

Til lovforslag nr. L 18. Betænkning afgivet af Skatte- og Afgiftsudvalget den 17. november 1988

Betænkning

over

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

(Afgiftsfritagelse for busser m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af disse spørgsmål samt ministerens besvarelser heraf er optrykt som et bilag til denne betænkning. Endvidere er optrykt skatteministerens besvarelse af et af udvalgets spørgsmål vedrørende L 31, forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Turistbuskatten afskaffes). Af Glistrup (FP) m.fl.

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

Auto Bang,
 AUTO-PAASKE,
 Dansk Arbejdsgiverforening,
 Dansk Taxi Forbund og
 Turistvognmændenes Landsforening.

Skatteministerens kommentarer til to af disse henvendelser er optrykt som bilag.

Der er af skatteministeren og af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkepartis og Fremskridtspartiets medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse* med det af skatteministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal inden for flertallet* (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) finder, at det naturligvis er glædeligt for såvel beskæftigelsen som valutaindtjeningen gennem turisme, at registreringsafgiften på turistbusser nu falder bort. Kun må det mane til eftertanke, at indtægten fra denne afgift skulle helt ned til nul, inden det gik op for myndighederne, at her var der altså ikke noget at hente. Det har jo ikke skortet på påpegninger fra turistvognmændenes side, men de er alt for længe ikke blevet troet.

Der findes en række andre afgifter, som hindrer beskæftigelse og valutaindtjening gennem turisme. På motorområdet drejer det sig f.eks. om beskatningen af de såkaldte »autocampe«, også kaldet »motorhomes«. Også på dette område er det på høje tid, at skatteministeren foretager en modernisering, således at boligindretningen i disse biler ikke beskattes anderledes end i en selvstændig campingvogn.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse. Mindretallet stemmer for ændringsforslag nr. 1 og imod ændringsforslag nr. 2. Efter mindretallets opfattelse er lovforslaget en logisk følge af EF-harmoniseringsskridt, som SF har modsat sig. Selv om vi erkender, at harmoniseringstiltagene på transportområdet nødvendigvis må betyde

nedsættelser af busafgifterne, såfremt denne branche skal overleve, kan vi ikke tage medansvar for en udvikling, vi grundlæggende er imod. Vi mener, at tingene bør ses i sammenhæng og finder det særdeles uhensigtsmæssigt med disse »hovsa-afgiftsnedsættelser«, hvoraf denne (efter sagen om tv-apparaterne sidste år) blot er den anden i rækken.

Efter SF's opfattelse bør hele afgiftsproblematikken gennemanalyseres, før det er muligt på et tilstrækkelig kvalificeret grundlag at tage stilling til ændringer i vores afgifter. Umiddelbart er SF således særdeles positiv over for større arbejdsgiverafgifter og differentieret moms. Men det forudsætter et grundigt forarbejde. Det haster. Fortsætter Folketinget, som det er begyndt, vil vores afgiftsniveau – skridt for skridt – smuldre.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Mindretallet henviser i det hele til sit udførlige lovforslag nr. L 31, forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Turistbusskatten afskaffes).

Ændringsforslag

Aagaard (KF) Else Theill Sørensen (KF) Pernille Sams (KF) Svend Heiselberg (V) nfm.

Skrumsager Skau (V) Glistrup (FP) Elisabeth Arnold (RV) Bente Juncker (CD)

Kofod-Svendsen (KRF) Helen Beim (S) Erling Christensen (S) Pia Gjellerup (S)

Klaus Hækkerup (S) Grete Schødt (S) Stavad (S) fmd. Bjørn Poulsen (SF)

Jens Thoft (SF)

Til § 1

Af *skatteministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

1) I den under *nr. 1* foreslåede affattelse af § 2, *stk. 1, nr. 5, litra b*, ændres tallet »10« til: »9«.

Af et *mindretal* (FP):

2) I den under *nr. 1* foreslåede affattelse af § 2, *stk. 1, nr. 5*, udgår *litra e*.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget medfører, at busser, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befordring af mere end 9 personer, inklusive føreren, fritages for afgiften.

Det bevirker endvidere, at busserne omfattet af bestemmelsens pkt. c), d) og e) også afgiftsfritages, når de som udgangspunkt er konstrueret til mere end 9 personer inklusive føreren.

Til nr. 2

Nok er der behov for at lempe registreringsafgiften for motorkøretøjer, men det er for grotesk specielt at begunstige med at totalafgiftsfritage nogle af de køretøjer, som er mindst samfundsnyttige, nemlig dem, »der specielt er indrettet til erhvervmæssig transport af teater- og orkestergrupper, film- og tv-hold samt deres udstyr.«

**Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren
og dennes besvarelse heraf**

Spørgsmål 6:

Agter ministeren som en forudsætning for dansk tiltræden af liberaliseringsdirektivet for turistbuserhvervet at stille krav om fjernelse af den favorisering af erhvervet, der sker f.eks. i Holland?

Svar:

Trafik- og Kommunikationsministeriet har oplyst, at de særlige ordninger i visse medlemslande ikke er stridende mod de gensidige rettigheder og forpligtelser, der følger af det internationale samarbejde. En dansk tilslutning til direktivet vil derfor ikke blive gjort afhængig af ændringer i disse ordninger. Det bemærkes, at den danske holdning til forslaget vil blive fastlagt i overensstemmelse med de sædvanlige procedurer.

Spørgsmål 7:

Ministeren bedes nærmere redegøre for de fornødne overgangsbestemmelser, herunder om ministeren påtænker at tilbagebetale registreringsafgift for busser, der er betalt inden for en kortere periode forud for den 15. september 1988.

Svar:

For at undgå at salget af busser går i stå, mens lovforslaget behandles i Folketinget, er der foreslået tilbagevirkende kraft fra den 15. september, hvor det blev offentliggjort, at der ville blive fremsat forslag om ophævelse af afgiften.

Dette betyder bl.a., at der, hvis forslaget vedtages, skal fastsættes nærmere regler for tilbagebetaling af afgift for perioden mellem offentliggørelsestidspunktet og ikrafttrædelsestidspunktet.

Det er ikke hensigten, helt eller delvis, at

godtgøre afgift, der er betalt forud for den 15. september 1988.

Spørgsmål 14:

Ad besvarelsen af spørgsmål 5 (bilag 15)

Kommissionens forslag til Rådets forordning om fælles regler for international personbefordring med bus udbedes (eventuelt relevante afsnit, jf. nedenfor).

Hvilke grænser (9 eller 10 personer inkl. føreren) indgår i EF's planlægning på busbefordringsområdet, og hvad er baggrunden for den valgte grænse?

Svar:

I artikel 1 i Kommissionens forslag til Rådets forordning om fælles regler for international personbefordring er foreslået, at forordningens bestemmelser skal gælde for international personbefordring ad landevej med motorkøretøjer, der er beregnet til at medføre mere end 9 personer, herunder føreren.

Trafik- og Kommunikationsministeriet har oplyst, at forslaget på dette punkt er i overensstemmelse med gældende fællesskabsbestemmelser og i øvrigt svarer til afgrænsningen af buskørsel i andre internationale relationer.

Der henvises i øvrigt til besvarelse af spørgsmål 2 ad L 31 (L 31, bilag 3).

Spørgsmål 15:

Ad ministerens kommentarer til henvendelsen fra Turistvognmændenes Landsforening (bilag 15)

Idet der henvises til Arbejdsministeriets oplysninger om Rfo 3820/85 ønskes oplyst, om de nævnte 9 personer er inkl. eller ekskl. føreren af bussen.

Svar:

Ifølge artikel 4 i Rfo 3820/85 undtages bl.a. køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst 9 personer, føreren iberegnet.

Ad L 31. Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Turistbusskatten afskaffes).

Af Glistrup (FP) m.fl.

Spørgsmål 2:

Ministerens kommentarer udbedes til næstsidste afsnit i lovforslagets bemærkninger om 9 og 10 siddepladser.

Svar:

Den gældende bestemmelse i § 2, stk. 1, nr. 5, afgiftsfritager personkøretøjer, der med tillad-

delse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel. Ifølge lov om buskørsel kræves der tilladelse til erhvervmæssig kørsel med køretøjer, der er indrettet til befordring af mere end 9 personer (inkl. føreren). Til almindelig rutekørsel kræves dog tilladelse uanset køretøjets størrelse.

Såvel efter L 18 som L 31 afgiftsfritages derfor turistbusser med mere end 9 sæder (inkl. førerens).

Køretøjer, der ikke anvendes til erhvervmæssig kørsel, vil derimod kun kunne fritages for afgift efter L 18, hvis køretøjet er indrettet til mere end 10 personer (inkl. føreren). Jeg har ønsket at fastholde denne allerede eksisterende grænse for at undgå, at de helt små »busser« afgiftsfritages.

Skatteministerens kommentarer til 2 henvendelser til udvalget

I en henvendelse fra *Turistvognmændenes Landsforening* anføres det, at forslagens bestemmelser om også at fritage visse busser til ikke-erhvervsmæssig kørsel bør følges op af en beslutning om at sikre fuldstændig ligestilling mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig kørsel med krav om,

at chaufføren har stort erhvervskørekort,
at kørslen er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne – herunder den nye tillægschaufføruddannelse, og
at der svares moms af kørslen.

Som alternativ foreslår Landsforeningen, at ligestillingen tilvejebringes ved kun at lade fritagelsen omfatte køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel alene anvendes til erhvervsmæssig personbefordring.

Hertil bemærkes:

Efter Justitsministeriets regler kræves der altid en udvidet chaufføruddannelse til erhvervsmæssig passagerkørsel. Dette gælder, uanset om kørekortet er til lille personbil (op til 9 personer inkl. fører) eller til stor personbil (over 9 personer inkl. fører). Dette kræves ikke til ikke-erhvervsmæssig passagerkørsel. Der er ikke planer om at udvide dette område, hvortil der kræves erhvervskørekort.

Arbejdsministeriet har oplyst, at køre- og hviletidsbestemmelserne er fastsat i Rfo nr. 3820/85 og gælder for al buskørsel (befordring af mere end 9 personer) uden for en radius på 50 km fra bussens hjemsted. For indenlandsk kørsel er køretøjer til privat befordring af højst 17 personer dog undtaget fra kravet. Den nye tillægschaufføruddannelse vedrører de samme køretøjer og omfatter især køreteknik på tør og glat vejbane og kørsel med treakslet køretøj. Der foreligger ikke planer om at lade reglerne gælde for privat personbefordring med køretøjer til 17 personer og derunder.

For så vidt angår moms af kørslen gælder, at ikke-erhvervsmæssig passagerkørsel med bus

er momsfri. Der kan til gengæld ikke ydes godtgørelse for dieselolieafgift, ligesom momsen af bussen og dieselolien ikke kan fratrækkes. Det vil være i strid med principperne for momsen, herunder 6. momsdirektiv, at kræve moms af ikke-erhvervsmæssige aktiviteter.

Om Landsforeningens alternative forslag skal bemærkes, at med forslaget om også at afgiftsfritage busser, der ikke anvendes erhvervsmæssigt, bevares den afgiftsmæssige ligestilling mellem de bustyper, som i dag omfattes af registreringsafgiften på 20 pct. Samtidig tilgodeses de hensyn, der gør sig gældende f.eks. i relation til handicapbusser.

Dansk Taxi Forbund foreslår, at afgiftsfritagelsen for busser alene kommer til at omfatte turistbusser, der er indrettet til befordring af mere end 16 personer. Forbundet finder, at afgiftsfritagelse for 10–15 personers busser vil medføre konkurrenceforvridning over for hyrevogne, fordi lov om hyrekørsel giver en turistvognmand mulighed for at anvende et sådant køretøj til hyrekørsel.

Hertil bemærkes:

Trafik- og Kommunikationsministeriet har oplyst, at det af forarbejderne til hyrekørselsloven fremgår, at bestemmelsen i lovens § 1, stk. 3, om udnyttelse af en 10–15 personers bus til hyrekørsel er begrundet i hensynet til vognmænd i tyndt befolkede områder, hvor kørselsopgaverne er af mere beskedent omfang.

Udnyttelse af den nævnte busstørrelse til hyrekørsel kræver tilladelse fra trafik- og Kommunikationsministeren og forudsætter, at den pågældende vognmand i forvejen har tilladelse til såvel hyrekørsel som turist- og bestillingskørsel med bus.

Bestemmelsen praktiseres uhyre restriktivt, og der er kun i ganske få tilfælde givet tilladelse i henhold til denne af trafik- og Kommunikationsministeren.