

Til lovforslag nr. L 84. Betænkning afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 6. november 1981

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har haft samråd med ministeren for skatter og afgifter, der tillige har besvaret spørgsmål skriftligt. Nogle af disse besvarelser er optrykt som bilag til betænkningen.

Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra følgende:

Automobil-Importørernes Sammenslutning,
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark,
Professor, dr. med. Jørgen B. Dalgaard, Århus,
Dansk Automobilforhandler Forening,
Dansk Autoudlejer Union,
Dansk Taxi Forbund,
Forenede Danske Motorejere,
Grosserer-Societetet,
Industrirådet,
Komiteen for sikker trafik,
Metal - Lyngby,
Vognmand Poul Petersen, Herlev Taxa,
Pradan Auto Import K/S og
Sydjysk Autoimport A/S.

Der er af ministeren for skatter og afgifter og nogle mindretal stillet nogle ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, det radikale venstres og centrumdemokraternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det af ministeren for skatter og afgifter stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (venstres og det konservative fokepartis medlemmer af udvalget) er tilhænger af en lempelse af registreringsafgiften på biler, idet en nedsættelse af denne afgift vil fremme beskæftigelsen i bilbranchen og øge mobiliteten på arbejdsmarkedet. Der henvises til bemærkningerne til det forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af bilbeskatning m. m. (nr. B 11), som medlemmer af de to partier har fremsat i folketinget.

Mindretallet finder det beklageligt, at pristalsreguleringen af afgiftslettelsen først skal træde i kraft 1. januar 1983. Der må nemlig regnes med bilprisstigninger fra udlandet i de kommende måneder, således at afgiftslettelsen vil være væsentligt reduceret i begyndelsen af det nye år. Derfor bør ikrafttrædelsen af pristalsreguleringen fremrykkes til 1. januar 1982.

Mindretallet vender sig imod, at sikkerhedsudstyr i biler nu pålægges den fulde registreringsafgift. Det betyder, at biler med meget sikkerhedsudstyr ikke bliver væsentlig billigere end hidtil, mens biler med begrænset eller helt uden sikkerhedsudstyr får hele afgiftslettelsen. Incitamentet hos køberen til at vælge en bil med godt sikkerhedsudstyr vil mindskes på grund af prisforskellen. Af trafikikkerhedsmæssige årsager er dette særdeles uheldigt.

Efter mindretallets opfattelse bør sikkerhedsudstyr principielt fritages for afgift.

Herefter indstiller mindretallet lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforsla-

get til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag. Udviklingen i bilsalget er sådan, at afgiftsnedsættelsen givetvis vil medføre øget provenu af registreringsafgiften. Dette betyder selvsagt, at købekraften flyttes over til biler fra andre goder, der også er afgiftsbelagte. men statsfinansielt er dette gevinstgivende, da næsten intet er så afgiftsfyldt som biler, og da der spares på offentlige udgifter og andet ved at flytte kollektiv trafik over til individuel.

Et *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling og udtaler:

Letelsen af bilbeskatningen er en af de mest anstødelige dele af regeringens afgiftspakke.

Trafikpolitisk har man i de senere år været inde i en positiv udvikling. Folk har i stigende omfang forladt bilen til fordel for den kollektive transport.

Desværre har regeringen undladt at følge denne tendens op. Manglende investeringer i den kollektive trafik og billetpriser, der vokser langt hurtigere end inflationen, er i færd med at drive folk tilbage til bilen igen. At regeringen nu letter bilbeskatningen, kan kun bidrage til at forstærke denne uheldige virkning.

En af regeringens begrundelser er, at letelsen af bilbeskatningen vil føre til en forøget beskæftigelse. I den forbindelse er der grund til at gøre opmærksom på, at en forøget beskæftigelse på grund af øget bilimport vil belaste betalingsbalancen helt ekstraordinært. Der henvises her til svaret på spørgsmål 7.

Mindretallet finder det fornuftigt, at el-bilen undtages fra registreringsafgift. Det findes ligeledes fornuftigt, at fritagelsen er tidsbegrænset, så der er styr på udviklingen. Men det er ikke rimeligt, at fritagelsen er begrænset til godsvogne. Der er lige så stort behov for en dansk produktion af el-passarvogne.

Et *fjerde mindretal* (Danmarks retsforbunds medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag, idet man er af den opfattelse fra Danmarks retsforbunds side, at beskatningen på det nævnte område var blevet så hård, at den i høj grad virkede øde-

læggende. Mindretallet vil dog gerne gøre den bemærkning, at det forekommer mindre hensigtsmæssigt, uanset hvad der er anført fra regeringens side, at ophæve en vis betinget skattefritagelse for sikkerhedsudstyr, idet mindretallet trods alt tror, at der ligger et væsentligt element i at anskaffe sikkerhedsudstyr i samme omfang, hvis det ikke bliver gjort til genstand for beskatning.

Videre vil mindretallet gerne pege på, at det stiller sig noget tvivlende over for, om man kan løse spørgsmålet om bilers sikkerhedsudstyr ved, at erhvervslivet forøger bilers standardudstyr, også på det sikkerhedsmæssige område.

Endelig vil mindretallet også gerne pege på, at det ud fra et liberalt synspunkt ikke må forekomme særlig rimeligt, om man herefter på et senere tidspunkt bliver nødt til at skærpe kravene for så vidt angår de sikkerhedsmæssige forskrifter for bilers indretning og vedligeholdelse.

Ændringsforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (Glistrup (FP), Ove Jensen (FP) og Flygaard (DR)):

1) Det under *nr. 2* foreslåede § 2, *stk. 1, nr. 12*, affattes således:

»12) el-drevne motorvogne.«

Af et *mindretal* (Ellemann-Jensen (V), Anders Poulsen (V), Gammelgaard (KF), Hagen Hagensen (KF) og Rahbæk Møller (SF)):

2) I den under *nr. 2* foreslåede § 2, *stk. 1, nr. 12*, udgår ordene »som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, og«.

Af et *mindretal* (Ellemann-Jensen (V), Anders Poulsen (V), Gammelgaard (KF) og Hagen Hagensen (KF)):

3) I det under *nr. 5* foreslåede § 4, *stk. 2*, ændres i *1. pkt.* årstallet »1983« til: »1982«.

Af *ministeren for skatter og afgifter*, tiltrådt af et *flertal* (Bakholt (S), Camre (S), Erenbjerg (S), Hans Hækkerup (S), Egon Jensen (S), Stavvad (S), Tastesen (S), Bernhard Baunsgaard (RV) og Bollmann (CD)):

Til § 2

4) I 1. pkt. ændres »00.« til: »17.«, og i 2. pkt. ændres »dagen efter lovforslagets fremsættelse« til: »den 4. november 1981«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget går ud på at fritage alle el-biler for registreringsafgift.

Fremskridtpartiet finder det altså klogt ikke at indføre de nye begrænsninger, som ministeren foreslår. Fremskridtpartiet foretrækker at give el-bilen gode udviklingsmuligheder. Den kan blive et slagkraftigt dansk eksportprodukt.

Ministeren for skatter og afgifter undskylder – i udvalgsbilag nr. 23 – sin formulering således:

»Formidlingsrådet, der er et kontaktorgan mellem myndighederne og industrien, har undersøgt mulighederne for produktion af el-biler. Det er rådets vurdering, at der ikke eksisterer et realistisk grundlag for dansk serieproduktion af el-personbiler, selv om

disse biler afgiftsfritages.

Jeg har derfor ikke planer om at udvide forsøgsordningen til el-drevne personbiler.«

Denne syg-moster-forklaring for at kunne pestilere med en række bureaukratrestriktioner er åbenbart uholdbar. Lad dog det praktiske erhvervsliv afgøre, hvorvidt el-biler kan komme til at fungere fornuftigt på det ene eller andet område.

Skulle ministerens citerede sortsyn på udviklingen vise sig korrekt, gør det jo ingen skade at have den af mindretallet foreslåede enkle og klare lovtekst fremfor de af regeringen foreslåede snørklerier.

Til nr. 2

Selv om ministeren i et svar til udvalget har givet udtryk for, at der ikke eksisterer et realistisk grundlag for dansk serieproduktion af el-biler, findes det rigtigt nu at fastslå afgiftsfrihed, så en mulig produktudvikling ikke forhindres.

Til nr. 3

Der henvises til mindretallets betænkningens bidrag.

Bakholt (S) Camre (S) Erenbjerg (S) Hans Hækkerup (S) Egon Jensen (S)

Stavad (S) Tastesen (S) fmd. Bernhard Baunsgaard (RV) Ellemann-Jensen (V)

Anders Poulsen (V) Hagen Hagensen (KF) nfmd. Gammelgaard (KF) Bollmann (CD)

Rahbæk Møller (SF) Flygaard (DR) Glistrup (FP) Ove Jensen (FP)

Partierne VS og KrF havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag*Spørgsmål til ministeren for skatter og afgifter og dennes besvarelse heraf:**Spørgsmål 4 og 5:*

»Hvor mange arbejdspladser skabes ved en import på 1 mia?«

»Mener ministeren, at en lavere registreringsafgift vil medføre et forøget provenu?«

Svar:

Selv om automobilforhandlerne (ifølge Morgenavisen Jyllands-Posten fra lørdag den 31. oktober 1981) forventer, at afgiftsnedsættelsen vil medføre et øget bilsalg og derved en beskæftigelse på 5-6.000 mennesker pr. år i de næste 2 år, mener jeg ikke, at en lavere

registreringsafgift vil medføre et nævneværdigt større bilsalg eller et større provenu.

Spørgsmål 7:

»Hvor mange arbejdspladser skabes ved en merimport af biler på 1 mia?«

Svar:

Jeg skal henvise til besvarelsen af spørgsmål 4 og 5 (bilag 11) og til mine udtalelser under drøftelsen af samrådsspørgsmål A (bilag 13).