 4. De i lov om rettens pleje kapitlerne 68, 69, 71 og 72 omhandlede retsmidler finder anvendelse i samme omfang som i sager, som det efter de almindelige regler tilkommer statsadvokaten at forfølge. Nedlægges der af anklagemyndigheden påstand om idømmelse af fængselsstraf, skal der på tiltaltes begæring beskikkes ham en forsvarer.

Stk. 5. Såfremt den begåede overtrædelse af nærværende lovs bestemmelser har medført afgiftstab for statskassen, er vedkommende pligtig at erlægge den afgift, staten har mistet; såfremt størrelsen af det undtagne afgiftsbeløb ikke kan konstateres, erlægges som vederlag for afgiften et beløb af samme størrelse som det fastsatte bødebeløb eller — hvis den pågældende anses med frihedsstraf — et ved rettens skøn fastsat beløb.

§ 18.

Toldbestyrelsen bemyndiges til at fastsætte de fornødne regler til gennemførelse af nærværende lov.

§ 19.

Stk. 1. Finansministeren bemyndiges til, hvor ganske særlige forhold gør sig gældende, at fritage for afgift i henhold til nærværende lov.

Stk. 2. Finansministeren bemyndiges til at afholde de med lovens gennemførelse forbundne udgifter.

§ 20.

Stk. 1. For motorkøretøjer, der ved denne lovs ikrafttræden er afgiftsberigtiget efter § 3 i lov nr. 25 af 31' januar 1946 med senere ændringer,

men ikke er blevet indregistreret, kan den erlagte afgift tilbagebetales ved køretøjets afgiftsberigtigelse i henhold til nærværende lov.

Stk. 2. Når der for et motorkøretøj er ydet afgiftsfritagelse med henhold til § 6 i lov nr. 25 af 31' januar 1946, jfr. lov nr. 216 af 27' maj 1950 og lov nr. 193 af 30' maj 1952, eller § 8 i lov nr. 333 af 3' juli 1943 eller § 8 i lov nr. 312 af 20' december 1924, og forudsætningerne for afgiftsfritagelsen ikke længere er til stede, svares der afgift efter nærværende lovs § 3.

Stk. 3. Når der for et motorkøretøj er ydet afgiftsnedsættelse med henhold til § 7, stk. 1, i loven af 31' januar 1946, § 9, stk. 1, i loven af 3' juli 1943 eller § 8 i loven af 20' december 1924, og forudsætningerne for afgiftsnedsættelsen ikke længere er til stede, svares der afgift efter nærværende lovs § 3 med fradrag i afgiften på 15 pCt. af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Stk. 4. Når der for et motorkøretøj er indrømmet afgiftsnedsættelse med henhold til § 7, stk. 2, i loven af 31' januar 1946 eller § 9, stk. 2, i loven af 3' juli 1943, og forudsætningerne for nedsættelsen ikke længere er til stede, svares der afgift efter nærværende lovs § 3 med fradrag af det beløb, der fremkommer ved beregning af afgiften efter de i loven af 20' december 1924 § 1 anførte satser.

Stk. 5. Når der for et motorkøretøj er indrømmet afgiftsnedsættelse med henhold til § 7, stk. 3, i loven af 31' januar 1946, jfr. lov nr. 216 af 27' maj 1950 og lov nr. 193 af 30' maj 1952, og forudsætningerne for nedsættelsen ikke længere er til stede, svares der afgift efter nærværende lovs § 3, dog således at afgiften nedsættes med halvdelen.

Stk. 6. I de under stk. 2—5 nævnte tilfælde fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi ved vurdering, jfr. § 10.

§ 21.

Denne lov, der ikke gælder for Færøerne og Grønland, træder i kraft den Samtidig bortfalder

III. Omlægning af beregningsgrundlaget for vægtafgiften fra egenvægt til bruttovægt og kørselsafgifternes fordeling på vægt- og benzinafgift.

1. Nugældende vægtafgiftssatser.

A. Lastbiler.

De nuværende bestemmelser for vægtafgiftens beregning findes i lov nr. 122 af 23. marts 1932, jfr. lovbekendtgørelse nr. 123 af samme dato, hvorefter der af vare- og lastautomobiler med luftgummiringe m. v. i forhold til *egenvægten* svares følgende afgift:

Egenvægt indtil 1450 kg	13 kr. pr. 100 kg egenvægt
» fra 1451—1700 kg	16 » » » » »
» » 1701—2000 kg	18 » » » » »
» » 2001—2500 kg	20 » » » » »

og derefter 1 kr. mere pr. 100 kg egenvægt, dog ikke over 30 kr. pr. 100 kg egenvægt.

For køretøjer med halvmassive ringe af godkendt type forhøjes afgiften 25 0/0, med andre halvmassive eller med massive ringe 50 0/0, og for køretøjer, der ikke benytter benzin som drivkraft, betales den dobbelte vægtafgift.

Skalaen er således indrettet med en vis progression. Dette princip blev indført ved lov nr. 143 af 1. juli 1927 om afgift af motorkøretøjer m. v., idet man under det udvalgsarbejde, der gik forud for loven, anså det for godtgjort¹⁾, »at det større slid på vejene, et tungere køretøj forårsager i forhold til et lettere, ikke står i ligefremt forhold til dets mervægt, men stiger efter en adskilligt hastigere progression.« Indtil 1927 var afgiften blot blevet svaret med 20 kr. pr. 100 kg egenvægt for alle lastvogne, og udvalget foreslog i stedet en progressivt stigende skala med 8 kr. i afgift pr. 100 kg for de mindste vogne op til 15 kr. pr. 100 kg for de største.

Samtidig foreslog udvalget, at afgiften fremtidig blev beregnet efter middeltallet af vognens egenvægt og dens vægt med højst tilladte belastning, idet man henviste til »den betydelige belastning, der kan beregnes at være til stede gennemsnitlig med en vis procent, og som ikke er så ringe i forhold til køretøjets egenvægt, at man kan se bort fra den.«²⁾ Denne sidste ændring bortfaldt dog under rigsdagsbehandlingen, idet det

1) Betænkning afgivet af det af ministeriet for offentlige arbejder under 17. marts 1925 nedsatte udvalg til behandling af bl. a. motorafgifternes størrelse, pag. 117. I det følgende blot nævnt som bet. 25.

2) Bet. 25, pag. 117.

af folketinget nedsatte udvalg ikke fandt dette beskatningsgrundlag rationelt.¹⁾

Det kan anføres, at udvalget endelig foreslog indførelse af en afgift på automobilgummi med 2 kr. pr. kg²⁾, men at dette forslag ligeledes udgik i den endelige lov, idet der i stedet under rigsdagsbehandlingen blev indført en benzinafgift.

Med den daværende lastvognspark har det antagelig haft mindre betydning, om afgiften blev opkrævet på grundlag af egenvægten eller af bruttovægten eller af middeltallet mellem disse to, idet flertallet af vognene var af enkelte bestemte typer med forholdsvis ens vægt og bæreevne.

Tabel 1. Fordeling af last- og varevogne (med luftringe) på egenvægt.

	1927			1951	
	I alt	pr. 100		I alt	pr. 100
<i>Egenvægt:</i>			<i>Egenvægt:</i>		
indtil 800 kg	1440	11	indtil 749 kg	5309	8
801—1200 kg	9664	72	750—1249 kg	17048	27
1201—1500 - }	1974	15	1250—1499 -	4930	8
1501—2000 - }			1500—1999 -	10662	17
2001—3000 -	227	2	2000—2999 -	22003	34
3001—4000 -	49	0	3000—3999 -	3003	5
over 4000 -	3	0	4000 og over	901	1
	13357	100		63856	100

Som det fremgår af tabel 1, havde ikke mindre end 83 % af vognene i 1927 en egenvægt på under 1200 kg, og spredningen var iøvrigt meget ringe, navnlig set i forhold til den store spredning i 1951.

Hertil kommer, at medens man i 1927 regnede med, at største tilladte belastning udgjorde omkring 80 % af egenvægten for vogne indtil 1200 kg egenvægt og 90 % for vogne over denne vægt, må der i dag regnes en variation i belastningen på fra omkring 40 % af egenvægten for de mindste vogne og op til 160 % for de større vogne. For de helt store vogne er nyttelastprocenten igen faldende med stigende egenvægt, idet der her er tale om dels store dieselvogne og dels (eller både/og) kølevogne, hvilke omstændigheder begge giver forholdsvis høj egenvægt uden tilsvarende forøgelse af nyttelasten.

Den stedsfundne tekniske udvikling har medført, at afgiftsskalaen set i forhold til belastningen og dermed bruttovægten i stedet for som tilsigtet at skulle være progressiv er blevet nærmest degressiv i størstedelen af sit forløb.

1) Rigsdagstidende 1926/27, tillæg B, spalte 1899.

2) Denne afgift var tænkt som en afgift på selve benyttelsen af køretøjet, idet udvalgets flertal ikke anså en benzinafgift for praktisk gennemførlig.

Tabel 2. Afgift pr. 100 kg vægt, last- og varevogne.

Egenvægt:	Gennemsnitlig		Afgift pr. 100 kg		
	bruttovægt	nyttelast	egenvægt	bruttovægt	nyttelast
kg	kg	kg	kr.	kr.	kr.
600	900	300	13	10,1	30,3
800	1200	400	13	8,7	26,0
1000	1600	600	13	8,3	23,3
1200	1900	700	13	8,2	22,3
1500	3000	1500	16	8,0	16,0
2000	4500	2500	18	8,0	14,4
2500	6500	4000	20	7,7	12,5
3000	7200	4200	25	10,4	17,9
4000	9000	5000	30	13,3	24,0
5000	10500	5500	30	14,3	27,3

I tabel 2 er på grundlag af de i bilag a, side 63, opførte fordelinger mellem egenvægt og bruttovægt beregnet den gennemsnitlige bruttovægt og nyttelast for enkelte egenvægtklasser, hvorefter en beregning af afgiften pr. vægtenhed er foretaget. Som det vil ses, betaler flertallet af lastvognene i dag bogstavelig talt den samme afgift pr. 100 kg bruttovægt, nemlig omkring 8 kr., og kun de allerstørste vogne mærker den tilsligtede progression. Forholdet er endda som allerede nævnt det, at tungere vogne som hovedregel betaler mindre pr. 100 kg end lettere vogne.

Som det fremgår af tabel 3, har udviklingen endvidere medført, at der til en given egenvægt svarer en meget stor spredning i bruttovægten. Dette er ensbetydende med på den ene side, at vogne med samme egenvægt betaler samme afgift, uanset at de med deres højst forskellige bruttovægte forårsager fra hinanden stærkt afvigende vejjudgifter, og at på den anden side vogne med samme bruttovægt og dermed ens vejjudgifter betaler varierende afgifter.

Tabel 3. Variation i afgift for vogne med samme vægt (lastvogne).

Egenvægt:	Bruttovægt	Årsafgift	Afgift pr. 100 kg bruttovægt
kg	kg	kr.	kr.
1250	1500	169	11,3
	1900		8,9
	3000		5,6
1700	3000	272	13,6
	3600		7,6
	4500		6,0
1200 1400 2000	2500	156	6,2
		182	7,3
		360	9,0
1500 1900 3000	4000	240	6,0
		342	8,3
		780	19,5

Tallene i tabel 3 er for øverste afsnits vedkommende beregnet på den måde, at der til en given egenvægt er taget dels den gennemsnitlige bruttovægt for samtlige vogne af denne egenvægt og dels den omtrent højeste og omtrent laveste konstaterede bruttovægt, og for nederste afsnits vedkommende ved at beregne den tilsvarende variation i egenvægten ved en given bruttovægt. Som det ses, er det temmelig store forskelligheder, der herved kan konstateres, idet eksempelvis en vogn på 4500 kg bruttovægt kun betaler halvt så meget i vægtafgift pr. 100 kg som en vogn, der vejer 1500 kg. Omvendt betaler vogne med samme bruttovægt i nogle tilfælde 3 gange mere i afgift end andre.

At disse store skævheder ikke er isoleret til ganske enkelte vogne i de yderste grænser af de enkelte vægtklasser, fremgår f. eks. af den omstændighed, at af ca. 11.000 last- og varevogne med bruttovægt 1500—1999 kg betaler, som det kan aflæses af bilag a, side 63, ca. 2200 vogne indtil 130 kr. pr. år, ca. 6200 vogne fra 143 til 156 kr. pr. år, 2900 vogne fra 169 til 240 kr. pr. år og 80 vogne 256 kr. eller derover pr. år.

Dette er ensbetydende med, at vognene inden for denne ene bruttovægtklasse, som er den største, og som omfatter *knap* $\frac{1}{5}$ af *hele lastvognsparken*, betaler fra omkring 100 kr. til over 256 kr. i årlig afgift, trods det, at bruttovægten kun varierer fra 1500 til 1999 kg.

En yderligere ulempe ved egenvægtbeskatningen er, at vogne med store vare- eller flyttekasser eller andet specialudstyr såsom kraner eller tippe-lad uden tilsvarende bruttovægtsforøgelse skal betale den progressivt forøgede vægtafgift.

B. Personvogne og rutebiler.

For personvogne og rutebiler findes de gældende bestemmelser for vægtafgiften ligeledes i nævnte lov af 23. marts 1932, hvorefter disse vogne betaler afgift efter følgende skala:

		pr. 100 kg egenvægt	
Egenvægt indtil 1250 kg		10	kr.
» 1251—1500 »		12	»
» 1501—1750 »		15	»
» 1751—2000 »		17	»
» 2001—2500 »		20	»

og derefter 1 kr. mere pr. 100 kg egenvægt, dog ikke over 25 kr. pr. 100 kg egenvægt.

I bet. 25 var oprindelig foreslået, at rutebiler skulle beskattes efter samme skala som lastbiler og på samme grundlag — nemlig middeltallet mellem egenvægten og største vægt med fuld last, jfr. foran side 32 —

men under rigsdagens behandling blev rutebilerne samtidig med, at egenvægten blev eneste afgiftsgrundlag, henført til personvognsklassen.

Der er anvendt omtrent den samme skala som for lastvogne, men medens lastvognene mindst betaler 13 kr. pr. 100 kg og 30 kr. for de største, er de tilsvarende grænser for personvognene henholdsvis 10 og 25 kr. Navnlig begrænsningen opefter har en vis betydning, efterhånden som rutebilernes egenvægt og pladsantal stiger.

Tabel 4. *Fordeling på egenvægt for personbiler.*

<i>Egenvægt:</i>	1927		<i>Egenvægt:</i>	1951	
	I alt	pr. 100		I alt	pr. 100
Indtil 800 kg	6210	11	Indtil 799 kg.....	17893	15
801—1000 -	31081	52	800— 999 -	26088	23
1001—1200 -	12870	22	1000—1249 -	44592	39
1201—1500 -	5855	10	1250—1499 -	21306	18
1501—2000 -	2610	4	1500—1999 -	5463	5
2001—2500 -	366	1	2000—2499 -	376	0
over 2500 kg	—	—	2500 kg og derover	163	0
	58992	100		115881	100

Udviklingen i personvognenes og rutebilernes vægt fremgår af tabel 4 og 5.

Tabel 5. *Fordeling på egenvægt for rutebiler.*

<i>Egenvægt:</i>	1927		1951	
	I alt	pr. 100	I alt	pr. 100
Indtil 999 kg	5	1	—	—
1000—1199 -	13	1	—	—
1200—1499 -	134	15	92	4
1500—1999 -	293	32		
2000—2499 -	144	16	78	3
2500—2999 -	190	21	143	5
3000—3999 -	101	11	676	25
4000—4999 -	30	3	783	30
5000—5999 -	—	—	392	15
6000—6999 -	—	—	209	8
7000—7999 -	—	—	223	8
8000 og over	—	—	64	2
	910	100	2660	100

Som det ses af de to tabeller, er der navnlig for rutebilerne sket en mærkbar udvikling i vægtmæssig henseende, idet nu henved $\frac{2}{3}$ af vognene er på over 4 tons egenvægt mod ikke en eneste over denne vægtgrænse i 1927.

Tabel 6. *Beregnet afgift pr. 100 kg bruttovægt for person- og rutebiler.*

<i>Egenvægt</i>	<i>Antal pers.</i>	<i>Belastning i alt kg</i>	<i>Bruttovægt kg</i>	<i>Nuværende årlig afgift kr.</i>	<i>Afgift pr. 100 kg bruttovægt kr.</i>
800 kg	4	400	1200	80	6,6
1200 -	5	475	1675	120	7,2
1600 -	6	550	2150	240	11,2
2000 -	7	625	2625	340	12,7
2500 -	10	900	3400	500	14,7
3000 -	15	1275	4275	750	17,5
3500 -	25	2000	5500	875	15,9
4000 -	30	2450	6450	1000	15,5
4500 -	30	2450	6950	1125	16,2
5000 -	35	2850	7850	1250	15,9
6000 -	40	3250	9250	1500	16,2
7000 -	50	4000	11000	1750	14,7

I tabel 6 er foretaget en beregning af afgiften pr. 100 kg bruttovægt for personvogne. Der er herved for vogne med plads til indtil 7 personer regnet med en belastningsfaktor på 75 kg pr. person + 100 kg, dækkende vægten af benzin, olie, vand, bagage m. v. Disse tal er de af justitsministeriets motorsagkyndige hidtil anvendte. De motorsagkyndige har også givet oplysninger om personantallet for de enkelte vægtklasser. For de større vogne er ligeledes regnet med 75 kg pr. person + fra 150 kg fra de mindre rutebiler og op til 250 kg tillæg for de større til benzin m. v.

Sammenholder man tallene i sidste kolonne med tabel 2 foran, vil det ses, at små personvogne hidtil har betalt noget mindre end lastvogne med den tilsvarende bruttovægt, medens større personvogne og rutebiler har betalt mere end lastvognene, for personvognenes og de små rutebilers vedkommende endda betydeligt mere. Herved må dog bemærkes, at lastbilerne har betalt en højst varierende afgift pr. 100 kg bruttovægt, og at der således findes større lastvogne, som har betalt betydeligt mere end rutebiler og personbiler med tilsvarende bruttovægt, og omvendt små lastvogne, som har betalt mindre end små personvogne. Forholdet er grafisk fremstillet i bilag b, side 64, hvor der for de enkelte bruttovægte er afsat dels højeste og mindste afgift pr. 100 kg bruttovægt for de forskellige vogngrupper, dels optegnet den gennemsnitlige afgift pr. 100 kg. Som det vil ses, andrager den maksimale afgift pr. 100 kg bruttovægt ca. 24 kr. for nogle vogne på omkring 4500 kg, medens den minimale afgift kun udgør ca. 5 kr. for nogle vogne, der endda vejer mere, nemlig 5500 kg.

På samme måde som vist for lastbilernes vedkommende i tabel 3 betaler ligeledes mange rutebiler med samme bruttovægt en højst forskellig vægtafgift, idet egenvægten også for deres vedkommende kan variere meget i forhold til en given nyttelast, ligesom rutebiler med forskellige bruttovægte betaler samme afgift.

C. Motorcykler.

Motorcykler, der ligeledes beskattes efter loven af 23. marts 1932, betaler for tiden 6 kr. pr. 50 kg egenvægt.

D. Påhængsvogne.

Af påhængsvogne svares afgift efter samme skala som hovedvognen, d. v. s. at påhængsvogne efter personvogne, uanset om de benyttes til last, svarer afgift som personvogne.

Med hensyn til lastpåhængsvognes vægtforhold er det ved en undersøgelse i 3 politikredse konstateret, at disses bruttovægte i forhold til egenvægten ligger spredt fra 150 til over 300 % af egenvægten.

Da de heraf følgende uligheder i beskatningen i det alt væsentlige er analoge med de foran for lastbiler påpegede, skal her ikke redegøres yderligere for dette forhold, men blot til illustration anføres nogle eksempler.

Tabel 7. Variation i afgift for ens vægthklasser (påhængsvogne).

Egenvægt: kg	Bruttovægt kg	Årsafgift kr.	Afgift pr. 100 kg bruttovægt kr.
600	2100	78	3,7
	2400		3,2
	2600		3,0
1100	3400	143	4,2
	4200		3,6
	4600		3,1
1800	4800	324	6,7
	6000		5,4
2000	6000	360	6,0
	7250		4,9
	10000		3,6
2500	6000	500	8,3
	8000		6,3
	10000		5,0

Med den hidtidige afgiftsskala har påhængsvognene, således som det ses ved en sammenligning mellem tabellerne 2 og 6, allerede ved vægt-afgiftsberegningen været særlig begunstiget, idet de i afgift pr. 100 kg bruttovægt kun har betalt ca. halvdelen af, hvad hovedvognene har svaret. Hertil kommer, at de jo ikke — bortset fra et mindre merforbrug af benzin på hovedvognene — har svaret benzinafgift, hvilket betyder, at en påhængsvogn i samlet kørselsafgift pr. bruttotonskilometer betaler betydelig mindre end, hvad motorvognene må svare.

E. Traktorer.

Indregistreringspligtige land- og skovbrugstraktorer med luftgummiringe samt påhængsvogne med luftgummiringe til sådanne og de i hen-

hold til motorlovens § 2, stk. 3, godkendte land- og skovbrugstraktorer med luftgummiringe betaler for tiden overensstemmende med lov nr. 55 af 29. februar 1952 $\frac{1}{4}$ af den for almindelige lastvogne gældende vægtafgift.

Da bruttovægten for traktorer på nær ca. 100 kg til fører og brændstof m. v. er lig med egenvægten, vil der antagelig ikke være noget til hinder for at indpasse traktorer i et afgiftssystem ved overgang til bruttovægtafgift.

2. Fordelingen på benzin- og vægtafgift.

Hvis de udgifter, som såvel det enkelte motorkøretøj som samtlige vogne forvolder vejvæsenet, skal dækkes ved motorkørselen, vil det betyde, at de samlede motorafgifter skal være lig med motorkørselens andel af vejudgifterne, og at den enkelte vogn skal betale sin forholdsmæssige andel af den udgift, den forvolder. Denne udgift kan groft deles i *en fast udgift*, der i hovedsagen er uafhængig af kørselens omfang, og *en variabel udgift*, der i det væsentlige varierer med kørselsmængden.

Den faste udgift består af udgiften til nyanlæg: nye veje, udvidelser og forbedringer på det eksisterende vejnet, broer, viadukter m. v. Hertil kommer de såkaldte *terminaludgifter*, d. v. s. driftsudgifter, som må afholdes, blot en enkelt vogn skal kunne køre på vedkommende vejstrækning, og som kun i ringe omfang varierer med kørselens omfang. Hertil henhører f. eks. omkostninger til snerydning og grusning, udbedring af skader forårsaget ved andet end kørselen (frostsprængninger etc.), sikringsanlæg m. v. samt vejvæsenets administration og forskningsarbejde.

Til de *egentlige variable udgifter* kan henregnes de årlige udgifter til vejenes almindelige vedligeholdelse og drift, hvilke udgifter antagelig til en vis grad varierer i takt med kørselen, selv om man ikke må se bort fra, at der ud over den af motorkøretøjernes slid forvoldte udgift også må påregnes en vis vedligeholdelsesudgift som følge af vejrligets erosion af vejbanerne.

Om fordelingen af udgifterne på faste, terminale og egentlige variable *haves ikke eksakte oplysninger.* Imidlertid er det givet, at en ikke uvæsentlig del af de samlede vejudgifter må betragtes som investering. Rent skønsmæssigt kan man således regne med, at 40—50 % af amternes udgifter før krigen gik til nyanlæg, medens den tilsvarende andel for sognekommunerne var en del mindre. Da denne investering skal betales uanset kørselens større eller mindre omfang, må en til disse udgifter svarende del af motorafgifterne også beregnes uden hensyn til kørselsmængden. Det vil derfor også principielt være rigtigt, at hver enkelt vogn uden hensyn til dens årskørsel betaler et eller andet *fast* beløb som bidrag til den årlige udgift til investering.

Som hovedregel vil investeringsudgiften pr. køretøjskilometer være faldende med stigende kørsel. Det samme er tilfældet med de såkaldte terminaludgifter, selv om der ved en udvidelse af kørselsmængden naturligvis må regnes med en vis stigning i disse udgifter.

Dette medfører, at den rationelle afgift bør opkræves på en sådan måde, at afgiften pr. kørselsenhed (f. eks. køretøjskilometer, tonkilometer eller lignende), på samme måde som tilfældet er for jernbanetakster, er faldende med stigende transportmængde. For dette taler også den omstændighed, at udgifterne til et givet vejnet med en given vognpark og en given årskørsel ikke vil blive væsentligt større ved en mindre forøgelse i årskørselen, idet vejsliddet ved en mindre stigning i kørselsmængden sædvanligvis kun vil give sig ringe udslag i vedligeholdelsesudgiften, medens anlægsforanstaltninger og forøgelse af terminaludgifterne først viser sig ved væsentlig forøget kørsel.

En undtagelse fra denne regel danner de grænsetilfælde, hvor blot en forholdsvis ringe forøgelse af kørselsmængden kræver udvidelse af vej-anlægget, og hvorom der nærmere redegøres nedenfor.

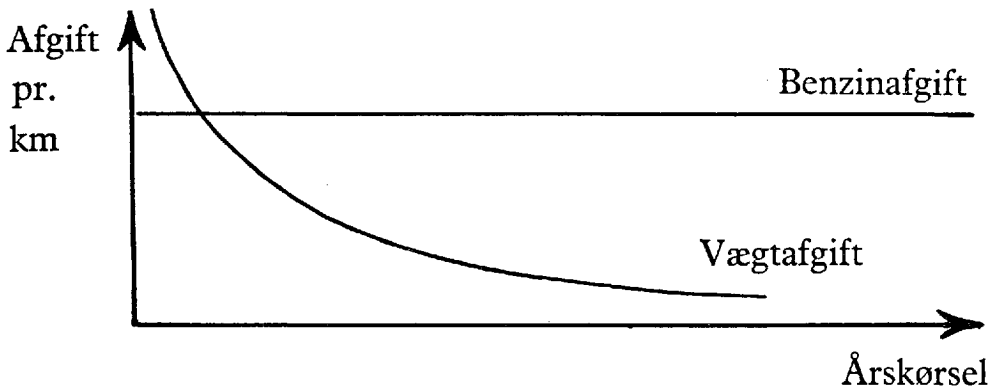
Ved *fastsættelsen af de enkelte vognes andel i afgifterne* må det være en almindelig grundsætning, at denne sættes i forhold til kørselsmængde og vognens vægt. Tilstedeværelsen af tunge — og dermed også brede — vogne og ikke mindst en fortsat forøgelse af denne del af vognparken kræver imidlertid store investeringer til udbygning af vejnettet og forstærkninger af underlag og kørebaner. Merudgiften lader sig vanskeligt beregne, men i hvert fald antages det i almindelighed, at den udgift, en tungere vogn forvolder i anlæg og drift i forhold til en lettere, stiger mere end proportionalt med vægten. Denne antagelse blev også lagt til grund for motorafgiftslovene af 1927 og 1932.

På grundlag af foranstående skulle det herefter være muligt at fastlægge følgende hovedprincipper for motorafgifternes beregning:

- 1) *Afgiften skal variere med køretøjernes årskørsel og vægt.*
- 2) *Tungere vogne bør betale forholdsvis mere end lettere.*
- 3) *Der bør af alle vogne uden hensyn til kørselens omfang betales en vis fast årlig afgift.*
- 4) *Afgiften pr. kørselsenhed bør være faldende med stigende kørselsmængde.*

I det følgende skal undersøges mulighederne for opbygning af afgiftsskalaerne i overensstemmelse med disse 4 principper.

Vedrørende benzinafgiften. Det er indlysende, at ren benzinafgift ikke tager hensyn til punkt 3, ligesom det af nedenstående diagram vil fremgå, at ej heller kravet under punkt 4 vil kunne opfyldes ved en ren benzinafgift.



Som det ses, vil afgiften for den vogn, der f. eks. kun kører 5000 km om året, ved ren benzinafgift være nøjagtig den samme pr. km som for den vogn, der kører 50.000 km. Uden at den indbyrdes størrelsesorden mellem faste, terminale og variable udgifter iøvrigt er fastlagt, kan man gå ud fra, at var afgiftens højde af en sådan størrelse, at vognen med den ringe kørsel betalte sin andel af alle tre slags udgifter, ville vognen med den store kørsel betale alt for meget, idet vejvæsenets faste udgifter i deres helhed og til en vis grad de terminale som foran nævnt er de samme, enten vognen kører lidt eller meget.

Hertil kommer, at den tekniske udvikling har medført, at last- og rutebilers normale benzinformbrug i forhold til vægten, som det fremgår af nedenstående opstilling, er faldende med stigende vægt, således at en benzinafgift i stedet for at virke progressivt i forhold til vægten virker degressivt.

	Bruttovægt	Gnst. benzinformbrug pr. 100 km	Benzinformbrug pr. 100 bruttotonskilometer
	kg	liter	liter
Lille personvogn	1000	7	7,0
Større -	1500	12	8,0
Stor -	2200	18	8,2
Lille rutebil	6000	25	4,2
Stor -	8300	34	4,1
Lille varevogn	900	9	10,0
Stor -	1600	12	7,5
Lille lastvogn	2200	14	6,4
Større -	3500	18	5,1
Stor -	5700	25	4,4
Kølevogn	11000	35	3,2

En ren benzinafgift vil således heller ikke opfylde hovedkravet om stigende afgift med stigende vægt.

Vedrørende vægtafgiften. På foranstående diagram er også optegnet afgiftskurvens forløb for afgift pr. km under forudsætning af, at afgiften opkræves som en ren vægtafgift.

Medens en ren benzinafgift ville betyde, at vognene uden hensyn til kørselsmængden måtte betale det samme pr. kørselsenhed, betyder en ren vægtafgift ganske vist, at der betales en faldende afgift pr. kørselsenhed med stigende årskørsel, men til gengæld skal ensartede vogne med forskellig årskørsel betale det samme, selv om den vogn, der kører mest, alene ved sin kørsel dog forvolder større slid, og det første hovedkrav vil således ikke kunne opfyldes.

Endvidere kan man ikke lade ude af betragtning, at en ren vægtafgift kan virke for stærkt hæmmende på anskaffelsen af vogne, der vel har forholdsvis ringe årskørsel, men alligevel dækker et vist samfundsmæssigt behov såsom lokal varedistribuering og andre former for servicekørsel.

En ren vægtafgift vil yderligere virke uhensigtsmæssig i de grænsetilfælde, hvor blot en mindre forøgelse af nogle vognes årskørsel medfører udvidelse af vejnettet, idet en hertil svarende afgiftsforøgelse jo også ville ramme de vogne, der ikke forøgede kørselsmængden og altså ikke nødvendiggjorde udvidelsen. Dette ville svare til, at enkelte telefonabonnenter med stort samtaleforbrug, såfremt der ingen afgift var på samtaleforbruget, ikke selv skulle bidrage til udgiften til den heraf nødvendiggjorte forøgelse af central- og kabelkapaciteten, men at denne ved en fast afgift blev lignet på alle abonnenter.

Et analogt grænsetilfælde er den situation, hvor det er en mindre udvidelse af vognparken og dermed årskørselen, der forårsager en udvidelse af vejnettet. Den heraf fremkomne udgiftsforøgelse skal selvsagt ikke alene pålignes de nye vogne, men må tages som en forhøjelse af afgiften pr. kørt kilometer for alle køretøjer. Dette taler for, at afgiften bør være fastsat således, at en vis mindre del forudsættes »henlagt« til fremtidige anlægsarbejder, forårsaget ved tilkomsten af nye vogne. Da en stigning i kørselsmængden vil komme direkte til udtryk i en stigning i bezinforbruget, forekommer det naturligt at tage denne dækningsafgift ind igennem en benzinafgift.

Dette kan også udtrykkes på en anden måde, idet man kan betragte den »overpris«, motorkøretøjerne betaler, efterhånden som en vej bliver mere og mere udnyttet, som forlods betaling for den »underpris«, de betaler i det øjeblik, vejen bliver udvidet til det dobbelte. En afgift beregnet efter kostpris for det gamle vejnet vil nemlig selvsagt give underskud, når en udvidelse foretages som følge af en forholdsvis ringe stigning i årskørslen.

Da det vil være praktisk vanskeligt at ændre afgiften således, at den

til enhver tid svarer til den øjeblikkelige kostpris, bør man lade den svare til kostprisen for en længere periode og i øvrigt være indrettet på en sådan måde, at udvidelser i kørselsmængden kommer til udtryk i stigning i afgiftsprovenuet.

Konklusionen bliver, at *det kun ved en kombination mellem vægt- og benzinafgift vil være muligt at fastsætte en afgiftsberegning overensstemmende med de opstillede hovedprincipper.*

Det indbyrdes forhold mellem de to afgifter lader sig ikke beregne eksakt, men da de faste og de terminale udgifter må antages at udgøre en ikke uvæsentlig del af de samlede vejudgifter, og da man kun ved en vægtafgift kan opnå en progression, som modvirker den i benzinafgiften påviste degression, *må i hvert fald vægtafgiften såvel i de enkelte køretøjers samlede årsafgift som i det totale afgiftsprovenu udgøre en betragtelig andel.*

3. Forslag til fremtidige vægt- og benzinafgiftssatser.

I det følgende er redegjort for et forslag til nye vægt- og benzinafgiftssatser under følgende *forudsætninger*:

- 1) Vægtafgiften opkræves af køretøjernes bruttovægt.
- 2) Vægt- og benzinafgift indbringer nogenlunde lige store beløb.
- 3) Den på de enkelte køretøjer faldende samlede afgift skal ved normal årskørsel fordele sig med omtrent halvdelen på hver af afgiftsformerne.
- 4) Provenuet af de to afgifter udgør tilsammen ca. 250 mill. kr.
- 5) Den nødvendige forhøjelse af vægtafgiften skal i videst muligt omfang være forholdsvis lige stor for alle vogne.
- 6) Vægtafgiftsskalaen skal være progressiv med stigende vægt.

A. Vægtafgiften.

Som det fremgår af afsnit 1 er det ikke muligt at foretage en umiddelbar omlægning af de nuværende egenvægtsafgifter til bruttovægtsafgift, idet der på hver egenvægtsklasse går to eller flere bruttovægtsklasser og omvendt. Det er derfor nødvendigt for en del vægtsklasser at fravige forudsætningen om ensartede stigninger i vægtafgiften, idet afgiften for vogne, der hidtil måtte have betalt forholdsvis for lidt, beregnet på bruttovægtsbasis, nødvendigvis må stige mere end den gennemsnitlige stigning og omvendt.

Dette sidste vil specielt gælde alle små vogne, der hidtil har betalt forholdsvis meget i afgift i forhold til deres bruttovægt.

På basis af foranstående er herefter udarbejdet de i bilag c—e, side 65 ff., opførte skalaer til ny bruttovægtsafgift, hvorefter den fremtidige, årlige afgift for alle motorkøretøjer beregnes som følger:

bruttovægt indtil 1500 kg	14 kr. pr. 100 kg
» 1501—4000 »	16 » » » »
» 4001—9000 »	18 » » » »

og derefter 3 kr. pr. påbegyndt 500 kg, for vogne over 12.500 kg dog højst 40 kr. pr. 100 kg.

1) *Lastvogne*. I bilag c, side 65, er foretaget en afgiftsberegning for 59.400 af de pr. 31. december 1951 indregistrerede 63.856 last- og varevogne. De herved udskudte ca. 4000 køretøjer er sådanne, der i forhold til egenvægten enten har en meget høj eller en meget lav bruttovægt, og for hvilke det kun med temmelig stor usikkerhed vil være muligt at beregne omregningsforholdet fra nuværende egenvægtsafgift til den foreslåede bruttovægtsafgift. For de øvrige vogne gælder, at en meget stor del af vognene med en given egenvægt tilhører et bestemt mærke eller årgang, og dermed samme bruttovægt, således at det har været muligt at opstille de respektive nye afgiftsvægte for de fleste vogne med en fejlgrænse på ± 50 kg.

Som det fremgår af tabellen, vil afgiftsforslaget for de 59.400 vogne give et samlet provenu på ca. 40 mill. kr., svarende til en forhøjelse af den samlede afgift på 95 %.

Stigningsprocenten fordeler sig som følger:

2.600 vogne stiger med mindre end 50 %	
24.300 » » » 50—79 %	
8.500 » » » 80—99 %	
18.900 » » » 100—124 %	
3.600 » » » 125—150 %	
1.500 » » » over 150 %	

hvortil kommer, at godt 3000 af de resterende vogne vil stige mindre, og godt 1000 vil stige mere end gennemsnittet inden for de respektive vægtklasser.

Når så forholdsvis mange vogne kun stiger 50—79 %, skyldes det, at de små last- og varevogne hidtil har betalt forholdsvis for meget i forhold til bruttovægten.

Af tabellen vil det endvidere fremgå, at stigningsprocenterne gennemgående er størst for vogne med en bruttovægt på 6—7 tons. Årsagen her til er, at der som vist i afsnit 1, ikke hidtil har været nogen progression i afgiften for disse vogne, idet denne ikke har virket over dette vægtområde. Af samme grund er den foreslåede forhøjelse forholdsvis mindre for de store vogne over 8 tons, idet disse allerede hidtil har været underkastet progression ved afgiftsberegningen, jfr. at mange af disse vogne er kølevogne med dieselmotor, hvorfor de med deres forholdsvis høje egenvægt hidtil har betalt en stor afgift.

For de helt store vogne, d. v. s. vogne med bruttovægte på 12—14 tons,

haves ikke eksakte oplysninger om forholdet mellem egenvægt og bruttovægt og derfor ej heller om den hidtidige beskatning. Det må imidlertid antages, at disse meget tunge vogne hidtil har betalt 1500—2000 kr. i årlig vægtafgift, medens de efter forslaget i fremtiden skulle betale 4500—5000 kr., eller omkring det tredobbelte.

Det må herved understreges, at det af vejdirektoratet er blevet oplyst, at netop disse tunge vogne med akseltryk i nærheden af det maksimalt tilladte vil stille store krav til forstærkninger af kørebaner og brodæk, såfremt de forekommer i større antal. Af denne grund er progressionen, der i den nuværende egenvægtsskala standser ved 3500 kg egenvægt, svarende til omkring 8000 kg bruttovægt, i den foreslåede skala ført videre helt op til 12.500 kg bruttovægt. Flertallet af disse meget tunge vogne er de såkaldte sættevogne eller andre flerakslede vogne, for hvilke der som nærmere motiveret i afsnit 8, side 59, foreslås en lempeligere afgiftsberegning.

I finansåret 1952/53 indbragte den samlede ordinære vægtafgift ca. 55 mill. kr., hvoraf vare- og lastbilerne betalte ca. 28 mill. kr. Da antallet af vare- og lastbiler er vokset fra 64.000 ved udgangen af 1951 til 72.000 året efter og ved udgangen af 1953 må antages at udgøre ca. 80.000, kan man regne med, at afgiften for vare- og lastvogne beregnet efter nuværende skala for 1954/55 i hvert fald vil udgøre ca. 35 mill. kr., idet de nye vogne gennemsnitlig er tungere end den eksisterende vognpark.

Den foreslåede bruttovægtsskala skulle for last- og varevognene herefter i finansåret 1954/55 give et provenu på ca. 70 mill. kr.

2) *Personvogne.* I bilag d, side 66, er på tilsvarende måde beregnet virkningen af den samme skala for personvogne. Som det vil ses, skulle afgiften efter forslaget for de ved udgangen af 1952 indregistrerede 132.500 køretøjer stige fra ca. 16 til ca. 29 mill. kr. eller med 81 %. Stigningen er ikke helt så stor som for lastvognenes vedkommende, hvilket skyldes, at personvogne i forhold til bruttovægten hidtil har betalt en forholdsvis høj afgift.

Da der må regnes med en fortsat stor stigning i antallet af personvogne, vil den foreslåede afgiftsskala for 1954/55 kunne påregnes at give et provenu på ca. 35 mill. kr.

3) *Rutebiler.* I bilag e, side 67, er tilsvarende beregning foretaget for rutebilernes vedkommende, hvorefter bruttovægtsafgiften skulle indbringe ca. 5 mill. kr. imod hidtil 3,5 mill. kr. Der kan næppe påregnes nogen større stigning i dette tal for de kommende år. Stigningen andrager kun ca. 36 %, hvilket skyldes, at rutebiler hidtil har betalt en betydelig højere afgift pr. 100 kg bruttovægt end lastbiler af tilsvarende størrelse.

4) *Påhængsvogne.* I afsnit 7, side 58, er nærmere gjort rede for spørgsmålet om en bruttovægtsbeskatning af påhængsvogne. I bilag e, side 67,

er opstillet nogle hyppigt forekommende typer, der nogenlunde repræsenterer det gennemsnitlige vægtforhold for de enkelte vægtklasser. For den fremtidige afgift er regnet med $\frac{1}{3}$ af den foreslåede bruttovægtsafgift, og som det ses, vil dette betyde omtrent uforandret afgift for alle vægtklasser undtagen de største. For disse, der udgør ca. 10 % af vognparken, er der tale om en fordobling af afgiften; men da langt den overvejende del af disse tunge påhængsvogne må antages at gå efter dieselvogne og derfor i øjeblikket betaler dobbelt vægtafgift, vil forslaget også for disses vedkommende betyde omtrent uforandret afgift. Det samlede fremtidige provenu af afgiften på påhængsvogne skulle forblive uforandret på ca. 2 mill. kr.

5) *Motorcykler*. For tiden betales 6 kr. pr. 50 kg egenvægt. Skal motorcyklerne betale efter bruttovægt, vil det betyde, at der til egenvægten skal lægges 75—150 kg, svarende til vægten af føreren og en eventuel passager. De fleste egentlige motorcykler vejer fra 100—200 kg og betaler en årlig afgift på 18 til 24 kr. En omregning til bruttovægt og samme afgift som for øvrige motorkøretøjer (7 kr. pr. 50 kg) vil betyde, at den fremtidige afgift vil ligge på fra 42 til 49 kr., svarende til en stigning på 24 kr. Dette skulle imidlertid modsvares nogenlunde af den nedenfor foreslåede nedsættelse i benzinafgiften, idet motorcyklernes gennemsnitlige, årlige benzinforbrug ligger på ca. 200 liter.

Ved udgangen af 1952 fandtes 89.000 motorcykler imod 77.000 året før. Da der kan påregnes en fortsat stigning, vil afgiftsprovenuet, der for finansåret 1951/52 udgjorde ca. 1,3 mill. kr., beregnet efter bruttovægtskala for finansåret 1954/55 antagelig udgøre ca. 3 mill. kr.

6) *Sammendrag*. Eksklusive ekstraafgiften på dieselvogne og afgiften for traktorer, hvilken sidste kun betyder ganske lidt, skulle det samlede vægtafgiftsprovenu efter forslaget i finansåret 1954/55 indbringe:

lastvogne	ca. 70 mill. kr.		
personvogne	» 35 »	«	
rutebiler	» 5 »	»	
påhængsvogne	» 2 »	»	
motorcykler	» 3 »	»	
115 mill. kr.			

Hertil kommer dieselaafgiften, for hvilket spørgsmål der nærmere er gjort rede i afsnit 5, side 50, således at provenuet kan antages at blive de stipulerede 125 mill. kr.

B. Benzinafgiften.

I finansåret 1952/53 udgjorde benzinforbruget ca. 525 mill. liter. Med den voksende vognpark må det antages, at forbruget inden længe vil være

på 600 mill. liter, hvorfor en afgift, der skal indbringe 125 mill. kr. pr. år, skal sættes til 21 øre pr. liter.

C. Forslagets virkninger.

På de vedføjede kurveblade, bilag f—j, side 68 ff., er endelig foretaget en grafisk afbildning af forslagens virkning på den samlede afgift for en række enkelte vogne i forhold til nuværende afgift. Som det vil ses, er ligevægten mellem den nugældende samlede årsafgift og den fremtidige afgift for mindre vogne omkring 4—6000 km, for lidt større vogne 10—20.000 km og for de største lastvogne godt 25.000 km.

4. Fordelingen af vægt- og benzinafgift på de forskellige køretøjsgrupper.

Medens det på grundlag af den foreliggende motorkøretøjsstatistik er muligt at foretage en temmelig nøjagtig opgørelse af, hvorledes vægtafgiftsprovenuet fordeler sig på de enkelte køretøjsgrupper, er en tilsvarende nøjagtig fordeling af benzinafgiftsprovenuet ikke mulig. Imidlertid kan man på grundlag af det totale benzinforbrug, sammenholdt med de enkelte køretøjsgruppers relative andel i den samlede motorvognsfærdsel på gader og veje og det gennemsnitlige benzinforbrug pr. km, beregne den gennemsnitlige årskørsel pr. vogn inden for de forskellige grupper.

En sådan beregning er bl. a. gennemført i forbindelse med arbejdet i trafikkommissionen af 1936, jfr. bilag XIX til trafikkommissionens betænkning, og i en af Dansk Ingeniørforening i 1946 udsendt redegørelse for motorafgifternes beregning.

Det ved disse to undersøgelser benyttede færdselstællingsmateriale hidrører imidlertid fra 1934, og der er siden da sket en betydelig forskydning i motorfærdselens sammensætning. Lastvogne og rutebiler udgør nemlig nu en betydelig større andel i færdselen på lande- og biveje end tidligere, og hertil kommer, at både lastvognsparken og rutebilparken er sammensat af betydeligt tungere vogne end i trediverne. Dette giver en tilsvarende forøgelse i disse vogngruppers gennemsnitlige benzinforbrug. Endelig anvender nu — i modsætning til tidligere — mange vogne dieseldrift og da særligt vogne med stor årskørsel, hvilket der må tages hensyn til ved en beregning.

På grundlag af en række i 1952 foretagne færdselstællinger og en à jour føring af de enkelte køretøjsgruppers benzinforbrug er efter samme metode som angivet i trafikkommissionens forannævnte bilag XIX foretaget en ny beregning af den gennemsnitlige årskørsel pr. vogn inden for de enkelte køretøjsgrupper. Resultatet heraf fremgår af tabel 8.

Tabel 8. *Gennemsnitlig årskørsel i 1000 km.*

	Bilag XIX	Ingeniørforeningens redegørelse	Ny beregning	Svenske data
Personvogne	13,0	13,0	13,5	13,4
Rutebiler	37,0	37,0	46,5	38,4
Motoreykler	6,0	6,0	7,7	3,0
Last- og varevogne, bruttovægt: under 1500 kg.....	18,5	11,0	12,5	14,0
1500—5999 -		22,0	17,5	
6000—7999 -			22,6	
8000 kg og mere.....			38,0	

I tabellen er til sammenligning opstillet såvel resultaterne fra de to tidligere undersøgelser som nogle svenske beregninger, der er opgjort i en i november 1953 udsendt svensk betænkning vedrørende motorafgifterne.

Som det vil ses, synes der i det store og hele at være ret god overensstemmelse mellem de fire undersøgelsers resultater. Stigningen i forhold til de tidligere undersøgelser i rutebilernes og de store lastvognes gennemsnitlige årskørsel må ses på baggrund af disses stigende anvendelse i langtransporter. Det kan i denne forbindelse anføres, at en af kommissionen foretaget stikprøveundersøgelse af årskørselen inden for vognmandserhvervet gav til resultat, at gennemsnitskørselen for lastvogne på 6—8000 kg bruttovægt var godt 20.000 km pr. år, medens tungere vogne gennemsnitlig kørte ca. 33.000 km pr. år. For så vidt angår rutebilernes årskørsel kan det oplyses, at koncessionerede rutebiler ifølge den herom foreliggende statistik i 1953 gennemsnitlig kørte 57.640 km pr. år. Når det foranfundne tal er noget lavere, skyldes dette, at der heri er indeholdt turistbilernes årskørsel, som ligger betydeligt lavere end de egentlige rutebilers.

Tabel 9. *Køretøjsgruppernes beregnede andel i benzinafgifterne 1952.*

	Gnst. antal køretøjer (1000)	Årskørsel pr. vogn (1000 km)	Benzinfor- brug l/1000 km	Total benzin- forbrug mill. l	Totalafg. mill. kr.
Personvogne	127,4	13,5	130	224	80,6
Rutebiler	2,1	39,4	300	25	9,0
Motoreykler	45,5	7,7	40	14	5,0
Last- og varevogne, bruttovægt: under 1500 kg.....	12,6	12,5	120	19	6,8
1500—5999 -	40,6	17,5	185	131	47,2
6000—7999 -	12,3	22,2	290	79	28,4
8000 kg og mere.....	0,6	37,0	350	8	2,9
I alt	251,1	•	•	500	179,9

På basis af de forskellige gruppers årskørsel og benzinforbrug er i tabel 9 foretaget en beregning over deres andel i afgifterne i 1952, idet

de dieseldrevne køretøjer, hvis årskørsel ligger over gennemsnittet, er holdt udenfor, jfr. tabel 10.

I finansåret 1951/52 udgjorde benzinforbruget beregnet på basis af afgiftsprovenuet ca. 500 mill. liter og i finansåret 1952/53 ca. 525 mill. liter. Bortset fra eventuelle lagerforskydninger synes det ovenfor beregnede tal at stemme ganske nøje med det faktiske forbrug. Ved beregningen af afgiften er regnet med 36 øre pr. liter (ordinær afgift 34 øre + 2 gange 1 øre pr. liter).

Tabel 10. Dieseldrevne køretøjers årskørsel og beregnede vægtafgift 1952.

	Gnst. antal køretøjer (1000)	Årskørsel pr. vogn (1000 km)	Total vægtafgift (mill. kr.)
Rutebiler	0,8	65,0	2,4
Lastvogne, totalvægt:			
6000—7999 kg	0,3	35,0	0,5
8000 kg og mere	2,0	39,0	4,0

I tabel 10 er foretaget en beregning for de dieseldrevne køretøjers vedkommende. Oplysninger om disses årskørsel er indhentet ved en stikprøveundersøgelse hos forskellige vognmandsforretninger.

I tabel 11 er herefter foretaget en samlet beregning af den totale vægt- og benzinafgift, fordelt på de enkelte køretøjsgrupper, og en beregning af den gennemsnitlige afgift pr. tonkilometer for de enkelte grupper. Der er herved forudsat, at personvogne gennemsnitlig kører med 2 personer à 75 kg, rutebilerne med halv belægning og lastbilerne med halv nyttelast.

Tabel 11. Køretøjernes andel i den samlede vægt- og benzinafgift 1952.

	Årskørsel (mill. km)	Gnst. vægt (ton)	Tonkilometer i alt (milliarder)	Betalte afgifter mill. kr. Benzin Vægt Ialt	Afgift pr. 1000 tonkm. (kr.)
Benzindrevne:					
Personvogne	1720	1,4	2,41	80,6 15,9 96,5	40
Rutebiler	83	5,0	0,42	9,0 2,2 11,2	27
Motorcykler	350	0,3	0,11	5,0 1,4 6,4	58
Last- og varevogne, totalvægt:					
under 1500 kg.	158	1,0	0,16	6,8 1,4 8,2	51
1500—5999 -	711	2,6	1,85	47,2 12,0 59,2	32
8000—7999 -	273	4,8	1,31	28,4 7,2 35,6	27
6000 kg og mere.	21	6,0	0,13	2,9 0,6 3,5	27
Dieseldrevne:					
Rutebiler	52	9,0	0,47	2,4 2,4 5	
Lastvogne, totalvægt:					
6000—7999 kg.	11	5,0	0,06	0,5 0,5 8	
8000 kg og mere.	78	6,4	0,50	4,0 4,0 8	
I alt.	3457	•	7,42	179,9 47,6 227,5	•

Som det fremgår af tabellen, udfører personvognene ca. halvdelen af den samlede kørsel, medens de kun betaler 44 % af den samlede afgift.

Et mere relevant udtryk for forholdet mellem de enkelte køretøjsgruppers betaling for benyttelsen af veje og gader er imidlertid afgiften pr. tonkilometer, og som det ses af tabellens sidste kolonne, betaler personvogne og navnlig varevogne en forholdsvis høj afgift, medens dieselvogne kun betaler en ganske ringe afgift, ligesom større lastvogne også synes at slippe forholdsvis lempeligt med de nuværende satser.

I tabel 12 er endelig beregnet virkningen af det i afsnit 3 opstillede forslag til ny vægt- og benzinafgift, således som dette ville have virket på 1952's vognpark og årskørsel.

Tabel 12. *Køretøjsgruppernes andel i samlede afgift efter forslag.*

	Foreslåede afgifter (mill. kr.)			Afgift pr. tonkilometer
	Benzin	Vægt	Ialt	(kr.)
<i>Benzindrevne:</i>				
Personvogne	47,0	27,0	74,0	31
Rutebiler	5,3	2,9	8,2	20
Motorcykler	2,9	2,8	5,7	52
Last- og varevogne, totalvægt:				
under 1500 kg.	4,0	2,2	6,2	39
1500—5999 -	27,3	23,6	50,9	27
6000—7999 -	16,6	15,2	31,8	24
8000 kg og mere	1,7	1,3	3,0	23
<i>Dieseldrevne:</i>				
Rutebiler		4,4	4,4	9
Lastvogne, totalvægt:				
6000—7999 kg.		0,9	0,9	15
8000 kg og mere		9,6	9,6	19
I alt.	104,8	89,9	194,7	•

Af tabellens sidste kolonne sammenlignet med den tilsvarende kolonne i tabel 11 fremgår, at forslaget skulle betyde en udligning i afgiften pr. tonkilometer, idet denne for personvogne og de små lastvogne nedsættes med ca. 23—24 %, for de større lastvogne med ca. 15 %. For dieselvognene er der tale om en forhøjelse på 100—150 %, men som det vil ses, vil dieselvogne fremdeles være underkastet en lempelig beskatning.

Ved bedømmelsen må det i øvrigt erindres, at det med forslaget er tilsigtet, at vogne med stor årskørsel skal betale en faldende afgift pr. tonkilometer, hvorfor selvsagt de store lastbiler og navnlig rutebilerne med deres store årlige kørsel gennemsnitlig betaler forholdsvis mindre pr. tonkilometer end de mindre vogne med en forholdsvis ringe årskørsel.

5. Afgiften af dieseldrevne køretøjer.

Da man i 1927 fastsatte afgiften af dieselvogne svarende til dobbelt vægtafgift, var det ud fra den motivering, at det samlede provenu af den da gældende benzinafgift (7 øre pr. liter) var kalkuleret til at skulle ind-

bringe det samme som det samlede vægtafgiftsprovener, hvorfor afgiften af dieselvogne passende fandtes at kunne sættes til dobbelt vægtafgift.

Selv om denne forudsætning også måtte have passet for den enkelte vogns afgift, er det klart, at den foretagne forhøjelse af benzinafgiften til nu 36 øre pr. liter (plus »krisefemøren«) har forrykket forholdet mellem beskatningen af de to grupper køretøjer.

Nedenfor er foretaget en beregning af *virksomheden af den nuværende beskatningsform* for nogle enkelte vogntyper.

		Egenvægt 100 kg	Årlig vægtafgift kr.	Benzinafgift ¹⁾ pr. 1000 km kr.	Benzinafg. = vægtafg. ved en årskørsel på: km
Personvogn	Mercedes	16	240	63	3810
Lastvogn	Morris	29	696	90	7734
-	Volvo	40	1200	120	10000
-	Skania Vabis . . .	43	1320	144	9167
Kølevogn	- - . . .	60	1800	180	10000
Rutebil	- - . . .	69	1725	180	9584

Forholdet er altså det, at dieselvognene allerede ved mindre end 10.000 km's årlig kørsel — for en personvogn endda allerede ved knapt 4.000 km — har en skattemæssig begunstiggelse. Medens en stor benzinvogn med f. eks. en årskørsel på 30.000 km i dag betaler en afgift på ca. 5000 kr., betaler den tilsvarende dieselvogn kun ca. det halve, og såfremt beskatningen med de nuværende afgifter skulle være lige, måtte vægtafgiften for de dieseldrevne vogne opkræves med et beløb, der var 4—5 gange større end almindelig vægtafgift.

I hvilket omfang man fremdeles bør begunstige de dieseldrevne vogne i afgiftsmæssig henseende må afhænge af, hvilken vægt man vil tillægge den valutariske besparelse og nationaløkonomiske fordel, der måtte være ved yderligere overgang til dieseldrift. Dieselmotorernes brændstofforbrug er 30—40 % mindre end tilsvarende benzinmotorers, hvorfor der — navnlig så længe markedsprisen på dieselolie ligger væsentlig under benzinprisen — opnås en ikke ubetydelig besparelse i brændstofimporten. På den anden side ligger anskaffelsesprisen for dieseldrevne vogne fremdeles betydeligt over benzinvoernes, således at valutabesparelsen herved bliver reduceret. Hertil kommer, at udgifterne til reparationer ligeledes er noget højere, samt at lasteevnen er noget mindre end for benzinvogne med samme egenvægt. Foretagne undersøgelser¹⁾ synes at have godtgjort, at man — når der bortses fra vægt- og benzinafgifterne — kun kan regne med en besparelse i de tilfælde, hvor der foreligger en årlig kørsel på 40—50.000 km. Dette bekræftes også af den omstændighed, at vognmandserhvervet — uanset skattebegunstiggelsen — ikke i højere grad er gået over til denne drivform, men netop kun anvender disse vogne i forretninger,

¹⁾ Bl. a. beretning nr. 7 fra Akademiet for de tekniske videnskaber vedrørende benzin, brændselsolie og generatorbrændsel (København 1946) og forskelligt for kommissionen foreliggende materiale.

hvor der er tale om en forholdsvis stor årskørsel. Når afgifterne udregnes, vil der kunne regnes med en besparelse i de totale udgifter, når årskørselen andrager 25—35.000 km pr. år, alt efter vognens størrelse.

I bilag k, side 73, er foretaget en beregning af forholdet mellem benzin- og dieseldrevne vogne ved det nye afgiftsforslag. Af tabellens kolonne 5 fremgår, at den foreslåede fremtidige benzinafgift vil være lig med vægtafgiften ved en årskørsel på omkring 30.000 km, og da det kan forudsættes, at vogne af de i bilaget angivne størrelser i hvert fald kører denne længde pr. år, vil det sige, at man mindst må sætte dieselafgiften til dobbelt vægtafgift for at opnå, at dieselkøretøjerne ikke ved beskattningen stilles væsentlig gunstigere end tilsvarende benzinvogne. Regner man med en årskørsel på 40.000 km, skal tillægsafgiften — som det ligeledes vil ses af kolonne 5 i tabelbilaget — sættes til 120—180 % af ordinær afgift.

Nedenfor er for forskellige vægtklasser foretaget en skønsmæssig beregning af virkningen, såfremt man *fremdeles opkræver dobbelt vægtafgift af diesellastvogne* samtidig med, at det er angivet, ved hvilken årskørsel der vil være balance mellem de samlede afgifter for benzinvogne og den dobbelte vægtafgift for tilsvarende dieselvogne.

Egenvægt	Bruttovægt	Hidtidige dobb. vægtafgift	Dobbelt vægtafg. efter forslag	Stigning i %	Samlet afg. af benzin- vogne = dobbelt vægtaf- gift ved årskørsel på:
kg	kg	kr.	kr.	%	km
1200	2000	312	640	106	9000
1800	4000	648	1440	122	14000
2200	5000	880	1800	105	19000
2400	6000	960	2160	125	21000
2900	7000	1392	2520	81	21000
3100	8000	1612	2880	78	21000
3400	9000	1972	3240	64	21000
4300	10000	2580	4800	86	28000
5100	12000	3060	8640	182	41000

Som det ses, vil dobbelt vægtafgift efter den i afsnit 3 foreslåede skala betyde, at afgiften stiger med fra 64 til 182 % i forhold til de nugældende satser; men for samtlige vægtklasser gælder, at balance i afgiften for benzin- og dieselvogne nås ved en årskørsel, der skulle ligge under, hvad vogne af de respektive størrelser normalt kører i dag.

For de dieseldrevne rutebilers og personvognes vedkommende vil stigningen, som det fremgår af nedenstående opstilling, være noget mindre:

Egenvægt	Bruttovægt	Hidtidige dobb. vægtafg.	Dobb. vægtafg. efter forslag	Stigning i %
kg	kg	kr.	kr.	%
1600	2000	480	640	33
3000	4600	1500	1656	10
5000	8500	2500	3740	50
6000	10000	3000	4800	60
7000	12000	3500	8640	144

Da også alle rutebiler kører mere end de årspræstationer, hvor balance opnås, skulle der heller ikke for disses vedkommende i skattemæssig henseende være nogen prohibitiv virkning ved de foreslåede satser.

Hvad angår den forholdsvis store stigning for vogne på omkring 12 tons må det understreges, at dette er en naturlig følge af, at også benzin-vogne af den angivne størrelse efter forslaget vil blive pålignet en vis forøgelse i vægtafgift.

I øvrigt må det bemærkes, at forholdsvis mange af de tunge 3-akslede vogne, for hvilke der som nærmere motiveret i afsnit 8 er foreslået en lempeligere afgiftsberegning, er dieselvogne, hvorfor afgiftsstigningen for disse vogne ikke bliver helt så stor som foran beregnet. For de største dieseldrevne køretøjer vil stigningen i den årlige afgift således kun andrage omkring 50 %, hvis der er tale om 3-akslede køretøjer.

6. Om beskatning af dieselolie m. v.

A. Hvor mange automobiler benytter brændselsolier som drivkraft.

Antallet af automobiler, som benytter brændselsolier som drivkraft, er optalt til 2123 pr. 31/12 1950, 2424 pr. 31/12 1951 og 3759 pr. 31/12 1952, svarende til 1,2 pct., 1,3 pct. og 1,8 pct. af det samlede antal indregistrerede automobiler.

Det er hovedsagelig store lastbiler (kølevogne o. lign.) og andre større køretøjer (omnibusser, rutebiler m. v.), som udstyres med dieselmotorer. Det er således i første række tunge automobiler, der benyttes meget og kører lange strækninger, som er dieseldrevne. Som følge heraf drejer det sig om automobiler, som har et stort forbrug af brændstoffer, hvilket bekræftes af de nedenfor givne oplysninger om salget af gasolie til automobiler.

Dieseldrevne personautomobiler er for tiden ikke almindelige, men forekommer, idet »Mercedes« (tysk) fremstiller personvogne med dieselmotorer. Såvel fra benzinselskabernes som fra anden sagkyndig side forventes det, at udviklingen vil gå i retning af dieseldrift bl. a. under hensyn til, at gasolie er billigere — også i valutaforbrug — end benzin, og at der stort set kan køres dobbelt så langt med gasolie som med benzin.

Med hensyn til fremkomne oplysninger om, at automobiler kan køre ved hjælp af petroleum og vand, er det fra sagkyndig side oplyst, at det er rigtigt, at man kan anvende petroleum i et benzinmotorkøretøj, men at det kun sker i meget ringe omfang. Anvendelsen af petroleum kræver, at benzinmotoren påmonteres en særlig karburator, hvori petroleumen forvarmes. Disse karburatorer fremstilles fabrikmæssigt i Sverige og importeres hertil, men karburatorerne efterlaves også på mindre værk-

steder her i landet. Når der blandes vand i petroleum, skyldes det, at man derved mener at kunne mindske bankning i motoren, ligesom det antages, at sodafsætningen i motoren ved tilsætningen af vand, der jo fordamper under forbrændingen, ikke bliver så koksagtig. Såvel fra benzinselskaberne som fra motorkyndig side tvivler man på, at petroleumsdrift af automobiler vil have en virkelig fremtid for sig.

B. Hvilke brændselsolier er anvendelige til drift af automobiler.

Ved diskussionen af spørgsmålet om, hvilke brændselsolier der er anvendelig til drift af automobiler, må først bemærkes, at den internationale betegnelse »diesel oil« dækker enhver olie, der anvendes i dieselmotorer, medens betegnelsen »dieselolie« her i landet har fået en særlig betydning, idet den dækker den billigste (hvilket er ensbetydende med den sværeste) brændselsolie, som benzinselskaberne normalt sælger til dieselmotorer. Da de forskellige benzinselskaber her i landet ikke fører de samme billige olier, er denne gruppe af brændselsolierne meget uensartet, men for alle arter af dieselolie gælder det, at de på mindst eet punkt har ringere egenskaber end gasolie, jfr. nedenfor.

Til drift af automobildieselmotorer, traktordieselmotorer, skibshjælpe-motorer o. lign. mindre højkomprimerede motorer sælger benzinselskaberne normalt en brændselsolie, som teknisk betegnes *gasolie*.

Gasolie hører til de brændselsolier, der anvendes som brændstof enten i fyringsanlæg eller til forbrændingsmotorer. Alle disse brændselsolier består iøvrigt af de højere kogende destillater af råolie, af destillationsrester eller af blandinger af destillater og destillationsrester. Blandingerne fremkommer ofte ved, at destillationen standses på et tidspunkt, hvor destillationsresten endnu indeholder betydelige mængder af gasolie-destillater og smøreoliedestillater, hvis udvinding ikke betaler sig. Benzinselskaberne har i den forbindelse oplyst, at der, efter at Europa er gået over til at blive forsynet fra de mellemøstlige oliekluder, nu oparbejdes råolier, der har et forholdsvis stort indhold af smøreoliedestillater, som der egentlig ikke findes marked til. Der skal derfor for tiden findes mange kvaliteter af brændselsolier, som har et forholdsvis stort indhold af smøreoliedestillater, men som alligevel sælges som almindelige brændselsolier.

Selvom brændselsolie anvendes til to så forskellige formål som til olie-fyr og til glødehoved- og dieselmotorer, og de egenskaber, der udnyttes ved de forskellige anvendelser, er vidt forskellige, ligger forholdet i praksis ofte således, at de samme olier anvendes til begge formål.

De tekniske krav, der almindeligvis stilles til *gasolie*, som bl. a. sælges til brug i automobildieselmotorer, kan efter oplysning indhentet fra såvel benzinselskaberne som statsprøveanstalten sammenfattes således, at

det skal være et destillat af råolie eller en blanding af destillater og destillationsrester, der 1) destillerer mellem 190—400° C, 2) er forholdsvis tyndtflydende og 3) har et ret højt cetantal (en norm for et brændstofs selvantændelighed). Det fremhæves dog fra teknisk side, at kvaliteterne er uensartede fra benzinselskab til benzinselskab og fra land til land, ligesom der ikke findes nogen international nomenklatur for denne vare. Det synes at dreje sig om en vare, som ligger mellem benzin- og smøreolie-destillaterne, men som let kan fremstilles ved simpel sammenblanding af de forskellige kvaliteter, i hvilken forbindelsen henvises til de i bilag 1, side 74, givne oplysninger om *alle disse produkters tekniske data*. For en del af disse blandingsprodukters vedkommende er det oplyst, at disse — selv ved laboratorieundersøgelse — ikke med retsgyldig sikkerhed vil kunne skelnes fra »ægte« gasolie.

C. Salgspriserne for benzin og brændselsolier.

Der rejser sig herefter det spørgsmål, om man efter salgsprisen på de enkelte produkter må anse det for udelukket, at en forbruger, der f. eks. har dieseldrevne lastbiler, med fordel selv kan fremstille et blandingsprodukt for at omgå en eventuel beskatning, der alene omfatter gasolie. For almindelig motorbenzin og varnolene (tung benzin) samt for de øvrige omhandlede produkter androg *detailprisen pr. liter den 31. marts 1953* følgende beløb:

	Leveret i tankbil øre	Ved salg til forbrugere øre
Motorbenzin (excl. 41 øre i afgift)	33	*) 38
Varnolene (excl. 41 øre i afgift)	40	—
W.W. petroleum	34	40
Traktorpetroleum	35	38
Gasolie	28	29 ¹ / ₄
Autodiesel (gasolie)	28	*) 33
Dieselolie	24,56	25,72
Let fuelolie	21,62	22,82
Spindelolie (tynd smøreolie)	57,79	—

*) salg fra gadestander.

Det vil heraf ses, at en forbruger selv vil kunne fremstille et anvendeligt blandingsprodukt, jfr. bilag 1, side 74, til næsten samme pris som gasolie.

Man vil derfor og under hensyn til det foran oplyste om de nævnte brændstoffers anvendelighed til drift af automobildieselmotorer ikke kunne begrænse en eventuel beskatning til alene at omfatte gasolie, men må inddrage petroleum, alle brændselsolier — bortset fra svær fuelolie — og endda visse kvaliteter af smøreolie under beskatningen. Iøvrigt må påpeges, at det sikkert vil være noget vanskeligt at skulle opstille en definition, som skal dække så stort et vareområde.

D. Hvor stort er salget af brændselsolier til drift af automobiler og til andet formål.

Benzinselskabernes samlede *salg af gasolie til drift af automobiler* har andraget følgende kvanta i de 3 sidste år, nemlig 23,8 mill. liter (1950), 29,9 mill. liter (1951) og 37,9 mill. liter (1952), og det er således et ret betydeligt kvantum, som aftages af det forholdsvis ringe antal dieseldrevne automobiler, som findes for tiden.

Som anført under afsnit A har der i de nævnte år været henholdsvis 2123, 2424 og 3759 dieseldrevne automobiler, og det *gennemsnitlige årsforbrug pr. automobil* bliver herefter ca. 11.200 liter (1950), ca. 12.300 liter (1951) og ca. 10.000 liter (1952). Hvis man kan gå ud fra, at de omhandlede automobiler kan køre 5—7 km pr. liter gasolie, vil det heraf ses, at de automobiler, som for tiden er dieseldrevne, må høre til de automobiler, som udnyttes stærkt.

Sagkyndige regner med, at udviklingen vil gå i retning af større dieseldrift, og man kan gå ud fra, at benzinselskabernes nye servicestationer nu altid forsynes med en speciel tank med salgspumpe til gasolie til automobiler.

Benzinselskaberne har opgivet følgende tal for det *samlede antal salgspumper her i landet* pr. 1. januar:

	1951	1952	1953
Salgspumper til benzin	9388	9213	9112
Salgspumper til gasolie til automobiler ..	529	601	722

Foruden til drift af automobiler anvendes *gasolie* — som foran nævnt — også *til andre formål* og endda i store kvanta. Dette salg sker hovedsagelig til drift af tog og færges, skibsdieselmotorer, fiskerfartøjer, til brug i elektricitetsværker m. v. og til fyringsbrug, bl. a. i villaer m. v.

Benzinselskaberne har opgivet følgende tal for det samlede *salg her i landet* i de sidste 3 år dels af gasolie, dels af produkter, der er anvendelig til fremstilling af blandingsprodukter, som kan bruges i dieseldrevne automobiler, nemlig:

	1950 mill. l	1951 mill. l	1952 mill. l
<i>Salg:</i>			
Gasolie til automobiler	23,8	29,9	37,9
Gasolie til andet formål	249,6	245,1	252,0
Petroleum	69,0	78,8	79,5
Dieselolie	120,6	125,3	130,0
Let fuelolie	270,3	267,7	272,9
Spindelolie	3,0	3,0	4,0
ialt	736,3	749,8	776,3

Den gasolie, som i de omhandlede år er solgt til drift af automobiler, har således kun andraget henholdsvis 3,2 pct., 4,0 pct. og 4,9 pct. af det samlede salg af brændselsolier, som — i hvert fald efter sammenblanding — er anvendelig til drift af dieseldrevne automobiler. Efter disse tal forekommer det på nuværende tidspunkt betænkeligt at gå til en beskatning af de brændselsolier, som er anvendelig til drift af dieseldrevne motor-køretøjer.

E. Beskatning af brændselsolie i Sverige.

I Sverige opkræves en afgift på 23 sv. øre pr. liter brændselsolie, som anvendes til drift af motorkøretøjer. Enhver, som har til hensigt at anvende brændselsolie til dette formål, skal give meddelelse herom til lensstyrelsen i det len, hvor køretøjet hører hjemme.

Inden 8 dage efter udgangen af hvert kaldenderhalvår skal den skattepligtige sende angivelse om den mængde brændselsolie, som til det her omhandlede formål er blevet forbrugt i det pågældende halvår; angivelsen sendes i Stockholm til overstatholderembedet, i de øvrige byer til kommunalkontoret og på landet til politimesteren, alt i det distrikt, hvori køretøjet er hjemmehørende. De pågældende myndigheder skal overvåge, at samtlige skattepligtige afgiver de ønskede oplysninger, og at disse er rigtige og fuldstændige. Senest den 15' januar henholdsvis den 15' juli skal undtagen i Stockholm de indkomne angivelser videresendes til lensstyrelsen for nærmere undersøgelse. Lensstyrelserne, der om nødvendigt kan lade foretage en regnskabsundersøgelse, fastsætter de mængder brændselsolie, for hvilke skat skal erlægges, og den derpå hvilende afgift. Skatten skal betales i tiden mellem den 5' og den 15' i månederne februar og august.

Om straf for urigtige oplysninger i angivelsen gælder straffelovens bestemmelser.

I en i november 1953 afgivet svensk betænkning om beskatning af motorkøretøjer karakteriseres det her omtalte system for beskatning af brændselsolie til drift af motorkøretøjer som — især fra et kontrolsynspunkt — meget utilfredsstillende.

F. Sammenfatning.

De foran anførte oplysninger kan resumeres således:

Der findes for tiden kun et beskedent antal (3759) dieseldrevne automobiler her i landet, men disse dieselbiler har et meget stort forbrug af brændselsolier (38 mill. liter gasolie i 1952).

De sidste 2 år viser en stærk stigning i antallet af dieselaugtomobiler, og fra sagkyndig side regner man med en stærk stigning fremefter, hvilken opfattelse benzinselskaberne også har og disponerer efter (flere nye salgspumper til gasolie til biler).

Det er ikke muligt at afgrænse den gasolie, som benyttes i dieselmotorkøretøjerne, idet den ganske samme gasolie anvendes til andet formål i langt større omfang end til bilerne. Endvidere kan en forbruger selv uden vanskeligheder fremstille et anvendeligt blandingsprodukt og endda til næsten samme pris som gasolie.

En eventuel beskatning af brændselsolien på samme måde, som benzin beskattes, vil derfor kræve, at petroleum, hovedparten af brændselsolierne og visse kvaliteter af smøreolie inddrages under beskatningen.

7. Beskatning af påhængsvogne.

Som anført i afsnit 1 har påhængsvogne ved den hidtidige egenvægtsbeskatning været meget gunstigt stillet i forhold til de egentlige motorkøretøjer, idet afgiften pr. 100 kg bruttovægt for langt de fleste vognes vedkommende ligger fra 3 til 6 kr. imod 8—15 kr. for lastvognene, og det er klart, at man ganske bortset fra en almindelig forhøjelse af vægtafgiften alene ved overgang til bruttovægtsbeskatning ved at anvende den for motorkøretøjer foreslåede skala vil ramme påhængsvognene meget føleligt.

Hertil kommer, at medens der for de almindelige motorkøretøjer er påregnet fuld kompensation for den foreslåede forhøjelse af vægtafgiften ved en tilsvarende nedsættelse af benzinafgiften, vil denne nedsættelse kun i begrænset omfang komme driften af påhængsvognene til gode, idet motorvognenes merforbrug af benzin ved kørsel med påhængsvogne næppe er så stort, at vægtafgiftsforøgelsen fuldt modsvares af en tilsvarende besparelse i afgiften på merforbruget på benzinen.

Imidlertid har kommissionen ved forskellige stikprøver konstateret, at mange påhængsvogne ikke nær præsterer den samme årskørsel som hovedvognene, og at de i øvrigt næppe heller ved kørsel er læsset med samme udnyttelsesgrad som almindelige lastvogne. Der vil derfor være grund til gennem vægtafgiften at beskatte påhængsvogne efter en noget lavere sats. Hertil kommer, at selv om man regnede med samme udnyttelsesgrad, ville en påhængsvogn under alle omstændigheder gennemsnitlig køre med mindre vægt end en almindelig motorvogn med samme bruttovægt, idet den sidstnævnte ved absolut tomkørsel, som må antages at repræsentere en vis del af kørselen, jo dog kører med den mervægt i forhold til påhængsvognen, som motor, brændstof, chauffør m. v. udgør.

Der findes ikke for tiden tilgængeligt materiale om forholdet mellem egenvægt og bruttovægt for påhængsvogne. I nedenstående skema er imidlertid opstillet nogle hyppigt forekommende typer, der samtidig nogenlunde repræsenterer det gennemsnitlige forhold for de enkelte vægtklasser.

Egenvægt kg	Bruttovægt kg	Nuværende årsafgift kr.	Årsafgift 100% efter for- slag kr.	Stigningsprocent
100	275	13	42	224
150	550	26	84	222
300	700	39	98	151
600	2400	78	384	390
1100	3700	143	692	374
1500	4800	240	864	260
1800	6000	324	1080	233
2300	7000	460	1260	174
2500	10000	500	2400	380

I skemaet er foretaget en beregning af den fremtidige afgift af påhængsvogne, såfremt de blev beskattet fuldt efter forslaget i afsnit 3. Som det vil ses, vil der blive tale om stigninger i årsafgiften på fra 150 til henved 400 0/0.

Ved bedømmelsen af disse store stigningsprocenter må imidlertid erindres, at mange af navnlig de tunge påhængsvogne som gående efter dieselvogne hidtil har betalt dobbelt vægtafgift, hvorfor stigningsprocenten for disses vedkommende kun bliver fra ca. 40 til ca. 140.

Hertil kommer, at mange — især benzintrukne — påhængsvogne som allerede nævnt har været meget gunstigt stillet under den hidtidige beskatningsform, og det afgørende for, hvor stor en reduktion der skal foretages ved beregningen af den fremtidige afgift for påhængsvognene, vil være, i hvilket omfang denne begunstiggelse ønskes opretholdt.

Imidlertid skulle det som følge af 1) den mindre årskørsel, 2) den mindre faktiske belastning og 3) den mindre gennemsnitlige belæsning antagelig være rimeligt at sætte afgiften til $\frac{1}{3}$ af den for almindelige motorvogne gældende.

Samtidig med en almindelig ændring af beskatningsformen vil der være anledning til at ophæve bestemmelsen om, at der for påhængsvogne, trukket af dieseldrevne motorkøretøjer, også betales dobbelt vægtafgift. Ganske vist vil benzintrukne påhængsvogne medføre en vis mindre forøgelse i hovedvognens benzinformbrug og dermed i den årlige afgift; men denne forøgelse er næppe så stor, at den med de nugældende afgifter ækvivalerer de dieseltrukne påhængsvognes dobbelte vægtafgift, og ved en forøgelse af vægtafgiften og nedsættelse af benzinafgiften vil forholdet blive yderligere forrykket.

8. Afgiftsberegningen for sættevogne etc.

Som nærmere begrundet i afsnit 2 og 3 har grundlaget for udarbejdelsen af vægtafgiftsforslaget bl. a. været, at de tunge, og da navnlig de meget tunge køretøjer, ved en progression i vægtafgiftsskalaen skulle betale en forholdsvis højere vægtafgift.

Da det imidlertid i højere grad er disse køretøjers store akseltryk end den totale vægt, der vil forårsage merudgifterne ved vejnettets udbygning

og vedligeholdelse, vil der være anledning til at foretage en lempeligere skatteberegning i de tilfælde, hvor den store vægt er fordelt på 3 eller flere aksler.

For dette taler også den omstændighed, at der, som omtalt i afsnit 7, er foreslået en betydelig lempeligere afgiftsberegning af påhængsvogne, idet man må formode, at en høj beskatning af sættevogne eller andre 3-akslede vogne i forhold til påhængsvognstog (måske på tværs af den tekniske udvikling) vil forøge brugen af disse sidste.

En afgiftsreduktion vil kunne gives på to måder: enten ved simpelthen at fastsætte en eller anden *procentsats for nedsættelsen* eller også ved at *beregne afgiften separat for den eller de overskydende aksler*. For den første måde taler, at denne rent administrativt ville være den enkleste, medens den sidste antagelig ville være mest i overensstemmelse med vægt-afgiftssystemets opbygning og motivering. Hertil kommer, at samtlige data vedrørende akseltryk fremgår af køretøjernes motorattester, således at en særlig beregning ikke skulle volde besvær, navnlig da der jo i øvrigt ved overgang til bruttovægtsbeskatning alligevel skal foretages omberegning for samtlige køretøjer.

Om virkningen ved en reduktion kan gives følgende eksempel, der samtidig vil kunne være vejledende for en eventuel beregning af en procentuel nedsættelse. Et sættevognstog med en største tilladte vægt på 10.200 kg har vægten fordelt med ca. 6600 kg på motorvognen og 3600 kg på selve sættevognen. Efter forslaget skulle dette uden reduktion betale 27 kr. pr. 100 kg, eller 2754 kr. Beregner man afgiften separat for de to køretøjsdele, bliver det 1188 kr. for motorvognen og 576 kr. for påhængsvognen, eller i alt 1764 kr. Er der tale om et dieselskøretøj, fordobles disse satser.

Til sammenligning kan tjene, at et *påhængsvognstog* med en samlet bruttovægt på 10.400 kg fordelt med 6800 kg på hovedvognen og 3600 kg på påhængsvognen efter forslaget kun *skal betale 1416 kr.*

Hvad der gælder for sættevognstog, gælder selvsagt også for almindelige 3-akslede vogne (herunder også rutebiler), idet det i henseende til belastningen m. v. på vejen er det samme, om akslerne er fordelt med 2 på motorvogn og 1 på sættevogn i det ene tilfælde eller med 1 forrest på vognen og 2 bagest på vognen i det andet tilfælde.

Som beregningsregel for begge typer vil gælde, at skatten beregnes separat for bageste aksel.

I visse tilfælde anvendes samme sættevogn af flere motorvogne og omvendt flere sættevogne af en motorvogn. Dette skulle imidlertid ikke give anledning til problemer ved afgifternes beregning, hvis *afgiftsvægten for motorvognene som nu beregnes i forhold til bruttovægten med største sættevogn tilkoblet*, og sættevognene skal jo hver især beregnes i henhold til bruttovægten på deres egen aksel uden hensyn til, hvilken motorvogn der trækker.

9. Særdtalelser om dieseldrevne omnibusser.

Johs. Hansen ønsker at udtale, at den foreslåede omlægning af motorafgifterne, således at fremtidig en væsentlig større del af disse skal opkræves — også af kollektive transportmidler — som en fast årlig vægtafgift, for dieseldrevne automobiler, for hvilke der skal svares dobbelt vægtafgift, vil betyde en meget væsentlig afgiftsforøgelse. Denne afgiftsforøgelse vil blive ekstraordinært stor for omnibusser og rutebiler, da vægtafgiften efter de påtænkte forslag fremtidig skal beregnes efter køretøjernes bruttovægt i stedet for som hidtil efter nettovægten. Som andetsteds anført er det endvidere tanken, at trolleyomnibusser, der hidtil har været fritaget for vægtafgift, fremtidig skal være afgiftspligtige.

Der er af Københavns sporveje foretaget nogle beregninger over, hvilken betydning de påtænkte afgiftsforøgelser vil have for sporvejenes økonomi. Det bemærkes herved, at sporvejene i stadigt større omfang bestrider lokaltrafikken i København og Frederiksberg med omnibusser, og at det påregnes, at sporvejenes buspark i løbet af et årstid vil være på ca. 200 dieselbusser og 14 trolleybusser. Beregningerne viser, at sporvejenes samlede udgifter til vægtafgift for dieselomnibusser vil stige fra ca. 748.000 kr. til ca. 1.739.000 kr., d. v. s. med et beløb på ca. 991.000 kr., hvilket er en stigning på ca. 133 $\frac{0}{0}$. Hertil kommer en yderligere udgiftsstigning på ca. 140.000 kr., hvis der fremtidig skal betales vægtafgift af trolleybusser, således at der må påregnes en samlet udgiftsstigning på mere end 1,1 mill. kr. pr. år.

Gennemførelsen af de påtænkte forhøjelser vil være en yderligere belastning af sporvejenes anstrengte økonomi, og den vil — hvis forøgelse af underskuddet, der for regnskabsåret 1953/54 skønnes at ville blive ca. 20 mill. kr., skal undgås — nødvendiggøre en takstforhøjelse. Denne takstforhøjelse skal mindst være på 5 øre pr. billet og vil ikke kunne undgå at medføre et vist passagerfrafald.

Et sådant passagerfrafald er ensbetydende med, at publikum i højere grad benytter individuelle transportmidler fremfor kollektive, og da individuelle transportmidler er langt mere pladskrævende end kollektive, vil en forhøjelse af beskatningen af kollektive trafikmidler forøge pladsbehovet i gaderne, således at man før eller senere vil blive tvunget til kostbare gadeudvidelser. Dette er i strid med moderne teorier, hvorefter det bør tilstræbes, at så mange som muligt benytter kollektive trafikmidler, der beslaglægger langt mindre plads pr. befordret passager end individuelle transportmidler. Disse er også dyrere for samfundet end de kollektive.

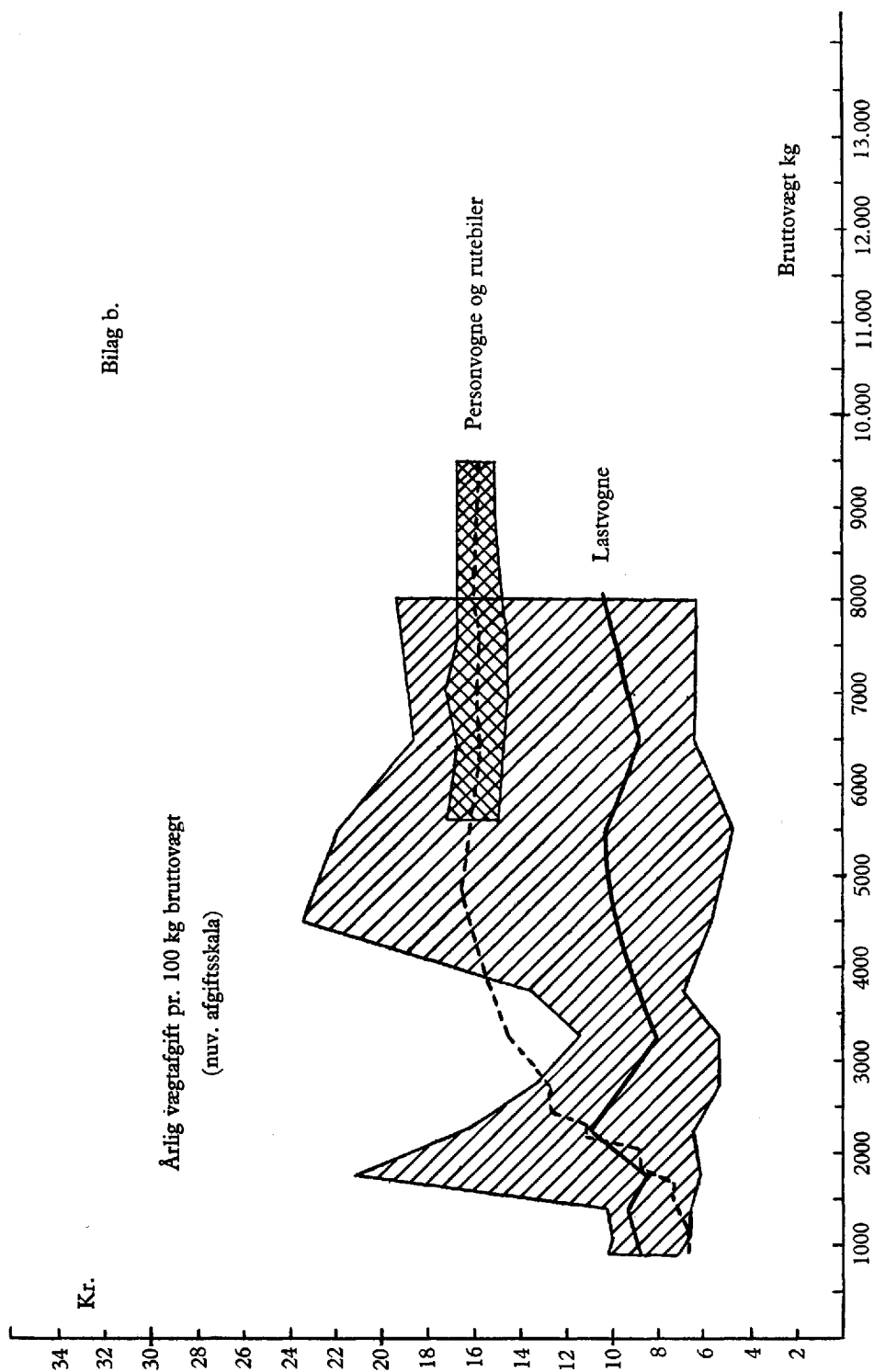
De nugældende bestemmelser om fritagelse for omsætningsafgift for køretøjer, der skal benyttes på koncessionerede ruter, hvilken fritagelse agtes bevaret, er formentlig udtryk for, at den kollektive trafik bør begunstiges mest muligt. Denne linie bør fortsættes derved, at beskatningen af motorkøretøjer, der benyttes på sådanne ruter, ophæves eller i hvert

fald holdes så lavt som overhovedet muligt, idet det, som det fremgår af foranstående, udfra en samfundsmæssig betragtning må betegnes som uheldigt, at kollektive trafikmidler beskattes.

I øvrigt bemærkes, at den foreslåede gennemsnitsvægt pr. passager, 75 kg, der agtes anvendt til bruttovægtberegningen, utvivlsomt ligger langt ud over den faktisk forekommende gennemsnitsvægt, i hvert fald når der er tale om bykørsel, hvor passagererne kun medbringer bagage i meget beskeden omfang. Der kan herved henvises til, at der i Sverige regnes med en gennemsnitlig passagervægt på 70 kg, og at der i England regnes med 64 kg. Der bør derfor foretages en nedsættelse af passagervægten, i hvert fald når der er tale om busser, der anvendes i udpræget bytrafik.

E. I. Ipsen kan tilslutte sig de af *Johs. Hansen* fremsatte synspunkter.

Antal vare- og lastbiler den 31. december 1951.													Bilag a	
Egenvægt:	Bruttovægt		1000 kg	1199 kg	1200 —	1500 —	2000 —	3000 —	4000 —	5000 —	6000 —	7000 —	8000 kg	I alt
	Indtil	1000 kg	1000 kg	1499 kg	1999 kg	2999 kg	3999 kg	4999 kg	5999 kg	6999 kg	7999 kg	og derover		
Indtil 1000 kg.....	1565	4376	4998	2239	28	4	—	—	—	—	—	—	—	13210
1000—1199 -	—	65	726	6149	700	6	—	—	—	—	—	—	—	7646
1200—1499 -	—	—	30	2863	3099	435	4	—	—	—	—	—	—	6431
1500—1999 -	—	—	—	80	1879	6561	2045	81	11	5	—	—	—	10662
2000—2499 -	—	—	—	—	125	499	3611	4762	3459	303	21	12780	—	9223
2500—2999 -	—	—	—	—	26	32	152	1405	4337	2904	367	9223	—	3003
3000—3999 -	—	—	—	—	—	31	44	111	642	1164	1011	3003	—	601
4000—4999 -	—	—	—	—	—	—	12	37	37	70	445	601	—	157
5000—5999 -	—	—	—	—	—	—	—	16	9	6	126	157	—	66
6000—6999 -	—	—	—	—	—	—	—	—	6	14	46	66	—	77
7000 og derover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	64	77	—	63856
I alt.....	1565	4441	5754	11331	5857	7568	5868	6412	8501	4479	2080	63856	—	



Antal lastroge pr. 31/12-51	Bruttovægt kg	Egenvægt kg	Nuværende afgift pr. år kr.	Fremtidig afgift pr. 100 kg brutto kr.	pr. år kr.	Stignings- procent	(1) × (4) 1000 kr.	(1) × (6) 1000 kr.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1500	900	600	78	14	126	62	117	189
4000	1100	700	91	14	154	70	364	616
1900	1250	750	104	14	152	75	198	346
3100	1350	875	117	14	196	68	363	608
2200	1575	950	130	16	256	97	286	563
6100	1600	1075	143	16	256	79	872	1562
2800	1700	1250	169	16	272	61	473	762
3100	2200	1400	182	16	353	94	564	1094
1800	2900	1900	342	16	464	36	616	835
6600	3600	1700	272	16	576	112	1795	3802
1800	4100	2100	420	18	738	76	756	1328
2100	4200	1900	342	18	756	121	718	1588
1800	4800	2200	440	18	864	96	792	1555
4800	5700	2400	480	18	1026	114	2304	4925
1400	5700	2606	546	18	1026	88	764	1436
2600	6200	2600	546	18	1116	108	1419	2902
2600	6250	2375	480	18	1134	136	1248	2948
600	6500	2300	460	18	1170	154	276	702
300	6800	2400	480	18	1224	155	144	367
1100	6800	2600	546	18	1224	124	601	1346
600	6800	2900	696	18	1224	76	418	734
600	6800	3100	806	18	1224	52	484	734
400	7100	2700	594	18	1278	115	238	511
600	7200	3300	924	18	1296	36	554	778
1000	7500	2700	594	18	1350	127	594	1350
600	7700	2700	594	18	1386	133	356	832
600	7700	3200	864	18	1386	61	518	832
900	7900	2800	644	18	1422	121	580	1280
400	8000	2900	696	18	1440	106	278	576
600	8000	3200	864	18	1440	67	518	864
400	9000	3400	986	18	1620	64	394	648
200	9000	4700	1410	18	1620	15	282	324
200	9500	4400	1320	21	1995	51	264	399
100	10000	5000	1500	24	2400	60	150	240
I alt 59400	•	•	•	•	•	95	20300	39576

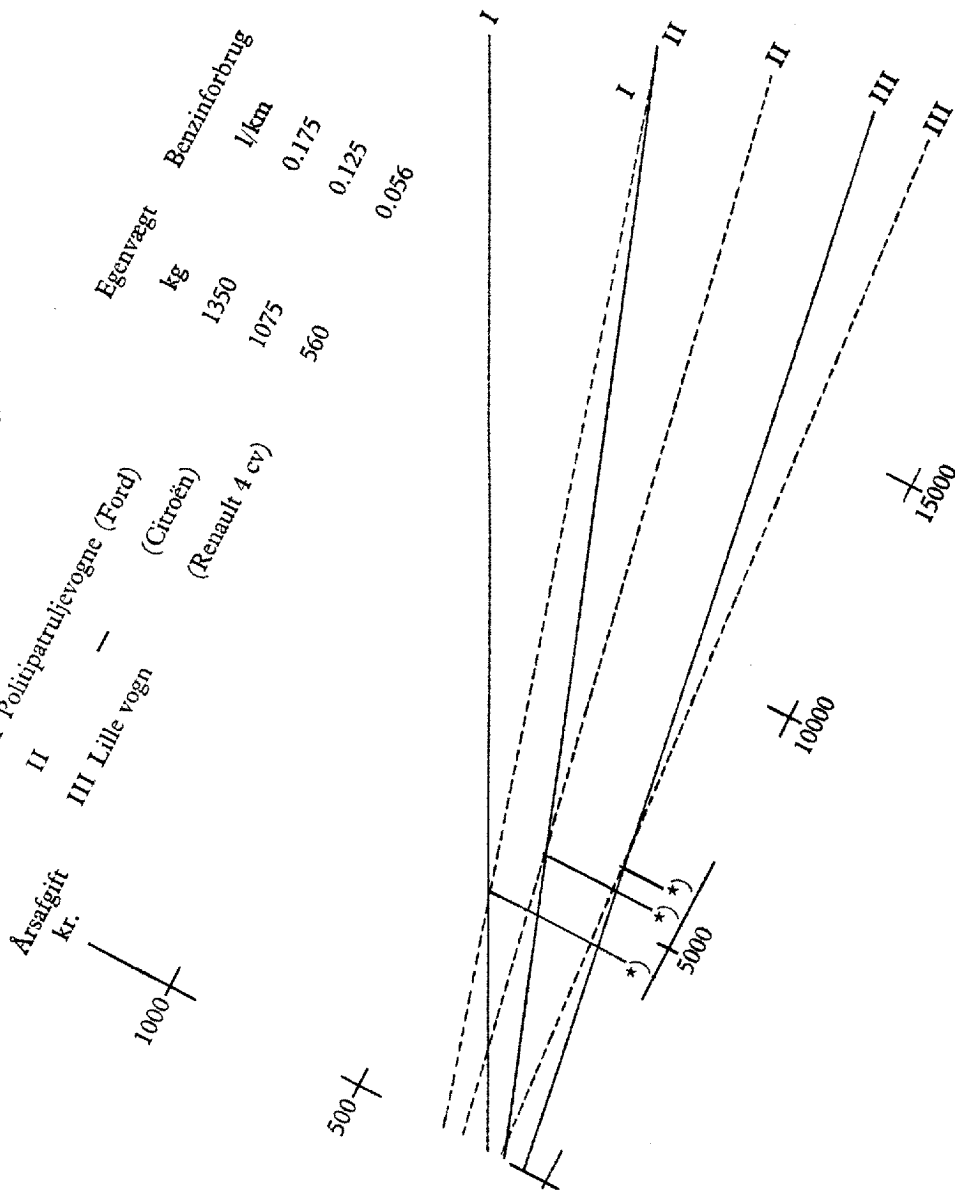
Antal 31/12-52	Forslag til og virkning af fremtidig vægtafgift for personbogne.							Bilag d.	
(1)	Egenvægt kg	Beregnet bruttovægt kg	Nuværende årsafgift kr.	Fremtidig afgift pr. 100 kg bruttovægt kr.	pr. år kr.	Stignings- procent	(1) × (4) 1000 kr.	(1) × (6) 1000 kr.	(9)
1665	under 600	800	50	14	112	122	83	186	
4840	601—700	1000	70	14	140	100	339	678	
19450	701—800	1100	80	14	154	92	1556	2995	
14395	801—900	1300	90	14	182	102	1296	2620	
10470	901—1000	1400	100	14	196	96	1047	2052	
45005	1001—1200	1500	110	14	210	90	4951	9451	
29810	1201—1500	1800	156	16	288	85	4650	8585	
6330	1501—2000	2200	275	16	330	20	1741	2089	
440	2001—2500	2900	460	16	464	1	202	204	
105	2501 og over	3300	594	16	528	-11	62	55	
132.510	•	•	•	•	•	81	15.927	28.915	

Forslag til og virkning af fremtidig vægtafgift for rutebiler.

Antal pr. 31/12—52	Egenvægt kg	Beregnet bruttovægt kg	Nuværende afgift pr. år kr.	Fremtidig brutto pr. 100 kg kr.	Fremtidig årsafgift pr. år kr.	Stigning i procent	(1) × (4) 1000 kr.	Bilag e. (1) × (6) 1000 kr.
			(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
130	indtil 2000	2700	306	16	432	41	40	56
250	2001—3000	3800	460	16	608	32	115	152
830	3001—4000	5700	875	18	1026	17	726	852
760	4001—5000	7500	1175	18	1350	15	893	1026
480	5001—6000	8500	1400	18	1530	9	672	734
250	6001—7000	9700	1650	24	2328	41	413	582
230	7001—8000	11500	1875	33	3795	102	431	873
100	over 8000	13000	2250	40	5200	131	225	520
3030	•	•	•	•	•	36	3515	4795

Virkning af fremtidig afgift for påhængsvogne.

Egenvægt kg	Beregnet bruttovægt kg	Nuværende årsafgift kr.	Fremtidig årsafgift kr.
		(3)	(4)
(1)	(2)	(3)	(4)
100	275	13	14
150	550	26	28
300	700	39	33
600	2400	78	128
1100	3700	143	197
1500	4800	240	288
1800	6000	324	360
2300	7000	460	420
2500	10000	500	800
2800	12000	644	1440



Motorkommissionen af 1947.
Teknisk udvalg.

Arsafgift.
Kr.

2800+

2600+

2400+

2200+

2000+

1800+

1600+

1400+

1200+

1000+

800+

600+

400+

200+

0+

Egenvægt
Bruttovægt
Benzinforbrug
l/km

IV Varevogn (Bedford)
V do. (Morris Com)
VI Lastvogn (Bedford)

900
1925
2025

1250
3300
4100

0.09
0.18
0.20

Bilag g. Kurveblad 2.

Samlet årlig benzin- og vægtafgift.
----- Nuværende.
(* Ligevægt. ----- Forslag.

VI

V

VI

V

IV

IV

VI(*)

V(*)

IV(*)

5000

10000

15000

20000

25000

30000

Årskørsel (km).

Motorkommissionen af 1947.

Teknisk udvalg.

Bilag h. Kurveblad 3. IX

Årsafgift kr.

8000+
7000+
6000+
5000+
4000+
3000+
2000+
1000+
+0

Egenvægt
kg

VII Ford
VIII Chevrolet
IX Dodge

Bruttovægt
kg

2500
2400
2550

Benzinforbrug
l/km

0.25
0.33
0.40

VIII

IX

VII

VIII

VII

Samlet benzin- og vægtafgift.

Store lastbiler.

— Nuværende.

- - - Forslag.

*) Ligevægt mellem gl. og ny afgift.

+ 10000
+ 10000
+ 20000
+ 30000
+ 40000
+ 50000
+ 60000
+ 70000
Årskørsel (km).

Motorkommissionen af 1947.

Teknisk udvalg.

Bilag i. Kurveblad 4.

XI

X

Årsafgift.
kr.

15000|

Egenvægt Bruttovægt Benzinforbrug

kg kg l/km

X International

4430 10560 0.45

XI Køleeksportvogne

5500 11000 0.45

10000|

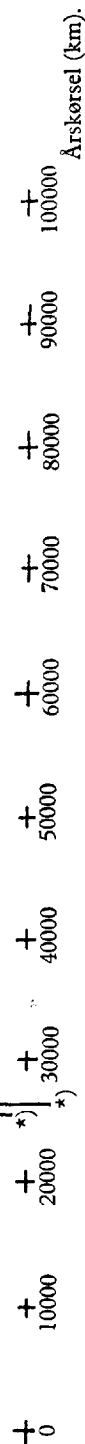
Samlet årlig benzin- og vægtafgift.

Meget store lastvogne.

— Nuværende.

- - - Forslag.

*) Ligevægt.

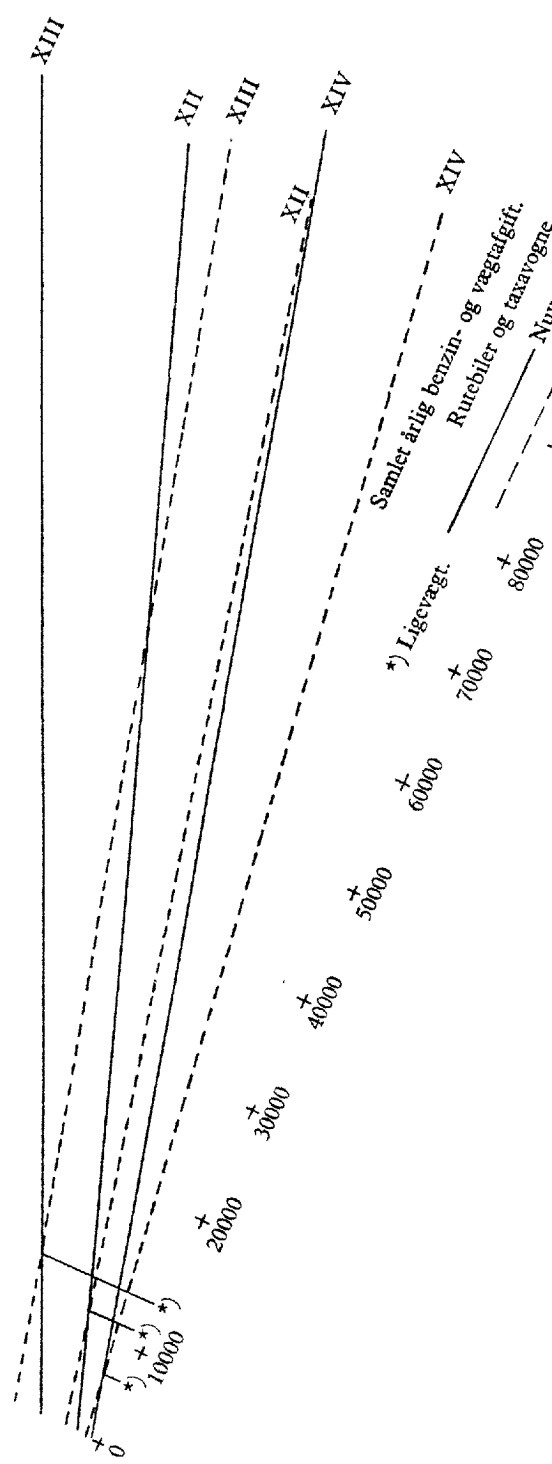


Arsafgift
kr.
15000 +

Motorkommissionen af 1947.
Teknisk udvalg.

	Egenvægt kg	Passagerer stk.	Benzinforbrug l/km
XII Turistbil	2500	25	0.25
XIII D.S.B. rutebil	5500	35	0.34
XIV Taxa	1400	6	0.18

Bilag i. Kurreblad 5.



Oversigt over de produkter, der almindelig fremkommer ved destillation af råolie, og som ligger mellem benzín- og smøreoliedestillaterne.

Vare- betegnelse	Farve	Destillations- grænser °C	Viskositet ¹⁾ Engler v/ 20° C	Cetantal ²⁾	
petroleum	vandklar	150—300	1,1	over 50	
gasolie	lys gul til mørk rød	190—400	1,3—1,8	over 45	
dieselolie					
1. type	mørk rød til sort	190—400	1,8—2,6	30—40	med et indhold af residium på indtil 10%.
2. type	sort	190—400	5—7	30—40	blanding af gasolie og dieselolie af type 1 med residium i højere procenter, f. eks. 30%.
3. type	sort	?	over 40	varierer efter o- liens behandling og oprindelse	residuumskvaliteter uden væsentlig indhold af destillater. Stort indhold af svovl, hårdasfalt m. v.; næppe anvendelig til højkomprimerede dieselmotorer.
let fuelolie	?	?	20	?	residuumskvaliteter med et større eller mindre indhold af destillater. Ofte beslægtet med dieselolie af type 2 og med stort indhold af svovl, carbon, hårdasfalt o. lign.
svær fuelolie	?	?	60—900	?	residuumskvaliteter uden væsentlig indhold af destillater. Ofte identisk med dieselolie af type 3 og med særlig stort indhold af svovl, carbon, hårdasfalt o. lign. Kun anvendelig som fyringsolie.

¹⁾ angiver varens sejlflydendehed.

) - - selvantændelighed.

Følgende blandingsvarer er anvendelig til drift af højkomprimerede dieselmotorer, f. eks. til drift af automobildieselmotorer, traktordieselmotorer m. v.:

1. gruppe — petroleum
gasolie } blandet i alle forhold.
tynde smøreolier }
2. gruppe — petroleum
gasolie } blandet med dieselolie af type 1 indtil 50%.
tynde smøreolier }
3. gruppe — petroleum
gasolie } blandet med let fuelolie eller svær fuelolie
indtil 50%.

IV. Benzinafgift.

1. Indledning.

Der findes for tiden 3 slags benzinafgifter:

1) benzinafgiften til almindelige vejformål (34 øre pr. liter), 2) benzin-afgifter til finansiering af forskellige broarbejder m. v. og særlige vej-anlæg (2 øre pr. liter) og 3) den statskassen tilfaldende benzinafgift (5 øre pr. liter).

Alle benzinafgifter behandles ens såvel i skatteteknisk henseende som med hensyn til afgiftsfritagelser, og kommissionen går ud fra, at dette også fremtidig vil blive tilfældet, uanset om benzinen fortsat måtte blive beskattet til flere formål.

2. Det afgiftspligtige vareområde.

I § 1, stk. 2, i lov nr. 132 af 29' juni 1927 om afgift af benzin er det afgiftspligtige vareområde fastsat således: »Ved benzin forstås i denne lov petroleumsbenzin (herunder samtlige fraktioner af rå petroleumsbenzin) samt blandinger af petroleumsbenzin og tilsvarende tjæredestillater«. Endvidere er det fastsat, at der ved anmærkning på finansloven kan fastsættes ændrede bestemmelser om, hvilke arter af mineralolieprodukter og destillater af tjæreprodukter og lignende der skal betragtes som afgiftspligtig benzin.

Fra tolddepartementets side er der i kommissionen gjort rede for, at nævnte definition har givet anledning til en del vanskeligheder, og at dette må formodes fremdeles at blive tilfældet på grund af den tekniske udvikling, som benzinfremstillingen antagelig stadig vil være undergivet. Eksempelvis er der peget på, at den af kul fremstillede syntetiske benzin ikke omfattes af lovens tekst, men da den er ligeså anvendelig til drift af motor-køretøjer som benzin fremstillet af jordolie, er den alligevel blevet henført til afgiftspligten. Endvidere har der været tvivl om visse specialbenziner til teknisk brug, som lå ved grænsen for afgiftspligten.

Kommissionen mener, at man i udkastet til en ny lov bør afstå fra at stille forslag om en udtømmende definition af benzin, og at det bør overlades til et særligt nævn at afgøre, hvad der skal forstås ved benzin. Reglerne for nævnets sammensætning og kompetence er i overensstemmelse med den af rigsdagen i de senere år vedtagne afgiftslovgivning.

3. Beskatningsgrundlaget.

Benzinforbruget i Danmark dækkes for tiden udelukkende af benzin, der indføres fra udlandet, og fremstilling af benzin her i landet har hidtil kun fundet sted lejlighedsvis på en enkelt fabrik og kun omfattet et ganske ringe kvantum i forhold til årsforbruget. Indenlandsk fremstilling af benzin vil dog i den nærmeste fremtid atter blive aktuel. A. P. Møllers Rederier har et raffinaderi — Mærsk Raffinaderiet — under bygning på Amager. Raffinaderiet skal som hovedprodukt fremstille belysningsgas af råolie til Københavns kommune, men ved denne fabrikation fremkommer der som biprodukter bl. a. benzin og brændselsolier.

Importen af benzin finder sted til forskellige tankanlæg, som findes både i København og provinsen. Disse tanke er forud opmålt af toldvæsenet og benzinselskaberne, og når benzinen er pumpet fra tankskibet til lagertankene, foretages der en opgørelse af det indførte kvantum.

Afgiften af importeret benzin opkræves som en *indførselsafgift*, idet det i den gældende lov er fastsat, at afgiften skal berigtiges ved varernes toldklarering. Der er givet toldbestyrelsen bemyndigelse til at tilstå benzinimportørerne m. v. en kreditordning ligesom for visse toldafgifter. Ved hver import opgøres det afgiftspligtige kvantum, som tilskrives en kreditkonto, og varerne stilles derefter til kreditlagerhaverens fri rådighed, således at han kan afsætte dem uden toldvæsenets videre mellemkomst. Toldvæsenet foretager hvert kvartal eftersyn af kreditlageret, og såfremt benzinen ikke kan forevises som beholdning, men er udleveret fra kreditlageret til gadetankene eller direkte til forbrugerne, må afgiften indbetales til toldvæsenet.

Fremstilling af benzin må kun finde sted efter forud indhentet tilladelse fra toldbestyrelsen og mod betaling af samme afgift som for indført benzin.

Kommissionen har behandlet dels det på rigsdagen og af benzinselskaberne gentagne gange rejste spørgsmål om en ændring af *omregningstemperaturen* for benzin, dels en henvendelse fra benzinselskaberne om, at benzinafgiften må blive omlagt til at være en *salgsafgift*, således at afgiften svares efter det af benzinselskaberne bogførte og af en statsautoriseret revisor attesterede salg.

Toldbestyrelsen er i henhold til den gældende lov bl. a. bemyndiget til at fastsætte regler for bestemmelsen af benzinmængden (literantallet) til brug ved beregning af afgiften, og med henhold hertil er det administrativt fastsat, at afgiften skal beregnes på grundlag af benzinenes rumfang ved 15° C. Når man i 1927, da benzinafgiften blev indført her i landet, valgte denne omregningstemperatur, skyldtes det dels, at man i Sverige, hvis benzinlovgivning var forbillede for den her i landet indførte benzinafgift, benyttede denne temperatur, dels at 15° C er den almindelig anvendte temperatur ved laboratorieundersøgelser af olieprodukter.

Benzinen udvider sig ved stigende temperatur og reduceres ved faldende temperatur. Benzinen's udvidelseskoefficient er 0,0011 pr. ° C: det vil sige, at en temperaturændring på 1° C i en beholdning på 1 mill. liter medfører en forandring på 1.100 liter.

Benzinselskaberne har anmodet om, at omregningstemperaturen må blive ansat til ca. 8° C under henvisning til, at dette er den danske gennemsnitstemperatur. Kommissionen mener imidlertid, at spørgsmålet ikke er af afgiftsmæssig men af prismæssig karakter. Det forhold, at benzinafgifterne afregnes ved 15° C, må derfor tages i betragtning ved kalkulation af salgsprisen. I denne forbindelse bemærkes, at en reduktion af omregningstemperaturen fra 15° C til 8° C med de nugældende benzinafgifter — 41 øre pr. liter — kun vil betyde en afgiftsbesparelse på $\frac{1}{3}$ øre pr. liter, således at denne reduktion alene under ganske bestemte pris- og omkostningsforudsætninger vil få betydning for forbrugerne.

Kommissionen kan ikke anbefale en ændring af omregningstemperaturen. Derimod mener man, at den hidtil benyttede omregningstemperatur på 15° C bør søges lovfæstet.

Benzinselskabernes anmodning om, at benzinafgiften må blive ændret fra en indførselsafgift til en salgsafgift, er motiveret med ønsket om, at selskaberne opnår fritagelse for at betale afgift af det svind, som opstår under benzinen's oplagring, fordeling m. v.

Det er fra tolddepartementets side gjort gældende, at den foran nærmere omtalte afregningsordning, der iøvrigt også anvendes over for andre told- og indførselsafgifter, er meget effektiv og den billigste at administrere. Endvidere er der henvist til, at en imødekommelse på dette område vil få konsekvenser over for andre told- og forbrugsafgifter, ligesom det kan forventes, at tilsvarende krav vil blive rejst fra detailhandelens side. Iøvrigt er kommissionen af den opfattelse, at også spørgsmålet om afgiftsfritagelse for svindet af benzin i første række er af prismæssig natur. — Man kan herefter ikke anbefale, at den nuværende afregningsordning ændres.

Tholstrup ønsker at tage forbehold på dette punkt.

4. Afgiftsfritagelse og -godtgørelse.

Ved § 5 i loven af 1927 med senere ændringer samt ved § 8 i lov nr. 135 af 28. april 1931 er der givet toldbestyrelsen bemyndigelse til at tilstå afgiftsfritagelse eller -godtgørelse for benzin, der anvendes til visse formål.

Der kan efter disse lovbestemmelser indrømmes *fritagelse for eller tilbagebetaling af erlagt afgift af benzin*, som anvendes til

1. jernbanemotorkørsel,
2. motorer i flyvemaskiner,
3. motorer i fartøjer, som tilhører staten, kommunen eller offentlige institutioner,

4. motorer i fiskerfartøjer,
5. motorer i fartøjer, der benyttes i andet erhvervsmæssigt øjemed end fiskeri, og hvis ejere eller brugere er sammensluttet i en forening,
6. drift af stationære motorer og sådanne motordrevne køretøjer, som ikke er indregistreringspligtige og ikke benyttes til kørsel på offentlig vej udover den i henhold til motorlovens § 2, stk. 2 og 3, tilladte kørsel,
7. anden teknisk brug end motordrift.

ad punkt 4 (fiskerfartøjer). Afgiftsgodtgørelsen ydes af toldvæsenet, men fiskerikontrollen fører kontrol med fiskernes benzinforbrug.

ad punkt 5 (erhvervsfartøjer iøvrigt). Godtgørelse ydes kun gennem foreninger, der har fået bevilling hertil fra tolddepartementet, og som påtager sig garantien for, at benzinen er anvendt i fartøjerne til motordrift under fartøjernes benyttelse i erhvervsmæssigt øjemed. Benzinen skal som hovedregel indlades i fartøjerne under toldvæsenets kontrol.

ad punkt 6 (landbrugstraktorer m. v.). Spørgsmålet om afgiftsfrihed for benzin til landbrugstraktorer og om ikke-indregistrerede landbrugs-traktorerers adgang til kørsel på offentlig vej har været til behandling i kommissionens afgiftsudvalg, og herom har udvalget den 16' marts 1949 afgivet en særlig betænkning, som er offentliggjort i rigsdagstidende 1949—50, tillæg A, spalte 5335 ff. Spørgsmålet har imidlertid senere fået sin løsning ved ændring af de hidtidige lovbestemmelser på dette område, senest ved lov nr. 76 af 31' marts 1954 om forlængelse af lov nr. 55 af 29' februar 1952 om ændring i lov om motorkøretøjer m. v. (»traktor-loven«).

Ordningen går ud på, at der må anvendes afgiftsfri benzin i sådanne motordrevne køretøjer, som ikke er indregistreringspligtige og ikke benyttes til kørsel på offentlig vej udover den i henhold til *motorlovens* § 2, stk. 2 og 3, tilladte kørsel.

I henhold til *motorlovens* § 2, stk. 2, må bl. a. *langsomtgående traktorer*, der ganske overvejende anvendes uden for vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber, uden at være indregistreret benytte vejene til egen-transport og som trækraft for arbejdsredskaber til og fra arbejdssted eller reparator. Ved langsomtgående traktorer forstås traktorer, der højst kan køre med en hastighed af 30 km i timen, og ligestillet med arbejdsredskaber er påhængsvogne, der alene benyttes til transport af redskaber. For så vidt traktoren tilhører en land- eller skovbrugsejendom og kun benyttes i den pågældende bedrift, kræves der ikke førerbevis til kørselen på offentlig vej, men føreren skal være fyldt 16 år.

I henhold til *motorlovens* § 2, stk. 3, kan ejere af *landbrugs- og skovbrugsejendomme (herunder gartnerier)* efter anmeldelse til politiet opnå godkendelse af traktorer af ovennævnte art til transport af produkter, der hidrører fra eller skal benyttes i vedkommende land- eller skovbrugs-

virksomhed, til og fra ejendommen eller mellem dele af denne. Benzin-drevne traktorer må dog ikke anvendes udover en afstand af 10 km fra ejendommen til transport til industriel brug af produkter, der hidrører fra virksomheden, f. eks. sukkerroer til fabrikation af sukker og saft; dog må sådan transport altid ske til nærmeste jernbanestation. For traktorer i sameje mellem ejere eller brugere af flere ejendomme kan godkendelse kun meddeles, såfremt samejet kun omfatter een traktor, og ingen af samejerne tillige selv er ejer af en traktor.

De godkendte traktorer opføres i et særligt register hos politiet, og som bevis for godkendelsen forsynes traktorerne med et kendingsmærke, en rund metalplade med grøn bund, som foroven angiver politikredsens nummer og forneden løbenummeret i politiets register.

Godkendte traktorer må ikke anvendes til transport af produkter tilhørende andre end traktorens ejer eller bruger. Det vil således f. eks. være ulovligt at anvende traktorer til mælkekørsel for andre. Den af godkendelsen følgende tilladelse til transport omfatter iøvrigt ved bedrifter, der tillige driver anden virksomhed end land- og skovbrug — f. eks. mosebrug eller teglværk — kun transport af produkter til og fra den del af den samlede virksomhed, der kan anses som land- eller skovbrugsbedrift.

En virksomhed, der udelukkende drives som maskinstation, kan ikke få sine traktorer godkendt. Har maskinstationen eget landbrug, kan traktorerne dog godkendes til kørsel med produkter til og fra landbrugsvirksomheden.

Såvel godkendte som ikke godkendte traktorer skal være ansvarsforsikret, og der kræves førerbevis til kørsel med godkendte traktorer.

Af godkendte traktorer svares vægtafgift med $\frac{1}{4}$ af den normale afgift for benzindrevne køretøjer, medens ikke godkendte traktorer er fritaget for vægtafgift.

ad punkt 7 (anden teknisk brug end motordrift). Der er herunder bl. a. givet afgiftsfrihed for benzin til følgende formål:

- a. tøjrensning,
- b. rensning og afvaskning af maskiner, maskindele, sats, klicheer, valser, automobilchassiser, værktøj m. v.,
- c. ekstraktion og opløsning af varer, f. eks. ekstraktion af soyabønner og fedtstoffer, opløsning af rågummi og asfalt,
- d. fremstilling (herunder fortynding) af farvevarer, pudsecreme, skocreme, bonevoks, mopolie, fejepulver, insektdræbende sprøjtemidler, imprægneringsmidler m. v.,
- e. andre formål, såsom brændstof i blæselamper og loddelamper, trykprøvning af stålflasker, affedtning af skind, afprøvning af motorer på prøvestand.

Der gives ikke bevilling for benzin til fremstilling af varer, der er an-

vendelig til drift af motorkøretøjer, og der gives heller ikke bevilling til virksomheder, der forhandler benzin (automobilværksteder o. lign.).

Kontrollen med det afgiftsfri benzinforbrug udøves af toldvæsenet bortset fra kontrollen med den under punkt 4 omhandlede afgiftsfrihed for benzin til fiskerfartøjer.

Spørgsmålet om størrelsen af det årlige minimumskvantum, som toldbestyrelsen i henhold til § 5, stk. 2, i lov nr. 132 af 29. juni 1927 er bemyndiget til at fastsætte for opnåelse af bevilling til afgiftsgodtgørelse, har været behandlet i kommissionens afgiftsudvalg. Der var i udvalget enighed om at foreslå, at nævnte minimumsgrænse fastsættes til et årsforbrug på mindst 300 liter benzin. Efter at finansministeren har tiltrådt udvalgets forslag, er spørgsmålet ordnet administrativt.

Kommissionen har drøftet en henvendelse fra Dansk Motorbåds Union om, at der må blive åbnet adgang til at yde afgiftsfritagelse for den benzin, der anvendes til drift af *lystfartøjer* (motorbåde m. v.). Unionen har i sin henvendelse bl. a. henvist til, at det føles urimeligt, at motorbåde-ejerne m. v. gennem betaling af benzinafgifterne skal yde tilskud til vedligeholdelse af gader og veje. Såfremt det af hensyn til vanskelighederne med gennemførelsen af den fornødne kontrol ikke er muligt at indrømme den ansøgte afgiftsfrihed, foreslår unionen, at der af det samlede afgiftsprovenu årligt stilles et beløb til rådighed til istandsættelse m. v. af bådehavne, broer m. v., som benyttes af lystfartøjerne eller ejes af motorbåds-klubberne.

Der er fra tolddepartementets side gjort rede for, at det ikke er muligt at etablere en tilsvarende refusionsordning som den, der er gældende for erhvervsfartøjer, jfr. foran. Endvidere er det fremhævet, at lystfartøjer i modsætning til erhvervsfartøjerne ikke skal klarere og derfor ikke er underkastet toldvæsenets kontrol. Lystfartøjerne kan færdes frit i de danske farvande, og de kan gøre anløb også på steder, hvor der ikke findes toldvæsen, således at der ikke er nogen mulighed for fra toldvæsenets side at føre kontrol med, at benzinen tages ombord og bruges i fartøjet.

For så vidt angår unionens subsidiære forslag henvises til kommissionsbetænkningens I. del.

5. Farvning eller mærkning af afgiftsfri benzin.

Kommissionens afgiftsudvalg har under sine drøftelser — navnlig ved behandlingen af spørgsmålet om afgiftsfrihed for benzin til landbrugs-traktorer og ikke-indregistrerede landbrugstraktorerers adgang til kørsel på offentlig vej — også været inde på spørgsmålet om muligheden af til sikring mod misbrug at påbyde farvning og/eller mærkning af benzin til afgiftsfri motordrift, og udvalget har under 20' marts 1951 afgivet en betænkning om dette spørgsmål, se side 109.

Det fremgår af betænkningen, at afgiftsudvalget anser en farvnings-

ordning for at være af overordentlig kontrolmæssig betydning, men at tidspunktet for gennemførelsen af ordningen — under hensyn til de betydelige udgifter i udenlandsk valuta, ordningen vil medføre — må være afhængig af landet økonomiske stilling. Udvalget kunne derfor kun henstille, at finansministeriet påbød en farvningsordning, så snart de praktiske muligheder og de økonomiske forhold tillod det.

På foranledning af det folketingsudvalg, der behandlede den under 29' februar 1952 vedtagne lov om ændring af motorloven m. v. (traktorloven) er spørgsmålet imidlertid taget op af tolddepartementet og behandlet i et af finansministeren nedsat særligt udvalg bestående af regnskabsdirektør V. Buhl som repræsentant for benzinselskaberne, inspektør Laurids Jensen for landbrugsorganisationerne og kontorchef S. Nalbandian for tolddepartementet.

Det fremgår af en af udvalget den 30' januar 1953 afgivet redegørelse, at der i udvalget var enighed om, at en eventuel farvningsordning må baseres på, at benzinen farves på benzinselskabernes lagre i større partier ad gangen, og at den farvede benzin udkøres direkte fra lagrene til forbrugerne, idet denne leveringsform må anses for den mest betryggende, når henses til farvningens formål (sikring mod misbrug).

Direktør Buhl har dog ønsket at udtale, at den bestående ordning vedrørende levering af benzin til landbruget efter benzinselskabernes opfattelse må foretrækkes for en farvningsordning.

Endvidere fremgår det af redegørelsen, at landbrugsorganisationernes tilslutning til en farvningsordning forudsætter, at den farvede benzin leveres afgiftsfrit til forbrugerne, og at det nuværende forbrugsregnskab bortfalder. Disse forudsætninger har tolddepartementet tiltrådt.

Den 14' januar 1954 fremsatte finansministeren forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin, hvori det foreslås, at afgiftsfrihed for benzin af toldbestyrelsen kan gøres betinget af, at der tilsættes benzinen et af statsprøveanstalten fremstillet præparat, der bl. a. indeholder et farvestof. Endvidere foreslås de gældende straffebestemmelser skærpet.

Forslagets bestemmelser er indføjjet i kommissionens udkast til lov om afgift af benzin, side 82.

6. Særudtalelse om benzinfarvning.

Ipsen ønsker om farvning af benzin at udtale, at *da* distribueringen af afgiftsfri benzin er forbundet med store praktiske vanskeligheder, der i en overskuelig fremtid næppe vil kunne overvindes, og *da* systemet vil give anledning til et ubehageligt »posekiggeri« ved kontrolprøver på landevejene og medføre en udvidelse af politi- eventuelt toldpersonalet, ville det efter hans opfattelse være mere praktisk at tildele ejerne af traktorer, der er berettiget til at modtage afgiftsfri benzin, bestemte kvanta heraf pr. traktor under hensyntagen til det areal, de pågældende traktorer skal betjene.

Udkast til lov om afgift af benzin.

§ 1.

Af benzin, der indføres her til landet, svares en afgift af ... øre pr. liter, beregnet efter varens rumfang ved 15° C. En blanding af benzin og andre varer er afgiftspligtig som benzin, såfremt blandingen er anvendelig til drift af motorkøretøjer. Afgiftspligtige varer, der indføres til de i § 3 omhandlede virksomheder til brug ved fremstilling af benzin, kan dog tillades overført til de nævnte virksomheder uden afgiftserlæggelse.

§ 2.

Stk. 1. Den i § 1 omhandlede afgift berigtiges ved varernes toldklarering. Afgiften af benzin, der fra udlandet indføres til frihavnen, skal berigtiges, når benzinen udleveres til fraførsel fra eller til brug i frihavnen.

Stk. 2. Toldbestyrelsen bemyndiges til at tilstå importører en til kreditoplaget for told svarende kreditordning med hensyn til afgiften af benzin. Toldbestyrelsen fastsætter de nærmere betingelser for indrømmelse af sådan kreditordning, over for hvilken bestemmelserne i toldforordningens § 75 i deres helhed kommer til anvendelse. Ved ændring i eller ophævelse af afgiften behandles de på kreditlager beroende benzinbeholdninger på tilsvarende måde som fastsat for kreditoplagsbeholdninger, jfr. toldlovens § 27.

Stk. 3. Tilsvarende kreditordning som fastsat i stk. 2 kan tilstås virksomheder, der driver mellemhandel med benzin. For så vidt en sådan virksomhed tillige driver detailsalg af benzin, kan kredit indrømmes, såfremt virksomhedens forhandling af benzin efter toldbestyrelsens skøn overvejende karakteriserer sig som engroshandel.

§ 3.

Stk. 1. Fremstilling her i landet af benzin må kun foretages efter forud indhentet tilladelse fra toldbestyrelsen og mod betaling af samme afgift som fastsat i § 1 for her til landet indført benzin.

Stk. 2. Tilladelsen kan kun gives på betingelse af, at virksomheden fører autoriserede handelsbøger, og at virksomhedens fabriksområde (herunder indretning af oplagrings- og udleveringstanke m. v.) godkendes af told-

væsenet. De nærmere regler for opkrævningen af afgiften og de nødvendige kontrolbestemmelser fastsættes af toldbestyrelsen.

Stk. 3. En given tilladelse bortfalder, såfremt de i nærværende paragrafs stk. 2 nævnte betingelser ikke længere er til stede, eller de ifølge nærværende lov skyldige afgifter ikke betales. Endvidere kan tilladelsen fratages en virksomhed, som gør sig skyldig i særlig grov overtrædelse af de i nærværende lov fastsatte bestemmelser.

Stk. 4. Toldbestyrelsen bemyndiges til at tilstå fremstillingsvirksomheder en tilsvarende kreditordning som omhandlet i § 2, stk. 2, med hensyn til betalingen af afgiften af den her til landet afsatte benzin.

§ 4.

Fritaget for afgift efter nærværende lov er:

a) Benzin, der fra de i § 2, stk. 2 og 3, omhandlede kreditlagre eller fra ikke-afgiftsberigtigede beholdninger i fremstillingsvirksomheder eller i frihavnen udføres til udlandet, for så vidt benzinen udføres i uforandret stand, og udførselen sker under toldvæsenets kontrol i partier på mindst 500 liter og iøvrigt under iagttagelse af nærmere af toldbestyrelsen fastsatte regler.

b) Benzin, som af danske eller udenlandske skibe medbringes fra udlandet til brug ombord, for så vidt den medførte mængde ikke overstiger et efter toldvæsenets skøn passende kvantum.

c) Benzin, der medbringes fra udlandet af udenlandske motorkøretøjer til brug som motorbrændsel, for så vidt den medførte mængde ikke overstiger, hvad der indeholdes i køretøjernes normale brændstofbeholdere, samt benzin, der medbringes fra udlandet af danske motorkøretøjer til brug som motorbrændsel, for så vidt den medførte mængde ikke overstiger et efter toldvæsenets skøn passende kvantum.

d) Benzin, der leveres til her akkrediterede diplomatiske repræsentanter, hvem der er tilstået toldfranchise.

§ 5.

Stk. 1. Toldbestyrelsen er bemyndiget til, såfremt fornøden kontrol kan føres, at bevilge afgiftsfritagelse eller tilbagebetaling af erlagt afgift for benzin, som anvendes til

jernbane-motorkørsel,
motordrift i flyvemaskiner og
motordrift i fartøjer, der tilhører staten, kommunerne eller offentlige institutioner.

Stk. 2. Toldbestyrelsen er ligeledes bemyndiget til, såfremt fornøden kontrol kan føres, at bevilge erhvervsvirksomheder afgiftsfritagelse eller

tilbagebetaling af erlagt afgift for benzin, som godtgøres at være anvendt til anden teknisk brug end motordrift eller til drift af stationære motorer og sådanne motordrevne køretøjer m. v., som ikke er indregistreringspligtige og ikke benyttes til kørsel på offentlig vej udover den i henhold til motorlovens § 2, stk. 2 og 3, tilladte kørsel.

Stk. 3. De nærmere betingelser for indrømmelse af den i nærværende paragraf omhandlede afgiftsfritagelse eller tilbagebetaling af erlagt afgift, herunder også regler for størrelsen af de mængder, for hvilke nævnte fritagelser kan tilstås, fastsættes af toldbestyrelsen.

§ 6.

Stk. 1. Toldbestyrelsen er bemyndiget til på nærmere fastsatte betingelser at indrømme sammenslutninger af ejere eller brugere af fartøjer tilbagebetaling af erlagt afgift af den benzin, som anvendes til motordrift i de under sammenslutningen hørende fartøjer under disses benyttelse i erhvervsmæssigt øjemed.

Stk. 2. Der kan endvidere tilstås tilbagebetaling af afgiften af benzin, som benyttes til motorer i fiskerfartøjer. Toldbestyrelsen fastsætter de nærmere bestemmelser vedrørende sådan afgiftsgodtgørelse.

§ 7.

Stk. 1. Afgiftsfrihed for benzin i henhold til bestemmelserne i nærværende lovs §§ 5 og 6 kan af toldbestyrelsen gøres betinget af, at der til sættes benzinen et af statsprøveanstalten fremstillet præparat, der bl. a. indeholder et farvestof. Tilsætningen kan alene foretages efter forud indhentet tilladelse fra toldbestyrelsen og skal finde sted under toldvæsenets kontrol og i et af toldbestyrelsen fastsat forhold, forinden benzinen udleveres fra de i § 2, stk. 2 og 3, omhandlede lagre eller de i § 3 omhandlede fremstillingsvirksomheder. Der må ikke uden toldbestyrelsens tilladelse her til landet indføres benzin af samme eller lignende farve som den benzin, der er farvet efter foranstående regler som bestemt til afgiftsfri formål. Toldbestyrelsen kan udstede forbud mod, at der indføres eller forhandles benzin indeholdende stoffer af en sådan beskaffenhed, at den med tilsætningen af farvestof m. m. tilsigtede kontrol forringes.

Stk. 2. Det påhviler politiet ved lejlighedsvis eftersyn af benzinbeholdningerne i indregistrerede motorkøretøjer at medvirke ved kontrollen med anvendelsen af afgiftsfri benzin, som er tilsat farvestof m. m. som anført i stk 1. I virksomheder, der anvender afgiftsfri benzin, kan toldvæsenet foretage eftersyn såvel af beholdninger af benzin til afgiftsfrit formål som af andre benzinbeholdninger.

Stk. 3. En i henhold til §§ 5 og 6 given tilladelse til at anvende afgiftsfri benzin kan tilbagekaldes af toldbestyrelsen, såfremt den pågældende gør sig skyldig i overtrædelse af de for benzinens anvendelse fastsatte regler.

§ 8.

Spørgsmål om, hvorvidt en vare er afgiftspligtig efter nærværende lov, forelægges af toldbestyrelsen for et af finansministeren nedsat nævn, bestående af 3 medlemmer, hvoraf en skal være dommer og en teknisk kyndig. Nævnets afgørelser er endelige. Nævnet skal endvidere på begæring af toldbestyrelsen afgive udtalelse til toldbestyrelsen i spørgsmål, som forelægges nævnet af denne. Ved behandling af sager, der efter nævnets skøn kræver branchemæssig indsigt, tilforordnes der nævnet to branchekyndige.

§ 9.

Stk. 1. For skyldig afgift har statskassen samme fortrinsret som fastsat i toldforordningens § 75, nr. 1 og 2, for skyldig kreditoplagstold.

Stk. 2. Den i nærværende lov omhandlede afgift kan inddrives ved udpantning.

Stk. 3. I tilfælde, hvor en benzinformidler går konkurs eller af anden årsag standser betalingerne, tillægges der for den benzin, der er leveret vedkommende inden for et tidsrum af 12 måneder før konkursen eller betalingsstandsningen, leverandøren af afgiftsberigtiget benzin den samme privilegerede stilling for afgiftens beløb som den, der i henhold til lovgivningen tilkommer statskassen.

Stk. 4. For erlæggelse af afgift i henhold til bestemmelserne i denne lov hæfter såvel virksomhedens ejer som dens bestyrer, forpagter og lignende.

§ 10.

Stk. 1. Finansministeren bemyndiges til at afholde de med lovens gennemførelse forbundne udgifter.

Stk. 2. Oppebørselen af den i nærværende lov omhandlede afgift og den dermed forbundne kontrol varetages af toldvæsenet.

Stk. 3. Toldbestyrelsen bemyndiges til at fastsætte de iøvrigt fornødne regler til gennemførelse af nærværende lov, herunder regler for bestemmelsen af mængden (literantallet) til brug ved beregning af afgiften, samt forskrifter med hensyn til den til frihavnen fra udlandet indførte benzin.

§ 11.

Stk. 1. Overtrædelse af denne lov eller af de i henhold til loven fastsatte bestemmelser straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år. Er benzin, bestemt til afgiftsfrit formål, misbrugt til drift af et indregistreret motorkøretøj, kan straf af bøde eller hæfte kun bringes i anvendelse under særdeles formildende omstændigheder.

Stk. 2. Bøder pålægges af toldbestyrelsen, medmindre denne ønsker sagen afgjort ved domstolene. Det står dog vedkommende frit for inden 14 dage efter, at toldbestyrelsens afgørelse er meddelt ham, at forlange sagen undergivet domstolenes afgørelse, hvilket da foranlediges af toldbestyrelsen. En indledet sag bortfalder dog, når enten toldvæsenet tager sin på-

stand om bøde eller sagsanlæg tilbage, eller når den tiltalte, som har forlangt domstolens afgørelse, frafalder samme. Toldbestyrelsen tager bestemmelse om de af denne foranledigede sagers appel fra det offentliges side. Med hensyn til de ikendte bøder finder § 2 i lov nr. 275 af 13' november 1926 anvendelse.

Stk. 3. Når sager angående overtrædelser af nærværende lov indbringes for retten, behandles de som politisager.

Stk. 4. De i lov om rettens pleje kapitlerne 68, 69, 71 og 72 omhandlede retsmidler finder anvendelse i samme omfang som i sager, som det efter de almindelige regler tilkommer statsadvokaten at forfølge. Nedlægges der af anklagemyndigheden påstand om idømmelse af fængselsstraf, skal der på tiltaltes begæring beskikkes ham en forsvarer.

Stk. 5. Såfremt den begæede overtrædelse har medført afgiftstab for statskassen, er vedkommende pligtig at erlægge den afgift, staten har mistet; såfremt størrelsen af det undtagne afgiftsbeløb ikke kan konstateres, erlægges som vederlag for afgiften et beløb af samme størrelse som det fastsatte bødebeløb eller — hvis den pågældende anses med frihedsstraf — et ved rettens skøn fastsat beløb.

§ 12.

Det påhviler politiets tjenestemænd uopholdeligt at underrette toldvæsenet om de til deres kundskab kommende overtrædelser eller omgåelser af denne lov samt i tilfælde, hvor toldvæsenet er blevet bekendt med overtrædelser, straks at yde bistand.

§ 13.

Denne lov, der ikke gælder for Færøerne og Grønland, træder i kraft den 19 Samtidig med nærværende lovs ikrafttræden bortfalder lov

V. Vægtafgift af motorkøretøjer.

På grundlag af nedenstående overvejelser har man udarbejdet det som bilag vedføjede udkast til en ændret motorafgiftslov.¹⁾

1. Afgiftspligtens omfang.

Efter den gældende motorafgiftslov, § 1, stk. 1, påhviler afgiftspligten her i landet hjemmehørende indregistreringspligtige motorkøretøjer samt side- og påhængsvogne til sådanne.

Indregistreringspligtens omfang er fastsat i motorloven. Ved lov nr. 255 af 27. maj 1950 om ændring i motorloven og motorafgiftsloven og senere lov nr. 55 af 29. febr. 1952 blev der åbnet mulighed for at godkende, at langsomtgående traktorer med påhængsvogne anvendes til visse transporter på offentlige veje uden indregistrering. Samtidig bestemtes det, at sådanne traktorer er afgiftspligtige. Dette nødvendiggør den ændrede affattelse af § 1.

I praksis gives der tilladelse til, at der på offentlige veje foretages transporter med uindregistrerede køretøjer, de såkaldte *blokvogne*. Når disse køretøjer ikke bliver indregistreret, skyldes det normalt, at deres vægt, akseltryk, dimensioner, hjulbeklædning eller øvrige tekniske indretning er en sådan, at køretøjet ikke opfylder motorlovens betingelser for at kunne indregistreres. Da visse former for gods er af en sådan beskaffenhed, at det ikke eller kun med vanskelighed kan transporteres med indregistreringspligtige køretøjer, er det i ret vidt omfang nødvendigt at give dispensation til kørsel med blokvogne. Da sådanne køretøjer som regel stiller særlige krav til veje og broers styrke og bredde, må det anses for uheldigt, at netop disse køretøjer har en skattemæssig favørstilling i forhold til indregistreringspligtige køretøjer, hvorved det kan befrygtes, at en større del af transporterne i byerne vil blive foretaget med blokvogne. Det foreslås derfor, at blokvogne inddrages under beskatning.

2. Køretøjer tilhørende visse internationale organisationer.

Den gældende regel i motorafgiftslovens § 1, stk. 2, om fritagelse for køretøjer, der tilhører kongen, medlemmer af det danske kongehus eller

¹⁾ Det vil formentlig være rigtigt ved tilrettelæggelsen af en ny motorafgiftslov at tage hensyn til de tekniske bestemmelser, som ventes foreslået af justitsministeriets færdselsudvalg, hvilket på forskellige punkter er taget i betragtning ved nærværende forslag. Færdselsudvalget har endnu ikke afgivet betænkning.

af fremmede regerende fyrstehuse, fremmede magters gesandtskabspersonale og konsularembetsmænd, for så vidt disse ikke er danske statsborgere, foreslås suppleret med afgiftsfritagelse for køretøjer tilhørende internationale organisationer, hvis aktiver traktatmæssigt er fritaget for alle direkte skatter og afgifter. (De forenede nationer, det europæiske råd).

3. Lastvogne m. v. tilhørende forsvaret og civilforsvarskorpset.

Den gældende regel i § 1, stk. 3, om lastvogne og traktorer tilhørende forsvaret foreslås, i overensstemmelse med en henvendelse fra indenrigsministeriet, udvidet til også at gælde lastvogne og traktorer tilhørende civilforsvarskorpset, da sådanne køretøjer gennemgående ikke udnyttes i samme omfang som tilsvarende køretøjer i privateje. Det findes rimeligt, at samme regel gælder for motordrevne arbejdsredskaber tilhørende forsvaret eller civilforsvarskorpset, selv om disse ikke er langsomtkørende og således er indregistreringspligtige.

4. Brandslukningskøretøjer.

Da der i forbindelse med bedriftværnsordningen af mange virksomheder er anskaffet brandslukningskøretøjer, der kun ganske undtagelsesvis anvendes på offentlige veje, foreslås det at udvide den gældende afgiftsfritagelse i lovens § 1, stk. 3, der kun giver fritagelse for køretøjer, som tilhører brandvæsenet, til at omfatte alle køretøjer, indregistreret til udelukkende anvendelse til brandslukningsformål, uanset hvem der ejer det pågældende køretøj. Den foreslåede bestemmelse medfører, at køretøjer, der ejes af private redningskorps, for så vidt køretøjerne er indregistreret til og udelukkende anvendes til brandslukningsformål, er fritaget for afgiften.

5. Trolleybusser.

Efter reglerne i den nugældende lovs § 1, stk. 4, er trolleybusser fritaget for vægtafgift, dog at det beløb, der vil fremkomme, hvis afgiften af dem beregnes efter reglerne for andre motorkøretøjer, fradrages i vedkommende kommunes vejudgifter, hvor disse lægges til grund for motorafgiftens fordeling.

Da den pågældende bestemmelse indførtes, var trolleydriften endnu ganske ny, og kørslen fandt kun sted i enkelte kommuner. Disse kommuner skaffede sig dækning for vejudgifterne ved særlige koncessionsafgifter, og denne ordning er stadig fortsat, således at der f. eks. i den for NESA's trolleybusnet i henhold til loven om omnibus- og fragtmandskørsel udfærdigede koncession er fastsat en afgift til vedkommende vej-ejer af 5 øre pr. kørt vogn/km (dog kun 2½ øre pr. bivogns/km). Københavns Kommune, der selv driver sine trolleylinier, opkræver ingen afgift.

Lovens særordning af vejafgiften af trolleybusserne synes under de nu-

værende forhold, hvor en tilsvarende trafik afvikles med benzin- eller dieseldrevne motorkøretøjer, lidet rationel. I øvrigt er den i loven bestemte afkortning i vedkommende kommunes refusion af motorafgifterne ifølge den gældende regel større for amtskommuner end for sognekommuner, da refusionsprocenten er størst for de førstnævnte, medens bykommuner, der måtte afkræve en afgift, efter den gældende lovgivning overhovedet ikke lider nogen afkortning. At denne forskel i afkortningen skulle svare til en bestemt forskel for de af trolleybusserne forvoldte vejudgifter i de forskellige arter af kommuner, kan ikke antages.

Det foreslås herefter, at den trolleybusserne i motorafgiftsloven givne særstilling bortfalder, hvorved de i henseende til vægtafgift vil blive ligestillet med andre ikke benzindrevne omnibusser. Samtidig bør de særlige vejafgifter, der opkræves af trolleybusserne i medfør af de pågældende koncessioner bortfalde. Man mener dog ikke, at bestemmelser om dette sidste punkt bør optages i motorafgiftsloven, idet ordningen heraf kan overlades de i henhold til lovgivningen om omnibus- og fragtmandskørsel kompetente myndigheder.

6. Invalidevogne.

I henhold til bemærkningerne til motorafgiftsloven af 1931 har man med hjemmel i ordet sygetransport i § 1, stk. 3, meddelt fritagelse for vægtafgift af køretøjer, der er særskilt indrettet til brug for invalider. Det er oplyst for udvalget, at man i praksis har krævet, at invaliderne ikke, eller i hvert fald kun med betydelig vanskelighed, har kunnet færdes uden brug af motorkøretøjer, ligesom man har lagt vægt på, om køretøjet er særligt indrettet (håndbetjening i stedet for fodbetjening). Den tekniske udvikling efter krigen har imidlertid medført, at det ikke længere er nødvendigt for politiet at kræve særskilt indretning af køretøjer ført af personer med forskellige former for invaliditet, hvorfor dette kriterium ikke længere er rationelt. Samtidig er det i de senere år blevet nødvendigt for mange mennesker, der er invaliderede af polio, at anskaffe motorkøretøj, og disse har man efter det anførte haft vanskeligt ved at hjælpe.

Hjemmel til at fritage invalider, der som følge af deres invaliditet har et ganske særligt behov for eget motorkøretøj, for at svare vægtafgift, bør formentlig direkte fremgå af loven. Spørgsmålet burde vel systematisk henvises til løsning i lovgivningen om den sociale forsorg eller forsikring; men muligheden for afgiftsfrihed foreslås bibeholdt i motorafgiftsloven, så længe der ikke foreligger anden mulighed for tilstrækkelig hjælp i tilfælde, hvor personer er således invaliderede, at de har et ganske særligt behov for et motorkøretøj. Som nævnt er kriteriet: »særlig indretning« ikke længere anvendeligt, men da det på den anden side er meget vanskeligt at tage stilling til alle svækkelsestilstande, som kan tænkes at skabe behov for et motorkøretøj, foreslås det at meddele fritagelse for

afgiften af køretøjer, der er indregistreret til udelukkende at befordre personer, der er således invaliderede i underekstremiteterne, at dette ned-sætter deres erhvervsevne, f. eks. fordi det forhindrer dem i at benytte offentlige befordringsmidler.

7. Køretøjer, der benyttes på ikke-refusionsberettigede vejstrækninger m. v.

Køretøjer, der bruges på områder, der ikke benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, skal ikke indregistreres og beskattes følgelig ikke.

Efter den gældende regel i § 1, stk. 5, kan ministeren meddele fritagelse for afgiften af køretøjer, der udelukkende benyttes til kørsel på ejerens egen grund; men da der også kan forekomme tilfælde, hvor køretøjet benyttes på veje, der tilhører en anden, f. eks. et havneterræn, hvis vedligeholdelse er det almindelige vejvæsen uvedkommende, foreslås den nævnte regel i § 1, stk. 5, omredigeret således, at det afgørende kriterium bliver, om de pågældende vejjudgifter helt eller delvis dækkes af motorafgifterne.

Det er over for udvalget oplyst, at der i administrativ praksis er indrømmet fritagelse i visse tilfælde, hvor et køretøj, f. eks. fra en del af en virksomhed til en anden, passerer over eller et ganske kort stykke henad offentlig vej. En sådan mindre rigoristisk håndhævelse af afgifts-pligten bør heller ikke i fremtiden være udelukket som en undtagelsesregel, der vil kunne praktiseres, hvor forholdene gør det rimeligt. Da de forhold, der begrunder fritagelsen, kan ændres med tiden, anses det for hensigtsmæssigt at gøre afgiftsfritagelserne tidsbegrænset til 5 år ad gangen.

8. Vejvæsenets køretøjer.

Ifølge motorlovens § 2, stk. 2, kan langsomtgående vejbeholdningsmaskiner, gravemaskiner, lossekraner og andre selvkørende arbejdsmaskiner uden indregistrering blandt andet benytte vejene til egentransport til og fra arbejdssted eller reparatør og til vejarbejder på vejområder, der afgrænses på betryggende måde ved afspærring eller afmærkning, eller til snerydning o. lign.

Den tekniske udvikling har medført, at de forskellige vejvæsener anvender snerydningsmaskiner, grusningsmaskiner, fejmaskiner o. lign., der ikke i alle tilfælde kan betegnes som langsomtgående og derfor af færdselsmæssige hensyn bør indregistreres. Da skattemæssige grunde ikke bør hindre den tekniske udvikling, foreslås ministeren for offentlige arbejder bemyndiget til helt eller delvis at meddele fritagelse for afgiften for køretøjer eller grupper af køretøjer indregistreret som tilhørende vejvæsenerne, når køretøjerne ikke kan benyttes til transport af gods, ikke

benyttes som trækraft for påhængsvogne, og som efter ministerens skøn er arbejdsredskaber.

9. Tilbageholdelsesrettigheder.

Konflikter mellem tilbageholdelsesrettigheder og statens krav på motorafgiften har givet anledning til en række retsafgørelser, hvorefter der i visse tilfælde er givet statskassen medhold, i andre tilfælde den, der har tilbageholdelsesretten. Skal en tilbageholdelsesret respekteres af de opkrævende myndigheder i visse tilfælde, betyder det, at der ved udpantningsforretninger m. v. skal tages stilling til ofte komplicerede og bevismæssigt vanskelige sager, som regel om mindre beløb. Indhaverne af tilbageholdelsesrettighederne vil normalt være automobilreparatøren, der har mulighed for at sikre sig mod tab i denne anledning ved at undlade at foretage reparationer på køretøjer, når det må befrygtes, at værdien af disse ikke vil kunne dække såvel en eventuel afgiftsrestance som udgiften ved reparationen.

10. Betalingsterminer.

Efter de nugældende regler er forholdet mellem afgifts- og betalingsperioder, således som det fremgår af følgende skema:

Køretøjets art	Afgifts- periode	Betalings- periode
I. Personkøretøjer til ikke over 7 personer:		
a. erhvervsmæssig	1/1 årlig	1/4 årlig
b. ikke erhvervsmæssig	1/1 årlig	1/1 årlig
II. Personvogne til (erhvervsmæssig) befordring af over 7 personer samt vare- og lastkøretøjer:		
a. afgift indtil 160 kr.	1/1 årlig	1/4 årlig
b. afgift 160—260 kr.	1/2 årlig	1/4 årlig
c. afgift over 260 kr.	1/4 årlig	1/4 årlig

Ved den i udkastet foreslåede bestemmelse imødekommes ønsket om kvartalsvis opkrævning af afgiften, såvidt dette skønnes at have væsentlig betydning for de afgiftspligtige og er foreneligt med praktiske hensyn. For det første skønnes det under hensyn til omkostningerne ved opkrævningen og inddrivelsen af ganske små afgifter rimeligt, at beløb under 60 kr. opkræves årsvis forud. Dernæst må der tages hensyn til, at afmelding af køretøjerne i et eller to vinterkvartaler med påfølgende indregistrering til den 1. april vil medføre et omfattende og ganske uproductivt arbejde for registreringsmyndighederne. Når afgiften andrager over 320 kr. årlig, kan den kvartalsvise betaling af afgiften og mulighed for afmelding i et enkelt kvartal være af betydning for den afgiftspligtige, hvorfor det foreslås, at såvel afgiftsperiode som betalingsperiode i disse tilfælde sættes til et kvartal. For køretøjer, hvis afgift andrager fra 60

til 320 kr. årlig, foreslås afgiftsperioden sat til et finansår, medens betalingen sker kvartalsvis.

Dette kan skematisk opstilles således:	Afgifts- periode	Betalings- periode
I. Afgift under 60 kr. årlig	$\frac{1}{1}$ årlig	$\frac{1}{1}$ årlig
II. Afgift ml. 60 og 320 kr. årlig	$\frac{1}{1}$ årlig	$\frac{1}{4}$ årlig
III. Afgift over 320 kr. årlig	$\frac{1}{4}$ årlig	$\frac{1}{4}$ årlig

Ved sammenligningen må tages i betragtning, at vægtafgiften er forelået fordoblet.

11. Afgift af udenlandske motorkøretøjer.

Der føres for tiden forhandlinger med de nordiske lande om de afgifter, der opkræves af køretøjer hjemmehørende i disse lande, når køretøjerne benyttes i et andet nordisk land. Spørgsmålet er endvidere rejst på mere generel basis i De forenede Nationers Economic Commission for Europe i Geneve, hvilket muligt vil medføre, at Danmark tiltræder en almindelig konvention om dette spørgsmål. Forhandlingerne i Geneve har medført, at der fra dansk side er optaget forhandlinger med forskellige europæiske lande om afslutning af bilaterale aftaler om afgiftsfrihed. Da provenuet af afgiften af udenlandske køretøjer udgør et relativt ringe beløb (finansåret 1951/52 68.000 kr., 1952/53 79.000 kr.), foreslås det at lade afgiftssatserne for udenlandske køretøjer fastsætte administrativt, da dette kan bevirke lettelse under de omhandlede internationale forhandlinger.

12. Straffebestemmelser.

Ved overgang til den i § 13 foreslåede vægtsafgiftsskala, hvis satser stiger progressivt med køretøjernes bruttovægt, vil den allerede eksisterende økonomiske fordel, der er forbundet med overlæsning af navnlig tungere køretøjer, blive øget ganske betydeligt. Da tillige overbelastning kan medføre skader på veje og broer, uden at det skadevoldende køretøj bliver identificeret, er kommissionen af den opfattelse, at overtrædelse af loven af præventive hensyn må straffes med alvorlige bøder. Til overtrædelser af loven henregnes også kørsel med et til benzindrift indregistreret køretøj med ikke afgiftspligtige drivmidler.

Kommissionen har ikke fundet det nødvendigt at formulere et forslag til straffebestemmelser.

Udkast til lov om vægtafgift af motorkøretøjer.

§ 1.

Efter reglerne i denne lov svares afgift af her i landet hjemmehørende indregistreringspligtige motorkøretøjer, traktorer, side-, påhængs- og sættevogne til sådanne køretøjer, samt af ikke indregistreringspligtige køretøjer, som i henhold til færdsels- og motorlovgivningens regler er godkendt anvendt til transport af gods på veje.

§ 2.

Fritaget for afgiften er:

- 1) køretøjer, der tilhører kongen, medlemmer af det danske kongehus eller af fremmede regerende fyrstehuse, fremmede magters gesandtskabs-personale og konsularembesmænd, for så vidt disse ikke er danske statsborgere, samt køretøjer tilhørende internationale organisationer, hvis aktiver traktatmæssigt er fritaget for alle direkte skatter og afgifter,
- 2) lastvogne, traktorer og selvdrevne arbejdsredskaber, der er indregistreret som tilhørende forsvaret eller civilforsvarskorpset, og
- 3) køretøjer, der er indregistreret til udelukkende anvendelse til brandslukningsformål eller til sygetransport af mennesker.

§ 3.

Ministeren for offentlige arbejder kan, når omstændighederne taler derfor, meddele fritagelse for afgiften af køretøjer, der er indregistreret til udelukkende at befordre personer, der er stærkt invalideret i benene, og som derfor ikke kan udøve deres erhverv uden mulighed for befordring i eget motorkøretøj.

§ 4.

Ministeren for offentlige arbejder kan for et tidsrum af 5 år ad gangen, hvor omstændighederne taler derfor, helt eller delvis meddele fritagelse for afgiften af langsomtgående køretøjer og påhængsvogne til sådanne, der bruges på områder, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, men til hvis anlæg eller vedligeholdelse der ikke anvendes midler af motorafgifterne. I ganske særlige tilfælde kan ministeren give tilladelse til, at sådanne køretøjer tillige afgiftsfrit benyttes på ubetydelige strækninger af veje, til hvis anlæg eller vedligeholdelse der anvendes midler af motorafgifterne.

§ 5.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til helt eller delvis at meddele fritagelse for afgiften af køretøjer eller grupper af køretøjer tilhørende vejvæsenerne, når køretøjerne ikke kan benyttes til transport af gods, ikke benyttes som trækraft for påhængsvogne og efter ministerens skøn er arbejdsredskaber.

§ 6.

Stk. 1. Afgiften påhviler den, i hvis navn køretøjet på afgiftens forfaldstid er indregistreret eller godkendt. Er køretøjet på afgiftens forfaldstid overgået til en anden ejer ((bruger), uden at dette er anmeldt for politiet, påhviler afgiften tillige den nye ejer (bruger). Er køretøjet ikke indregistreret eller godkendt, påhviler afgiften den, der er pligtig til at lade det indregistrere eller godkende.

Stk. 2. For afgiften haves samme fortrinsret som for stats- og kommunale skatter, og staten er berettiget til med panteret, fremfor al anden gæld og fremfor eventuelle tilbageholdelsesrettigheder, at søge fyldestgørelse i køretøjet eller eventuelle assurancesummer for skyldige afgiftsbeløb med påløbne omkostninger, dog kun for et år efter forfaldstiden.

Stk. 3. Hvis afgiften ikke erlægges rettidigt, må køretøjet ikke benyttes. Nummerpladerne skal straks fjernes ved politiforanstaltning og kan ikke udleveres, før alle afgifter er betalt.

§ 7.

Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med justitsministeren og finansministeren de nærmere regler for konstatering af køretøjets afgiftspligtige vægt.

§ 8.

Stk. 1. Køretøjer, for hvilke afgiften årlig er 320 kr. eller derover, er afgiftspligtige for et kvartal ad gangen. Køretøjer, for hvilke afgiften årlig er 60 kr. eller derunder, er afgiftspligtige for et finansår ad gangen, og afgiften erlægges forud for hele finansåret. Køretøjer, for hvilke afgiften er over 60 kr. pr. år, men under 320 kr., er ligeledes afgiftspligtige for et finansår ad gangen, men afgiften erlægges kvartalsvis forud.

Stk. 2. Indregistreres eller godkendes et køretøj i en afgiftsperiode, betales der ved indregistrering afgift for de resterende måneder af betalingsperioden, dog at afgiften først beregnes fra den 1. i den følgende måned at regne, såfremt indregistrering finder sted efter den 15. i en måned.

§ 9.

Stk. 1. Finansministeren fastsætter efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder og justitsministeren de nærmere regler for afgiftens opkrævning.

Stk. 2. Hvis afgiften ikke erlægges rettidigt, tillægges $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen at regne, dog mindst 2 kr.

Stk. 3. Såfremt den afgiftspligtige skifter bopæl, skal han inden 14 dages forløb anmelde flytning til politiet.

Stk. 4. For modtagen afgift udstedes en kvittering, der skal medfølge køretøjet ved ejerskifte.

Stk. 5. Foretages der ændringer ved et afgiftspligtigt køretøj, der kan have betydning for afgiftens beregning, skal der, inden køretøjet efter den foretagne forandring påny tages i brug, ske anmeldelse derom til politiet.

§ 10.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til efter forhandling med vedkommende fagminister at fastsætte en årlig afløsningssum for vægtafgiften af motorkøretøjer tilhørende forsvaret eller civilforsvarskorpset.

§ 11.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til, når omstændighederne taler derfor, at fritage for eller tilbagebetale afgiften af motorkøretøjer, der ikke har været benyttet i en afgiftsperiode. Såfremt et køretøj, der er benyttet i en afgiftsperiode, bliver ødelagt ved ildebrand, færdselsuheld eller andre lignende årsager, eller kasseres af den af justitsministeriet beskikkede sagkyndige, kan ministeren for offentlige arbejder ligeledes tilbagebetale den erlagte afgift for den resterende del af perioden, regnet fra den 1. i den følgende måned, efter at køretøjet er blevet ubrugeligt. Beløb under 30 kr. tilbagebetales ikke.

§ 12.

Stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges endvidere til at tilbagebetale afgiften af motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt anvendes til transport af gods over landegrænsen for det tidsrum, i hvilket de pågældende køretøjer under udførelse af sådanne transporter opholder sig uden for landets grænser. Det er en betingelse for at opnå tilbagebetaling, at motorkøretøjet har været uden for landets grænser i sammenlagt mindst 14 dage i et finansår. Udkørsel med hjemkørsel samme dag medregnes ikke. Tilbagebetaling gives ikke for de tidsrum, i hvilke kørsel er foregået i lande, hvor der ikke opkræves afgifter af danske køretøjer. Tilbagebetalingen kan højst omfatte halvdelen af den årlige vægtafgift af køretøjet.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter i øvrigt de nærmere regler for tilbagebetalingen.

§ 13.

Stk. 1. Af de i § 1 omhandlede køretøjer beregnes den årlige vægtafgift i forhold til køretøjernes bruttovægt (d.v.s. største vægt med fuld last) efter følgende skala:

Bruttovægt indtil 1500 kg	14 kr. pr. 100 kg
» 1501—4000 »	16 » » 100 »
» 4001—9000 »	18 » » 100 »

og derefter 3 kr. mere pr. påbegyndt 500 kg, dog højst 40 kr. pr. 100 kg.

Stk. 2. Bruttovægten af personvogne til ikke over 9 personer beregnes af køretøjets egenvægt med et tillæg på:

200 kg, hvis egenvægten udgør ikke over 600 kg	
300 » , » » »	601—1000 »
400 » , » » »	1001—1500 »
600 » , » » »	over 1500 ».

Stk. 3. Bruttovægten af motorcykler beregnes af egenvægten med et tillæg af 75 kg, såfremt egenvægten udgør 75 kg eller derunder, og 125 kg, såfremt egenvægten overstiger 75 kg. Bruttovægten af personsidevogne til motorcykler beregnes af egenvægten med et tillæg af 75 kg.

Stk. 4. Bruttovægten af traktorer beregnes af egenvægten med et tillæg af 100 kg.

Stk. 5. Bruttovægten af andre køretøjer beregnes af egenvægten plus størst tilladte belastning.

Stk. 6. Af køretøjer, der ikke benytter benzin som drivkraft, svares det dobbelte af den i stk. 1 angivne afgift; dog betaler køretøjer, der benytter træ eller trækul som drivkraft, som i stk. 1 angivet.

Stk. 7. Af påhængsvogne til de i § 1 omhandlede motorkøretøjer med undtagelse af blokvogne, hvis bruttovægt ikke overstiger det dobbelte af det trækkende køretøjs bruttovægt, svares $\frac{1}{3}$ af den i stk. 1 angivne afgift, dog mindst 10 kr. Af påhængsvogne, der udelukkende trækkes af langsomtgående, godkendte traktorer, svares ingen afgift.

Stk. 8. Af indregistreringspligtige og godkendte, langsomtgående traktorer med luftgummiringe svares $\frac{1}{4}$ af den i stk. 1 angivne afgift, dog mindst 10 kr.

Stk. 9. Af blokvogne betales for hver påbegyndt dag, henholdsvis uge, for hvilken der er givet tilladelse til anvendelse af blokvognen, en afgift, svarende til $\frac{1}{50}$, respektiv $\frac{1}{10}$, af den kvartalsafgift, der ville påhvile et indregistreret køretøj med tilsvarende totalvægt. Afgiften, der kun beregnes af den totalvægt, tilladelsen til blokvognskørselen i det enkelte tilfælde omfatter, erlægges forud for den periode, for hvilken der er givet tilladelse til kørsel med blokvognen, dog højst forud for et kvartal.

Stk. 10. Af ikke selvdrevne køretøjer, der ikke kan benyttes til transport af gods, og som efter ministeren for offentlige arbejders skøn er arbejdsredskaber, svares $\frac{1}{6}$ af den i stk. 1 angivne afgift, dog mindst 10 kr.

Stk. 11. Af køretøjer med mere end to aksler, med undtagelse af blok-vogne, ansættes den afgiftspligtige bruttovægt i to dele, hvoraf den ene del svarer til den på de to forreste aksler hvilende vægt og den anden del, den på de øvrige aksler hvilende vægt, således at afgiften af hver af de to dele beregnes i overensstemmelse med stk. 1.

Stk. 12. Ved beregning af den afgiftspligtige vægt forhøjes væggtallene for køretøjer, hvis bruttovægt overstiger 300 kg, til nærmeste med 100 delelige tal. For køretøjer med bruttovægt på 300 kg og derunder forhøjes væggtallene kun til nærmeste med 50 delelige tal, ligesom afgiften for sådanne køretøjer beregnes med 7 kr. pr. 50 kg bruttovægt.

Stk. 13. Ved fastsættelsen af afgiftsbeløbet forhøjes de ved nedsættelsen i henhold til stk. 7—10 eventuelt fremkomne ørebeløb til nærmeste hele kroner.

Stk. 14. Såfremt den i henhold til stk. 6 for et ikke benzindrevet motor-køretøj fastsatte årlige afgift overstiger den årlige afgift, køretøjet hidtil måtte have betalt, med mere end 20 %, vil den årlige afgift for de første 5 år efter lovens ikrafttræden være at nedsætte med den del af afgiften, der overstiger den hidtidige afgift med henholdsvis 20, 35, 50, 65 og 80 %.

§ 14.

Ministeren for offentlige arbejder bestemmer efter forhandling med finansministeren, hvilke afgifter der skal opkræves af ikke her i landet hjemmehørende køretøjer.

§ 15.

Overtrædelse af denne lov

§ 16.

Denne lov, der ikke gælder for Færøerne og Grønland, træder i kraft den 1. april 19 .

VI. Forslag til en rationalisering af de gældende regler for indregistrering af motorkøretøjer samt for betaling af motorafgifterne.

Kommissionen har undersøgt mulighederne for en rationalisering af de gældende regler for indregistrering og omregistrering af motorkøretøjer samt for opkrævning og betaling af vægt- og omsætningsafgifterne. Man har herved navnlig haft de motorkørendes og automobilbranchens interesser for øje. Der har været ført forhandlinger med repræsentanter for forvaltningsnævnets sekretariat om forskellige spørgsmål.

Som resultat af kommissionens overvejelser foreslår man nedenanførte nyordning, der skal gælde for hele landet. Om enkelthederne såvel i den gældende som i den foreslåede ordning henvises til den efterfølgende redegørelse¹⁾.

1. Forslag til nyordning i korte træk.

Første indregistrering:

Køretøjerne synes og godkendes hos de motorsagkyndige. I Storkøbenhavn (d. v. s. staden København samt Frederiksberg, nordre og søndre samt Amager birker) og eventuelt andre steder, hvor det må anses for hensigtsmæssigt, foretager de motorsagkyndige tillige vejning. Der betales vægt- og omsætningsafgift hos toldvæsenet, hvorefter registrering foretages hos politiet. Storkøbenhavn betragtes såvel i afgiftsmæssig som i registreringsmæssig henseende som en enhed. (Omsætnings- og vægtafgift beregnes af og indbetales til inspektoratet for tobaksbeskatningen. De motorsagkyndige er i forvejen fælles for området, og det foreslås nu med hensyn til selve indregistreringen hos politiet at samle dettes motorkontorer til eet fælles motorkontor).

Senere registreringer:

¹/₂₀-omsætningsafgiften for ombyggede køretøjer afskaffes, og iøvrigt bortfalder henvendelse til toldvæsenet for alle personkøretøjer, som er fuldt afgiftsberigtiget, samt for lastautomobiler over en nærmere angivet størrelse. For disse grupper af køretøjer udfærdiges ved første indregistrering en attest, der ved farve (grøn er foreslået) klart adskiller sig fra toldattesterne for andre køretøjer, og som ikke lyder på navn.

Såfremt der for et motorkøretøj, der ønskes omregistreret, vel er betalt vægtafgift for det kvartal, i hvilket omregistreringen finder sted, men det ved syning hos de motorsagkyndige konstateres, at køretøjet er kom-

¹⁾ Udarbejdet af kommissionens afgiftsudvalg i 1949.

met op i en højere vægtklasse end tidligere, således at der skal betales mere i vægtafgift, kræves den forhøjede vægtafgift først betalt fra og med det følgende kvartal.

Beregning og betaling af løbende vægtafgifter:

Vægtafgiften forfalder som hovedregel til betaling kvartalsvis.

Beregningen foretages i Storkøbenhavn af toldvæsenet, der også modtager betalingen — direkte eller gennem postvæsenet. Uden for Storkøbenhavn foretages opkrævningen af politiet, og betalingen sker til toldvæsenet — direkte eller gennem postvæsenet.

Andre spørgsmål:

Derudover foreslås, at der benyttes ensartede anmeldelsesformularer og attester i alle politikredse, og at de pågældende indregistrerings- og indbetalingskontorer har sammenfaldende ekspeditionstider.

Kommissionen mener ved den foreslåede nyordning at have fjernet væsentlige ulemper for publikum ved indregistrering af motorkøretøjer og betaling af motorafgifterne, men vil dog stærkt understrege betydningen af, at der for Storkøbenhavn, når forholdene tillader det, sker en sådan lokalemæssig sammenlægning af de forskellige myndigheder, der skal medvirke ved indregistreringen og afgiftsbetalingen, at alle de nødvendige ekspeditioner kan foretages i samme bygningskompleks.

K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Semler og Tholstrup ønsker for deres vedkommende at tilføje, at de, selvom de principielt er modstandere af loven om omsætningsafgift, dog gerne har villet medvirke ved den rent tekniske udarbejdelse af forslaget til rationalisering af indregistrering i henhold til den nugældende afgiftslovgivning.

Bang er i princippet enig i forslaget, men har forbeholdt sig sin stilling med hensyn til enkeltheder ved ordningens gennemførelse, idet han navnlig vil henlede opmærksomheden på mulighederne for etablering af et centralt automobilregister i forbindelse med en eventuel ændring.

Johs. Hansen tager forbehold med hensyn til forslaget om for Storkøbenhavns vedkommende at lade opkrævningen af vægtafgift henlægges til toldvæsenet. Efter den nugældende ordning kan det motorkørende publikum indbetale vægtafgiften både på rodekontorerne i København og i bankerne.

2. Gældende ordning sammenlignet med nyordningen.

I. Første indregistrering af almindelige personmotorkøretøjer.

A. Gældende ordning.

Forinden indregistreringen kan foretages, skal følgende forhold være bragt i orden:

1. Anmeldelse til indregistrering skal afgives til politiet i den politikreds, hvor køretøjet er hjemmehørende.
2. Der skal over for politiet fremlægges attest fra vedkommende toldmyndighed om, at der for køretøjet er erlagt omsætningsafgift, evt. attest om, at registreringen kan finde sted uden erlæggelse af sådan afgift.
3. Køretøjet skal være synet og godkendt af justitsministeriets motorsagkyndige.
4. Køretøjets egenvægt skal dokumenteres.
5. Der skal forevises kvittering for, at vægtafgiften er betalt.
6. Den i § 39 i lovebekendtgørelse nr. 131 af 14' april 1932 om motor-køretøjer påbudte ansvarsforsikring skal være tegnet.
7. Udlevering af nummerplader og udfærdigelse af registreringsattest.

ad 2. I praksis bliver køretøjet ofte først angivet til berigtigelse af omsætningsafgiften. Det sker ved det stedlige toldkammer (i København ved inspektoratet for tobaksbeskatningen, Frederiksholms Kanal 25).

Der afgives en anmeldelsesblanket, og endvidere fremlægges der —såfremt der foreligger en overdragelse af køretøjet — en købekontrakt til dokumentation af køretøjets afgiftspligtige værdi.

Køretøjet afgiftsberigtiges efter den i den fremlagte købekontrakt fastsatte købesum, medmindre der foreligger en for det pågældende køretøj fastsat standardpris, eller køretøjets afgiftspligtige værdi efter de gældende regler skal ansættes ved vurdering foretaget af et af de i henhold til omsætningsafgiftsloven nedsatte vurderingsnævn.

I de tilfælde, hvor afgiftsberigtigelsen skal ske efter standardpris eller på grundlag af den fremlagte købekontrakt, kan afgiftsberigtigelsen sædvanligvis afsluttes straks.

Såfremt afgiftsberigtigelsen skal ske efter vurdering (f. eks. fordi køretøjet er erhvervet i byttehandel, og der ikke foreligger standardpris), bliver anmelderen anmodet om at fremstille køretøjet for det pågældende vurderingsnævn. Ønskes køretøjet indregistreret, forinden den endelige afgiftsberigtigelse har fundet sted, må der stilles depositum for omsætningsafgiften, og der udstedes da til brug ved indregistreringen en midlertidig afgiftsattest.

Når afgiftsberigtigelsen er i orden, udstedes en afgiftsattest, der tjener som bevis for afgiftens erlæggelse, og som skal fremlægges for vedkommende registreringsmyndighed ved køretøjets indregistrering.

ad 1. Derefter afgives anmeldelsen om indregistrering. Det sker på en særlig anmeldelsesblanket, der af publikum (bilforhandlerne) kan rekvireres og udfyldes på forhånd. Endvidere betales det for syns-

forretningen hos den motorsagkyndige fastsatte gebyr. Er motor-køretøjet brugt, må anmeldelsen være ledsaget af oplysninger, der godtgør eller dog sandsynliggør, at køretøjet ikke tidligere har været indregistreret her i landet.

ad 3. Anmeldelsen til indregistrering går fra politiet til den pågældende motorsagkyndige, hvorefter anmelderen fremstiller køretøjet for den sagkyndige. Når køretøjet er undersøgt og befundet at være i orden, udstedes der attest om, at det opfylder de i lovebekendtgørelse nr. 131 af 14' april 1932 om motorkøretøjer givne forskrifter. Denne attest går fra den sagkyndige til politiet og forbliver der.

ad 4. I forbindelse med syningen skal køretøjets vægt dokumenteres, hvilket sker ved fremlæggelse af attest om vejning på offentlig brovægt. Oplysningen om køretøjets vægt er påkrævet bl. a. af hensyn til opkrævningen af vægtafgiften, jfr. pkt. 5.

ad 5. For Københavns kommunes vedkommende foretages opkrævningen af vægtafgiften ved magistratens foranstaltning gennem direktoratet for Københavns skattevæsen. Uden for København foretages opkrævningen af politiøvrighederne, og afgiften indbetales til vedkommende amtstue enten direkte eller pr. post, jfr. finansministeriets bekendtgørelse nr. 338 af 22' december 1931.

For køretøjer, der skal indregistreres i København, udleverer politiet den afgiftspligtige en til direktoratet for Københavns skattevæsen stilet meddelelse og henviser den pågældende til med denne meddelelse at henvende sig i direktoratet og betale afgiften, idet det samtidig tilkendegives ham, at køretøjet ikke kan indregistreres, før der forevises kvittering for, at afgiften er betalt.

For køretøjer, der skal indregistreres uden for Københavns kommune forholdes på tilsvarende måde, dog således at politiet udleverer den afgiftspligtige en kvitteringsblanket og henviser ham til at indbetale afgiften til vedkommende amtstue enten direkte eller gennem postvæsenet og derefter forevise kvitteringen for politiet.

ad 6. Ansvarsforsikringen skal tegnes i et af justitsministeriet anerkendt forsikringsselskab, jfr. justitsministeriets bekendtgørelse nr. 314 af 22' december 1927.

ad 7. Mod fremlæggelse af kvittering for vægtafgift udleveres nummerplader, og politiet kan nu udstede attest om køretøjets indregistrering.

Politiets indregistreringsattest skal bl. a. indeholde de oplysninger, som attesten fra justitsministeriets motorsagkyndige indeholder, samt oplysning om den for køretøjet tegnede ansvarsforsik-

ring og om, af hvilken toldmyndighed attest vedrørende omsætningsafgiften er udstedt, med angivelse af attestens dato og nummer.

B. Forslag til nyordning.

Der foreslås en sådan omlægning og sammenlægning af ekspeditionerne, at gangen i disse bliver følgende:

- (1). Der rekvireres og udfyldes anmeldelsesblanket til indregistrering. Rekvirering og udfyldning skal som hidtil kunne ske på forhånd (automobilforhandlerne ligger inde med en blanketbeholdning). Berigtigelsen af det for synsforretningen hos den motorsagkyndige fastsatte gebyr skal eventuelt kunne ske på forhånd, f. eks. ved at publikum (automobilforhandlerne) ligger inde med stempelmærker eller lign. til berigtigelse.
- (2). Vejning, som eventuelt kan foretages i forbindelse med
3. Syning og godkendelse hos justitsministeriets motorsagkyndige.

— Det foreslås, at de motorsagkyndige, hvor det af hensyn til en lettelse i ekspeditionsgangen er påkrævet, udstyres med brovægt. I denne forbindelse bemærkes, at det ikke efter de gældende regler er foreskrevet, at køretøjets vægt skal dokumenteres ved vejning hos kgl. vejer og måler, men at kun den omstændighed, at de motorsagkyndige ikke er i besiddelse af en brovægt, har bevirket, at publikum har måttet henvises til en kgl. vejer og måler. —
4. Betaling af omsætningsafgift og vægtafgift hos toldmyndighederne (for omsætningsafgiftens vedkommende eventuelt fremskaffelse af attest for, at registrering kan finde sted uden erlæggelse af sådan afgift).

Det er kommissionens opfattelse, at det vil være en lettelse for publikum, at vægtafgiften kan indbetales samme sted, hvor omsætningsafgiften skal betales.

Det forudsættes, at toldvæsenet beregner vægtafgiftens størrelse, og at beregningen sker på grundlag af en af den motorsagkyndige udfærdiget attest. Attesten går fra den motorsagkyndige direkte til toldvæsenet og derfra efter afbenyttelsen til politiet.

Storkøbenhavn foreslås med hensyn til vægt- og omsætningsafgift betragtet som en enhed (beregning og betaling skal ske i inspektoratet for tobaksbeskatningen).
5. Tegning af ansvarsforsikring.
6. Herefter foretages indregistreringen hos politiet med udlevering af nummerplader og udstedelse af indregistreringsattest. I Stor-

københavn er de motorsagkyndige i forvejen fælles for hele området, og det foreslås med hensyn til selve indregistreringen hos politiet at samle dettes motorkontorer til eet fælles motorkontor.

II. Ejerskifte af indregistrerede personkøretøjer.

A. Gældende ordning.

Ved anmeldelse af ejerskifte for et tidligere indregistreret motorkøretøj skal der i henhold til § 12, stk. 2, i loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer for vedkommende registreringsmyndighed fremlægges attest fra toldvæsenet om, at der af hensyn til omsætningsafgiftsloven intet er til hinder for registrering af ejerskiftet.

Anmeldelse til toldvæsenet om ejerskifte af køretøjer, der tidligere er afgiftsberigtiget og indregistreret, sker mundtligt samtidig med, at køretøjet fremstilles for toldvæsenet til konstatering af, at det er identisk med det i den tidligere afgiftsattest omhandlede.

Almindeligvis skal der ikke erlægges omsætningsafgift ved ejerskifte af et tidligere afgiftsberigtiget motorkøretøj.

I henhold til den gældende omsætningsafgiftslovs § 5 skal der dog erlægges en afgift svarende til $\frac{1}{20}$ af den normale omsætningsafgift, såfremt køretøjet har gennemgået sådanne reparationer eller omdannelser, at det har fået karakter af at være et nyt køretøj. Afgørelsen af, om et køretøj ved omdannelsen har fået karakter af et nyt køretøj, træffes af det i henhold til omsætningsafgiftslovens § 14 nedsatte nævn. Nævnets afgørelser er endelige og kan ikke indbringes for domstolene. I de tilfælde, hvor der i forbindelse med ejerskifte skal erlægges $\frac{1}{20}$ -afgift, afgives til toldvæsenet nærmere foreskrevne anmeldelser, og afgiften erlægges under iagttagelse af tilsvarende regler som anført i det foranstående vedrørende afgiftsberigtigelse af ikke tidligere indregistrerede personautomobiler.

Såfremt det til ejerskifte frembudte køretøj ikke har gennemgået sådanne omdannelser, at der for køretøjet skal erlægges $\frac{1}{20}$ -afgift, og køretøjet iøvrigt er identisk med det i den fremlagte afgiftsattest omhandlede køretøj, forsyner toldvæsenet afgiftsattesten med påtegning om, at køretøjet ved omregistrering for den nye ejer er fritaget for afgift i henhold til loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer, og at der herefter intet er til hinder for køretøjets registrering for den pågældende.

Når toldvæsenets attest vedrørende omsætningsafgiftsloven foreligger, fremlægges denne attest for politiet i forbindelse med anmodning om køretøjets omregistrering for den nye ejer.

For så vidt angår motorkøretøjer, som er indregistreret på det tidspunkt, ejerskiftet anmeldes, samt for køretøjer, som er afmeldt af politiets register inden for de sidste 3 måneder, sker omregistreringen ved,

at den for motorkøretøjet udstedte indregistreringsattest af politiet forsynes med påtegning om den skete omregistrering. Foruden toldvæsenets attest vedrørende omsætningsafgiften skal der for politiet forevises kvittering for, at vægtafgiften er betalt, samt bevis for, at den i loven om motorkøretøjer påbudte ansvarsforsikring er tegnet.

I visse tilfælde skal køretøjet fremstilles til eftersyn hos den motorsagkyndige, forinden omregistrering kan finde sted.

B. Forslag til nyordning.

Bestemmelserne i omsætningsafgiftslovens § 5 om $1/20$ -afgift i visse tilfælde samt i lovens § 12, stk. 2, om anmeldelsespligten er indsat for at hindre omgåelse. Der er kun ringe fiskal interesse forbundet med $1/20$'s-reglen.

Som et led i forenklingen foreslås det, at $1/20$'s-afgiften ophæves, og at kravet om forevisning for toldmyndigheden i tilfælde af ejerskifte undlades for *fuldt afgiftsberigtigede* personkøretøjers vedkommende. Ved den første indregistrering af et fuldt afgiftsberigtiget køretøj må der udstedes en attest, der klart tilkendegiver, at der er betalt fuld omsætningsafgift — sådanne attester kan f. eks. være grønne, og de bør ikke lyde på navn.

Foruden »grøn attest« skal der som hidtil for politiet forevises kvittering for, at vægtafgiften er betalt og ansvarsforsikring tegnet. Når vægtafgift ikke er betalt for indeværende kvartal, må den nye vægtafgift erlægges inden omregistreringen. For i Storkøbenhavn i dette tilfælde at spare ejere af køretøjer med grøn attest for henvendelse til toldvæsenets indbetalingskontor (Frederiksholms Kanal), har motororganisationernes og motorbranchens repræsentanter i kommissionen henstillet, at der så vidt muligt stationeres toldtjenestemænd på politiets motorkontor for at beregne og modtage vægtafgiften. Såfremt det ved syning er konstateret, at køretøjet er kommet op i en højere vægtklasse end tidligere, således at der for fremtiden skal betales mere i vægtafgift, bør den forhøjede vægtafgift, hvor der er tale om køretøjer, for hvilke (gammel) vægtafgift allerede er betalt for indeværende kvartal, først kræves betalt fra og med det følgende kvartal.

Det må fremhæves, at den foreslåede grønne attest kun kan gælde de tilfælde, hvor der ikke er fare for omgåelse af afgiftsbestemmelserne. De grønne attester kan derfor ikke anvendes, hvor der er tale om hel eller delvis afgiftsfritagelse, f. eks. rutebiler, taxabiler og lillebiler.

Ved ejerskifte vil der for de sidstnævnte køretøjers vedkommende ofte blive tale om, at de overgår til fuld afgiftspligt, og i så fald må ekspeditionen finde sted hos toldvæsenet. Men selvom et køretøj efter ejerskiftet skal anvendes på samme måde som hidtil, og der således er mulighed for fortsat afgiftsfritagelse eller -lempelse, må toldvæsenet tage sig

af ekspeditionen. Som begrundelse for denne opfattelse skal nævnes, at der kan opstå tvivl om, hvorvidt lovens betingelser for afgiftsnedsættelse eller -fritagelse er opfyldt, eller der kan blive spørgsmål om, hvorledes en bestemmelse i omsætningsafgiftsloven skal fortolkes.

III. Første indregistrering af lastautomobiler og omregistrering ved ejerskifte af disse.

A. Gældende ordning.

De i det foranstående anførte bestemmelser, som skal iagttages ved indregistrering og omregistrering af personautomobiler, gælder også for så vidt angår lastautomobiler med undtagelse af reglerne om erlæggelse af afgift i henhold til loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer, idet lastautomobiler kan fritages for denne afgift, jfr. den gældende lovs § 6, punkt 3.

Fritaget for den nævnte afgift er efter de gældende regler motorkøretøjer af typer, som utvivlsomt er konstrueret udelukkende til befordring af gods, og som ikke benyttes til persontransport udover, hvad der er nødvendigt til af- og pålæsning af det transporterede gods.

Opstår der tvivl om, hvorvidt et motorkøretøj kan fritages for afgift i henhold til denne bestemmelse, forelægges sagen det i henhold til omsætningsafgiftslovens § 14 nedsatte nævn, hvis afgørelse er endelig.

Ved anmeldelse for toldvæsenet af et lastautomobil, som ønskes fritaget for omsætningsafgift, skal køretøjets ejer afgive en ansøgning om afgiftsfritagelse, hvori den pågældende bl. a. afgiver erklæring på tro og love om, at køretøjet ikke vil blive benyttet til personbefordring — hverken mod eller uden vederlag — ud over, hvad der udkræves til den pågældende godstransport.

Såfremt køretøjet opfylder betingelserne for afgiftsfrihed, udsteder toldvæsenet en attest om, at køretøjet ved indregistrering for den pågældende ejer er fritaget for omsætningsafgift i henhold til ovennævnte lovbestemmelse.

Afgiftsfritagelsen gælder kun, sålænge køretøjet er indregistreret for den pågældende ejer. Overdrages køretøjet, skal den nye ejer afgive den foran omhandlede ansøgning om afgiftsfritagelse, og der udstedes af toldvæsenet en ny attest om afgiftsfritagelsen, hvorefter den tidligere udstedte attest inddrages.

Lastautomobiler, der er fritaget for omsætningsafgift, skal mærkes på særlig måde.

Den afgiftsattest, som toldvæsenet udsteder for lastautomobiler, der fritages for omsætningsafgift, er til underretning for politiet forsynet med oplysning om, at det pågældende køretøj skal mærkes på denne særlige måde.

B. Forslag til nyordning.

Kommissionen er af den opfattelse, at lastautomobiler principielt må fremstilles for toldvæsenet både ved første indregistrering og ved registrering af ejerskifte. De grunde, der taler herfor, er de samme, som gør sig gældende for de ikke fuldt afgiftsberigtigede personkøretøjers vedkommende.

For en enkelt gruppe af lastautomobilers vedkommende, hvis stilling i henseende til omsætningsafgiften af motorkøretøjer er ganske klar, mener man imidlertid at kunne gøre en undtagelse. Det drejer sig om de store typiske lastautomobiler.

Under forudsætning af, at der ikke foretages ændringer af sådanne køretøjers indretning ved anbringelse af sæder o. lign., skal der ikke erlægges omsætningsafgift ved ejerskifte. En tilsvarende ordning med grønne attester som nævnt for de personkøretøjer, der har betalt fuld omsætningsafgift, bør gennemføres her. I så fald vil det være muligt at fritage denne betydelige gruppe af køretøjer for fremstilling for toldvæsenet ved ejerskifte. Grænsen for disse store typiske lastautomobiler og andre lastautomobiler kan formentlig sættes ved 3.500 kg bruttovægt.

Med hensyn til vægtafgiften foreslås for lastautomobiler samme ordning indført som for personkøretøjer.

IV. Betaling af løbende vægtafgift.

I forbindelse med vægtafgiftens opkrævning har man drøftet de for denne afgift gældende *afgifts- og betalingsperioder*.

Ifølge § 2 i finansministeriets bekendtgørelse af 22' december 1931, som ændret ved bekendtgørelse nr. 55 af 12' marts 1936 angående opkrævning af vægtafgift af motorkøretøjer, *forfalder* vægtafgiften efter følgende regler:

- 1) for *personvogne*, der *ikke* er indrettet til at befordre *flere end 7 personer*, føreren iberegnet, for påhængsvogne til sådanne personvogne samt for motorcykler og side- og påhængsvogne til sådanne — forud for hele finansåret, hvert års 1' april.
- 2) for *andre* motorkøretøjer og påhængsvogne:
 - a. hvor den årlige afgift ikke overstiger 160 kr. — forud for hele finansåret, hvert års 1' april.
 - b. hvor den årlige afgift overstiger 160 kr., men ikke 260 kr. — halvårsvis forud, hvert års 1' april og 1' oktober.
 - c. hvor den årlige afgift overstiger 260 kr. — kvartalsvis forud — hvert års 1' april, 1' juli, 1' oktober og 1' januar.

I lov nr. 112 af 6' april 1933 om midlertidigt tillæg til lov om afgift af motorkøretøjer m. v. er finansministeren bemyndiget til at tillade, at afgiften af de personvogne, der benyttes til erhvervsmæssig personbefor-

dring, af påhængsvogne til sådanne samt af vare- og lastautomobiler, herunder påhængsvogne til sådanne, indbetales således af de afgiftspligtige:

I de tilfælde, hvor afgiften beregnes for hele finansåret, i 4 rater med en fjerdedel i begyndelsen af hvert kvartal, og i de tilfælde, hvor afgiften beregnes for halvdelen af finansåret, i 2 rater med halvdelen ved begyndelsen af hvert af halvårets kvartaler.

Der kan herefter opstilles følgende skema over afgifts- og betalingsperioder:

Køretøjets art	afgiftsperiode	betalingsperiode
I. personkøretøjer til ikke over 7 personer:		
a. erhvervsmæssig	1/1 årlig	1/4 årlig
b. ikke erhvervsmæssig	1/1 årlig	1/1 årlig
II. personvogne til (erhvervsmæssig) befordring af over 7 personer samt vare- og lastkøretøjer:		
a. afgift indtil 160 kr.	1/1 årlig	1/4 årlig
b. — 160—260 kr.	1/2 årlig	1/4 årlig
c. — over 260 kr.	1/4 årlig	1/4 årlig

Der findes således i praksis 4 forskellige grupper, nemlig:

Køretøjets art	årlig afgift	afgiftsperiode	betalingsperiode
I. Vare- og lastkøretøjer samt personkøretøjer til erhvervsmæssig befordring af over 7 personer	over 260 kr.	1/4 årlig	1/4 årlig
II. do. do.	160—260 kr.	1/2 årlig	1/4 årlig
III. Vare- og lastkøretøjer samt personkøretøjer til erhvervsmæssig befordring af ikke over 7 personer	under 160 kr.	1/1 årlig	1/4 årlig
IV. Andre køretøjer (herunder personkøretøjer til ikke-erhvervsmæssig befordring af ikke over 7 personer) ..	hvilken som helst størrelse	1/1 årlig	1/1 årlig

Ordningen med 1/4-årlig betaling for en række vogne blev i 1933 indført af hensyn til ejerne af motorkøretøjer og var formentlig tænkt som en rent midlertidig kriseforanstaltning, men den gælder stadig og giver ifølge udtalelse fra amtsforvaltere anledning til meget besvær (I. Betænkning fra forvaltningskommissionen af 1946, side 24—25). Det ville ifølge samme kilde simplificere forholdet, såfremt afgiftsperioder og betalingsterminer kom til at svare til hinanden.

Forvaltningskommissionens konklusion er, at man »skal herefter anbefale, at der for at få gennemført praktiske og let anvendelige bestemmelser på dette område foretages henvendelse til motorafgiftskommissionen om i særlig grad at have sin opmærksomhed henvendt på dette spørgsmål«.

Efter en indgående drøftelse af spørgsmålet er kommissionen kommet til

den opfattelse, at både afgifts- og betalingsperioden som hovedregel burde være et kvartal. En sådan ordning vil ganske vist på den ene side medføre en noget forøget administration hos det offentlige. Men på den anden side imødekommes et stærkt ønske hos de motorkørende, og overgang til $\frac{1}{4}$ -årlig betaling har desuden i visse tilfælde betydning for den bedst mulige udnyttelse af den rationaliseringsforanstaltning, som ligger i indførelsen af de foran under afsnit II B nævnte grønne attester. For visse kategorier af køretøjer er afgiften imidlertid så lav, at det ville være urimeligt også for publikum at opkræve den i 4 terminer.

I § 8 i udkast til lov om vægtafgift af motorkøretøjer er det foreslået, at køretøjer, for hvilke afgiften er 320 kr. årlig eller derover, skal være afgiftspligtige for et kvartal ad gangen. Køretøjer, for hvilke afgiften årlig er 60 kr. eller derunder, skal være afgiftspligtige for et finansår ad gangen, og afgiften skal erlægges forud for hele finansåret. For køretøjer, for hvilke afgiften er over 60 kr. pr. år, men under 320 kr., foreslås afgiftsperioden sat til et finansår, men således at afgiften betales kvartalsvis.

Opkrævning af løbende vægtafgift foreslås for Storkøbenhavns vedkommende henlagt til toldvæsenet (inspektoratet for tobaksbeskatningen), som også skal modtage betalingen — direkte eller gennem postvæsenet. For provinsens vedkommende skal opkrævningen som hidtil foretages af politiet, medens betalingen foreslås henlagt fra amtstuerne til toldkamrene, som kan modtage afgiften direkte eller gennem postvæsenet.

VII. Afgiftsudvalgets betænkning om farvning af afgiftsfri benzin.

Efter at der er givet bl. a. landbruget adgang til afgiftsfrit at anvende benzin til drift af ikke-indregistreringspligtige traktorer, stationære motorer og andre maskiner, er forbruget af afgiftsfri benzin steget meget stærkt.

Kontrollen med det afgiftsfri benzinformbrug udøves af toldvæsenet og er hovedsagelig baseret på vedkommende forbrugers regnskab over indkøbet og anvendelsen af benzinen. Da denne kontrol ikke er så effektiv, at den kan forhindre misbrug af den afgiftsfri benzin, har tolddepartementet undersøgt, om det skulle være muligt at underbygge kontrollen ved at mærke den afgiftsfri benzin til motorbrug på en sådan måde, at den kan skelnes fra den afgiftspligtige benzin, der benyttes i indregistrerede motorkøretøjer, og at det kan konstateres, om en automobilist har afgiftsfri benzin i sit køretøj.

Resultatet af undersøgelsen fremgår af den som bilag til denne betænkning vedføjede *redegørelse om farvning af afgiftsfri benzin*.*)

Denne redegørelse er gennemgået og drøftet af afgiftsudvalget.

Det omhandlede spørgsmål har to sider, en *teknisk* og en *distributionsmæssig*.

Den *tekniske* side af spørgsmålet er løst, idet det ved omfattende forsøg i statsprøveanstalten og på institutionen »Statens redskabsprøver« har vist sig, at det er muligt at tilsætte almindelig motorbenzin (orange-farvet) et blåt farvestof og to røbestoffer, som er uden skadelig indvirkning på benzinen eller på motoren, hvori den anvendes. Røbestofferne kan med sikkerhed påvises ad kemisk vej.

Statsprøveanstalten kan påtage sig at fremstille og levere farve- og kemikalieopløsningen i de nødvendige mængder.

Det ville være ønskeligt, om iblandingen af farve- og røbestoffer kunne ske i større mængder ad gangen på benzinselskabernes lagre, men benzinselskaberne råder ikke over tilstrækkelig tankplads hertil. Iblandingen kan derfor kun ske i de tankbiler eller emballager, hvori benzinen udkøres fra lagrene, og selvom en sådan ordning ikke er ideel, må den dog anses for at være tilstrækkelig betryggende.

Hvad *distribueringen* af benzinen til forbrugerne angår, er der derimod visse problemer, som endnu ikke er løst.

Fra benzinselskabernes side er der navnlig peget på, at en væsentlig

*) Se side 111.

del af den benzin, der benyttes i landbrugsvirksomheder, leveres gennem salgssteder (vejtanke), som kun råder over een tank, og at det vil være ugennemførligt at henvise en del af disse salgssteder til kun at forhandle afgiftsfri benzin. Skal benzinen leveres fra engroslagrene direkte til forbrugerne, vil det foruden omkostninger ved selve leveringen medføre en anseelig kapitaludgift til anskaffelse af emballager.

Det er vel sandsynligt, at der vil være visse vanskeligheder forbundet med at løse distribueringsproblemerne, men på den anden side synes gennemførelsen af en ordning med farvning m. v. af benzin til afgiftsfri motordrift at være af så overordentlig kontrolmæssig betydning, at vanskelighederne bør overvindes. Noget andet er, at tidspunktet for gennemførelsen af ordningen under hensyn til de udgifter i udenlandsk valuta, ordningen vil medføre til anskaffelse af emballager m. v., må være afhængig af landets økonomiske stilling.

Afgiftsudvalgets medlemmer er derfor enige om at henstille til finansministeriet at påbyde en farvningsordning, så snart de praktiske muligheder og de økonomiske forhold tillader det.

Motorkommissionen af 24' marts 1947

Afgiftsudvalget

København, den 20' marts 1951.

K. Bang. S. J. From. Villy Fuglsang. Kai Jensen.

M. C. Korsgaard. B. Nørregaard, Mads Petersen.
udvalgets formand.

M. P. Rasmussen-Gylling. Schibbye. Wittig.

/Paul Gersmann.

Redegørelse om farvning af afgiftsfri benzin.

Efter at der ved lov nr. 193 af 4' maj 1948 blev givet bl. a. landbruget adgang til afgiftsfrit at anvende benzin til drift af ikke-indregistreringspligtige traktorer, stationære motorer og andre maskiner, er forbruget af afgiftsfri benzin steget meget væsentligt.

Forbruget af afgiftsfri benzin.

mill. liter	1939	1949	1950
Til samtlige afgiftsfri formål	22,5	81,8	105,4
heraf til motordrift	13,1	68,2	89,2

Alene i landbrugsvirksomheder, maskinstationer o. lign. udgjorde benzinförbruget i 1949 ca. 34 mill. liter, og i 1950 ca. 54 mill. liter.

Kontrollen med det afgiftsfri benzinförbruk udöves af toldväsenet. De foreskrevne kontrolbestemmelser for landbrug og tilsvarende virksomheder går i store træk ud på fölgende:

Toldväsenet udsteder en bevilling, hvori det bl. a. foreskrives, at benzinen skal köbes og opbevares i beholdere, der er mærket: »Benzin til traktorer m. v. — må ikke anvendes til drift af indregistrerede motor-köretöjer«. Endvidere foreskrives det, at der skal föres regnskab over benzinen. Regnskabet skal föres i en förbrugsbog, hvori der dels skal göres rede for de indköbte partier benzin, dels for förbruget. Der skal ved hvert benzinindköb af sälgeren afgives en anmeldelse om salget; denne anmeldelse vedlægges förbrugsbogen som dokumentation for indköbet. När benzinen påfyldes en traktor eller en anden maskine, skal den pågældende traktorförer eller maskinpasser notere det påfyldte kvantum i förbrugsbogen og bekræfte noteringen med sin underskrift. Med hensyn til traktorer er det særligt foreskrevet, at det daglig skal noteres i förbrugsbogen, hvor mange timer hver traktor har været i drift.

Regnskabet forelægges toldväsenet hvert kvartal, eventuelt hvert halvår, og på grundlag af regnskabet får bevillingshaveren godtgjort afgiften af den benzin, der gennem regnskabet kan dokumenteres at være anvendt til afgiftsfri formål.

Hvis en virksomhed har et förbruk på mindst 10.000 liter benzin årligt, kan virksomheden, hvis den önsker det, få bevilling til afgiftsfritagelse, d. v. s. at benzinen kan köbes til en pris, hvori afgiften på forhånd er fradraget. Regnskabsbestemmelserne er iövrigt de samme som dem, der gælder for virksomheder, der får afgiftsgodtgörelse, men benzinen skal köbes hos benzinselskabernes hoveddepoter i partier på mindst 200 liter

og kan altså ikke købes ved en vejtank. Benzinafgiften betales nemlig af benzinselskaberne, og den benzin, der findes i en vejtank, er følgelig altid beskattet.

Disse kontrolbestemmelser er ikke så effektive, at de kan forhindre misbrug af den afgiftsfri benzin, og det er meget vanskeligt for toldvæsenet at føre kontrol med anvendelsen af den afgiftsfri benzin.

Man har derfor ladet undersøge, om det skulle være muligt at mærke den afgiftsfri benzin til motorbrug, således at den kan skelnes fra den afgiftspligtige benzin, der benyttes i indregistrerede motorkøretøjer, og således at det i givet fald kan konstateres, om en automobilist har afgiftsfri benzin i sit køretøj.

Spørgsmålet har to sider, en teknisk og en distributionsmæssig.

Hvad den tekniske side af sagen angår, skal følgende oplyses:

Man mente oprindeligt, at det ville være tilstrækkeligt at give den afgiftsfri benzin en anden farve end den benzin, der benyttes til afgiftspligtige formål (automobilkørsel). Motorbenzin er i dag orangefarvet, og man valgte derfor at forsøge at tilsætte denne et blå farvestof. Den blå farve viste sig at være så gennemtrængende, at selv en relativ ringe iblanding af blåfarvet benzin i orangefarvet kunne ses. Ved forsøg foretaget af statsprøveanstalten konstateredes det imidlertid, at den blå farve let lod sig fjerne. Farvning alene af benzinen er således ikke et sikkert kontrolmiddel; det vil være nødvendigt yderligere at tilsætte benzinen røbestoffer, som ikke eller i hvert fald vanskeligt lader sig fjerne.

Foretagne undersøgelser har vist, at man kan tilsætte benzin to bestemte røbestoffer, som kan påvises ad kemisk vej. Det ene røbestof kan påvises i benzin ved en kompliceret undersøgelse på et laboratorium. Det andet røbestof kan påvises på stedet, idet man blot skal fugte et stykke filtrerpapir — som i forvejen er præpareret med et reaktionsmiddel — med den pågældende benzin. Findes røbestoffet i benzinen, vil filtrerpapiret få en rødlig farve.

Statsprøveanstalten har efter foretagne forsøg erklæret, at stofferne er udmærket egnede til formålet og har vist sig andre gennemprøvede stoffer overlegne.

Statsprøveanstalten har i 3 måneder haft 1 liter motorbenzin tilberedt med farvestof og røbestoffer stående og har i dette tidsrum hver uge med præpareret filtrerpapir undersøgt benzinen for kemisk reaktion på det ene røbestof. Reaktionen har stadig været lige kraftig.

Statsprøveanstalten kan, såfremt det skulle blive aktuelt, påtage sig at fremstille og levere farve- og kemikalieopløsningen i de nødvendige mængder.

Tolddepartementet har også ladet Statens Redskabsprøver på Bygholm ved Horsens foretage praktiske forsøg med benzin tilsat farve- og røbestoffer.

Til forsøgene blev benyttet to nye Ferguson traktorer, som A/S Nor-

disk Dieselauto stillede til rådighed. I den ene traktor blev der anvendt almindelig benzin og i den anden benzin tilsat farve- og røbestoffer. Traktorerne blev prøvekørt stationært i 100 timer under forskellige belastningsforhold, og Statens Redskabsprøver udtalte efter forsøgene, at disse efter institutionens opfattelse måtte anses for tilstrækkeligt grundlag til, at institutionen kunne gå ind for anvendelse af den farvede benzin som kontrolforanstaltning. De benzinen tilsatte stoffer havde været uden virkning for såvel motorens ydeevne som for smøreoliens forurening og afsætning i motoren.

Efter det foran anførte er der teknisk set intet til hinder for at foreskrive, at den afgiftsfri benzin til motorbrug skal tilsættes farve- og røbestoffer.

Det vil naturligvis ikke være muligt at påbyde farvning m. v. af benzin, der anvendes til anden teknisk brug end motordrift, f. eks. til tøjrensning, industrielle formål m. v., men da der til sådanne formål anvendes særlige benzinkvaliteter, der er mindre anvendelige til motordrift, er risikoen for misbrug af denne benzin ikke så stor, som når der er tale om motorbenzin.

Som nævnt har spørgsmålet om farvningen m. v. af den afgiftsfri motorbenzin også en distributionsmæssig side, og herom skal følgende bemærkes:

Det ville være ønskeligt, om iblandingen af farve- og røbestofferne i givet fald kunne ske i større mængder benzin ad gangen på benzinselskabernes lagre, men benzinselskaberne råder ikke over tilstrækkelig tankplads hertil. Iblandingen må derfor ske i de tankbiler eller emballager, hvori benzinen udkøres fra lagrene, og en sådan ordning er efter tolddepartementets mening også tilstrækkelig betryggende.

For så vidt angår den benzin, der udkøres fra lagrene direkte til forbrugerne, skulle farvningsspørgsmålet herefter ikke volde større vanskeligheder. Anderledes stiller det sig med den benzin, der skal videreudleveres fra detailforhandlerne. Mange af forhandlerne har kun een pumpe (tank) — det gælder specielt de mindre forhandlere i landdistrikterne — og kan derfor kun forhandle een slags benzin. Der er derfor kun den udvej, at de forhandlere, der ønsker at forhandle såvel benzin til automobilkørsel som til afgiftsfri kørsel, må have to tanke til rådighed, eller også må benzinen til afgiftsfri formål udkøres fra engroslagrene direkte til forbrugerne enten i tankbiler eller i tromler.

Ved udgangen af 1949 havde ca. 13.300 landbrugsvirksomheder, maskinstationer o. lign. bevilling til afgiftsfrihed for benzin. De pågældende virksomheders benzinformbrug udgjorde i 1949 ca. 34 mill. liter, og dette kvantum blev ifølge indhentede oplysninger fra toldkamrene leveret på følgende måde:

*Benzinbevillinger (I) og benzinforbrug (II)
fordelt efter indkøbsmåden.*

	I	II
Udkørt i tankbil	15,5 pct.	40,5 pct.
Tilsendt i emballage som fragtgods o. lign.	11,3 »	11,5 »
Afhentet i emballage ved den stedlige gadgetank ..	62,4 »	38,2 »
Påfyldt direkte i traktoren ved den stedlige gadgetank	10,8 »	9,8 »
	Ialt: 100,0 pct.	100,0 pct.

For at få klarhed over benzinselskabernes stilling til distribuerings-spørgsmålet har tolddepartementet anmodet indkøbscentralen for benzin, petroleum og brændselsolier om på samtlige benzinselskabers vegne at afgive en udtalelse herom, og som svar herpå har indkøbscentralen udtalt, at den på det bestemteste må fraråde, at der gennemføres en farvning m. v. af den afgiftsfri benzin.

Indkøbscentralen begrundet sit standpunkt med følgende:

- 1) Farvningen m. v. kan ikke finde sted i tanke på selskabernes lagre, og det menes ikke, at farvningen på betryggende måde kan ske i de tankbiler eller emballager, hvori benzinen udbringes.
- 2) 17 mill. liter af det i 1949 i landbrugsvirksomheder anvendte kvantum benzin er leveret gennem 6000 salgssteder, hvoraf kun yderst få råder over mere end een tank, og at henvise en del af disse salgssteder til kun at forhandle farvet benzin er ikke gennemførligt.
- 3) Udkørslen af benzin i emballage fra engroslagrene direkte til forbrugerne vil foruden betydelige omkostninger ved selve leveringen medføre en anseelig kapitaludgift til anskaffelse af emballager.
- 4) En udvidet opbevaring af benzin i tromler på landbrugsejendomme vil medføre en betydelig stigning i brandrisikoen.
- 5) Gennemførelse af særlige kontrolforanstaltninger for levering af afgiftsfri benzin til en bestemt befolkningsgruppe forekommer unaturlig, når der for så vidt angår afgiftsfri benzin til andre formål til andre befolkningsgrupper ikke gennemføres lignende kontrolforanstaltninger.

Til det under punkt 5 anførte skal bemærkes, at en eventuel ordning med farvning og mærkning af afgiftsfri benzin ikke blot skal omfatte den benzin, der benyttes i landbruget, men al benzin til afgiftsfri motor-drift, f. eks. i fiskerfartøjer og andre erhvervsfartøjer, industrielle virksomheder og entreprenørvirksomheder.

