

[Finansministeren.]

tillade mig at fremsætte følgende lovforslag: *Forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v., forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. samt forslag til lov om afgift af benzin.*

Efter den gældende lovgivning opkræves der 3 forskellige afgifter af de motorkørende, nemlig omsætningsafgift een gang for alle i forbindelse med indregistrering af personbiler og motorcykler, en årlig vægtafgift af samtlige indregistrerede køretøjer og en afgift på benzin.

For fuldstændighedens skyld skal jeg i denne forbindelse nævne „bevillingstilsagnsordningen“ eller — som den ofte kaldes i daglig tale — „dollarordningen“. Efter denne ordning vil den, der ikke hos automobilfordelingsnævnet kan opnå indkøbstilladelse til et personmotorkøretøj, dog kunne erhverve ret til køb af et sådant køretøj mod at indkøbe og til direktoratet for vareforsyning aflevere et „bevillingstilsagn“, hvorved den pågældende bebyrdes med en særlig udgift på 80 pct. af vedkommende køretøjs cif- importpris.

Selvom ordningen således falder udenfor det beskatningsproblem, der her er til behandling, har jeg dog ikke villet undlade at nævne den, idet den må tages i betragtning ved bedømmelsen af de samlede byrder, der pålægges de fleste erhververe af nye personmotorkøretøjer.

De foreliggende lovforslag er resultatet af de overvejelser, der har fundet sted med henblik på en revision af den samlede lovgivning vedrørende motorbeskatningen, efter at motorafgiftskommissionen i sommeren 1954 afgav sin betænkning.

Der var i motorafgiftskommissionen almindelig enighed om, at vægt- og benzinafgiften burde opretholdes, omend med forskellige ændringer i forhold til det gældende system. Hvad angår omsætningsafgiften, var kommissionens flertal af den opfattelse, at omsætningsafgiften måtte ses som en valutaregulerende foranstaltning, idet den normalt vil virke hemmende på efterspørgslen efter nye motorkøretøjer; dens størrelse måtte derfor afpasses i overensstemmelse med landets øvrige økonomiske politik.

Ved de fremsatte lovforslag har man i vidt omfang fulgt de synspunkter, der ligger til grund for motorafgiftskommissionens

betænkning. Dog har regeringen — den almindelige økonomiske situation taget i betragtning — ikke fundet tiden inde til at foreslå en sådan nedsættelse i de samlede motorskatter, som ville blive følgen af kommissionens udkast vedrørende vægtafgiften og benzinafgiften.

De foreliggende lovforslag bygger følgelig på, at det nuværende samlede årsprovenu af motorbeskatningen, der for 1956—57 kan anslås til omkring 640 mill. kr., skal opretholdes uændret.

Lovforslaget vedrørende omsætningsafgiften, der tilsigter en teknisk revision af den bestående lov fra 1946 med de ændringer, der senere er gennemført, er i det store og hele i overensstemmelse med det af motorafgiftskommissionen udarbejdede udkast.

De foreslåede afgiftssatser er i det væsentlige de samme som efter den gældende lov. Det er dog i overensstemmelse med motorafgiftskommissionens indstilling foreslået at fastsætte samme afgiftssats for drosker, lillebiler og turistbiler, nemlig 15 pct., svarende til den afgift, der i dag betales for drosker. For turistbiler og lillebiler betyder den foreslåede sats en nedsættelse af afgiften.

Endelig er det foreslået, at de såkaldte campingvogne normalt fritages for afgift.

De nævnte ændringer i afgiftssatserne kan anslås at ville medføre en nedgang i provenuet af omsætningsafgiften på et par millioner kroner årligt.

Jeg har ved en tidligere lejlighed, hvor spørgsmålet om fritagelse for omsætningsafgift af motorkøretøjer til invaliderede personer blev rejst, givet tilsagn om, at dette spørgsmål ville blive søgt løst i forbindelse med en revision af omsætningsafgiftsloven.

Efter den gældende ordning tilstås der kun afgiftsfritagelse til personer, som på grund af alvorlig invaliditet i benene ikke eller kun med betydelig vanskelighed kan komme til eller fra deres arbejdsplads uden at benytte motorkøretøj. Der gælder endvidere den begrænsning, at der ikke gives afgiftsfritagelse i tilfælde, hvor den pågældendes erhverv er af en sådan beskaffenhed, at dette i sig selv betinger anskaffelse af et motorkøretøj, d. v. s. at man udelukker handelsrejsende m. fl. fra afgiftsfritagelse. Endelig er den gældende ordning udifferentieret, således at der kun er valget mellem afgiftsfritagelse eller fuld afgiftspligt.

[Finansministeren.]

I lovforslagets § 21 er optaget en bestemmelse, der tilsigter at imødekomme de indvendinger, der har været rejst mod den hidtil gældende ordning. Efter forslaget er adgangen til afgiftsfritagelse udvidet til at omfatte også andre tilfælde af invaliditet end invaliditet i benene, og forslaget udelukker ikke afgiftsfritagelse for personer med visse erhverv. Ordningen foreslås endelig ændret sådan, at der gives hel eller delvis godtgørelse af afgiften, idet der herved bliver mulighed for differentiering af hjælpen i de enkelte tilfælde.

Jeg kan allerede i denne sammenhæng nævne, at der også i forslaget til vægtafgiftsloven er optaget en tilsvarende bestemmelse om afgiftsfritagelse for invalidekøretøjer.

For at opnå den mest hensigtsmæssige administration af dette område er det foreslået at henlægge administrationen til invalideforsikringsretten.

De to andre forslag til lov om vægtafgift og lov om benzinafgift tilsigter ligesom omsætningsafgiftsforslaget en teknisk revision af de gældende lovbestemmelser. Samtidig er der tale om en vis omlægning af beskatningen, idet der i overensstemmelse med de synspunkter, der ligger til grund for motorafgiftskommissionens betænkning, er foreslået en forhøjelse af vægtafgiften i forhold til den nugældende, således at det merprovenu, der herved fremkommer, anvendes til en nedsættelse af benzinafgiften.

Efter forslaget sker der en ændring af grundlaget for afgiftens beregning. Den gældende vægtafgift beregnes på grundlag af køretøjernes egenvægt efter forskellige satser for person- og lastkøretøjer, men den tekniske udvikling har medført, at køretøjer, der har samme egenvægt og således efter gældende lov svarer samme afgift, kan have vidt forskellig lasteevne. Motorafgiftskommissionen har anset bruttovægten som et mere rationelt grundlag for afgiftsberegningen. Forslaget følger kommissionens indstilling, således at der — uanset køretøjets art — skal svares afgift efter een skala, hvori satserne er stigende med køretøjets bruttovægt.

Lovforslagets vægtafgiftsskala bygger på den af motorafgiftskommissionen udarbejdede skala. Kommissionens beregninger og

forslag til vægtafgiftsskala var imidlertid baseret på, at benzinafgiften skulle nedsættes til 21 øre pr. l, men som allerede nævnt anser regeringen ikke tidspunktet for inde til at nedsætte de samlede motorafgifter, og der kan derfor ikke blive tale om en så stor nedsættelse af benzinafgiften. Da benzinafgiften virker aftagende i forhold til køretøjernes vægt, ville kommissionens skala, kombineret med en væsentligt højere benzinafgift end 21 øre pr. l, betyde en afsvækkelse af den tilsigtede progression i den samlede beskatning i forhold til kommissionsforslaget. Forslagets skala er derfor — i forhold til kommissionens skala — sænket lidt for køretøjer med bruttovægt mellem 4 000 kg og 6 000 kg og til gengæld forhøjet for køretøjer med større bruttovægt end 7 000 kg. Disse tilfælde i afgiftsskalaen tilsigter at afbøde den degressive virkning af den foreslåede højere benzinafgiftssats.

Regeringen har således fulgt hovedprincippet i kommissionens forslag om en progression i vægtafgiftsbeskatningen for de tunge køretøjer, idet disse vogne, således som det omtales af ministeren for offentlige arbejder under fremsættelsen af forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje (sp. 2585), betyder en overordentlig stor udgiftsbelastning for store dele af vejnettet.

Provenuet af den foreslåede vægtafgift kan anslås at blive ca. 170 mill. kr. årligt, beregnet på grundlag af den skønnede vognpark i 1956—57, såfremt forslagets satser straks i fuldt omfang kom til anvendelse for hele vognparken.

Det er imidlertid — i lovforslagets § 26 — i overensstemmelse med kommissionens synspunkter foreslået, at forhøjelsen for allerede indregistrerede dieseldrevne vogne skal træde i kraft gradvis over 5 år, og provenuet vil derfor i de første år blive noget mindre end det nævnte beløb; hertil kommer, at den af ministeren for offentlige arbejder omtalte (sp. 2586) særlige tilskudsordning for bybusser vil medføre en udgift på omkring 3 mill. kr. årlig.

Da det samlede provenu af vægt- og benzinafgifter forudsættes uændret, giver vægtafgiftsforhøjelsen mulighed for en nedsættelse af benzinafgiften fra de nuværende 56 øre til 51 øre pr. l.

Som det fremgår af bemærkningerne til

[Finansministeren.]

vægtafgiftsforslaget, kan man ikke sige noget generelt om, hvorledes den totale beskatning efter forslagene vil blive i forhold til den gældende beskatning for de forskellige arter af køretøjer. Dette vil afhænge af køretøjernes årskørsel, af benzinøkonomien og af lasteevnens størrelse i forhold til egenvægten. Nogle konkrete eksempler viser dog, at der under forudsætning af normal årskørsel vil blive tale om en mindre nedsettelse i den totale beskatning for almindelige personbiler og rutebiler, omtrent uændret beskatning af motorcykler og små vare- og lastbiler og en stigning på mellem 5 og 11 pct. for større lastbiler. For køretøjer med stor lastevne i forhold til egenvægten vil beskatningen ved omlægningen fra egenvægts- til bruttovægtsbeskatning i almindelighed øges, hvilket også har været formålet, idet disse køretøjer hidtil har betalt en forholdsmæssigt for lille afgift.

Forsåvidt angår dieseldrevne køretøjer, har motorafgiftskommissionen påpeget, at der fremtidig burde være et mere rimeligt forhold mellem beskatningen af benzindrevne og dieseldrevne køretøjer; efter den gældende lovgivning er der — selv efter de i foråret 1955 gennemførte forhøjelser af dieselafgiften — en meget betydelig ulighed i beskatningen af de to arter af køretøjer.

De gældende satser for dieselkøretøjer er for drosker m. v. 10 gange normal vægtafgift og for andre køretøjer $3\frac{1}{2}$ gang normal afgift.

Ved at tage udgangspunkt i de kørselslængder, som kommissionen har ment burde give balance i skattemæssig henseende mellem benzin- og dieselafgift, opnår man balance med en sats på omkring 3 gange normal afgift for lastbiler og rutebiler.

For drosker opnår man på grund af den mindre bruttovægt og den meget store årskørsel først skattemæssig balance mellem de to driftsformer ved at anvende en betydeligt større faktor. Det er foreslået at fastsætte afgiften til 15 gange normal vægtafgift.

De foreslåede satser for dieselkøretøjer medfører forhøjelser af den årlige afgift, hvorom jeg nærmere skal henvise til det i bemærkningerne anførte. Jeg skal dog understrege, at der trods forhøjelserne stadig

normalt vil være en vis skattemæssig begunstigelse forbundet med dieseldrift.

Som allerede nævnt skal den forhøjede afgift for de dieseldrevne køretøjer, der allerede er indregistreret, ifølge lovforslagets § 26 ikke træde i kraft straks i fuldt omfang, men gradvis over en periode på 5 år.

Vedrørende de enkelte bestemmelser i lovforslagene skal jeg iøvrigt henvise til bemærkningerne. Der er dog et enkelt punkt i vægtafgiftsforslaget, som jeg gerne vil kommentere nærmere.

Det var i kommissionens lovudkast foreslået, at grænsen mellem helårsbetalende og kvartårsbetalende køretøjer skulle ligge ved en årlig afgift på 60 kr. Ved fastsættelsen af denne grænse må man naturligvis på den ene side tage hensyn til de motorkørende, som skal betale afgifterne, men heroverfor står på den anden side de omkostninger og det administrative besvær, der vil være forbundet med opkrævningen af forholdsvis små afgiftsbeløb i kvartårige rater.

Såfremt grænsen fastsættes ved 60 kr., vil der ske en så betydelig forøgelse af antallet af opkrævninger, at det vil blive overordentlig vanskeligt for de opkrævende myndigheder at klare opgaven. Allerede forvaltningskommissionen havde sin opmærksomhed henvendt på dette forhold. Administrationen har derfor fundet det nødvendigt, at grænsen mellem dem, der skal betale for hele året på een gang, og dem, der får lov til at betale i rater, fastsættes noget højere.

Den foreslåede grænse på 200 kr. finder jeg ikke urimelig overfor de motorkørende, og der opnås med denne grænse en betydelig administrativ fordel i forhold til kommissionens udkast.

Jeg skal i denne forbindelse oplyse, at administrationen arbejder med spørgsmålet om en forenkling af forretningsgangen ved indregistrering af motorkøretøjer og herunder også med vægtafgiftens opkrævning.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslagene til det høje folketings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om bestyrel-