

Lovforslag nr. L 31. Fremsat den 6. oktober 1988 af Glistrup (FP), Dohrmann (FP), Kirsten Jacobsen (FP) og Knud Lind (FP)

## Forslag

til

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

(Turistbusskatten afskaffes)

#### § 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 13 af 16. januar 1985, som ændret senest ved lov nr. 185 af 9. april 1987, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, nr. 5, affattes således

- »5) køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befording af mere end 9 personer, føreren indbefattet, og har et til køretøjet svarende antal passagersæ-

der og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring (turist- og rutebusser). Endvidere påhængs- og sættevogne til sådanne busser,«

2. § 6, stk. 1, nr. 1, ophæves.  
Nr. 2-7 bliver herefter nr. 1-6.

#### § 2

Loven gælder for motorkøretøjer, for hvilke registreringsafgift ikke er betalt senest dagen før lovens bekendtgørelse i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Generelle bemærkninger

I. Det danske afgiftssystem m.v. belaster de danske turistvognmænd med aldeles uholdbare konkurrencevilkår i forhold til deres kolleger i for eksempel Vesttyskland, Beneluxlandene og England. Det drejer sig bl.a. om følgende seks punkter:

1) Når en dansk turistvognmand skal indregistrere en turistbus i Danmark, beregnes statsafgift på følgende måde:

Først lægger Toldvæsenet moms på 22 pct. til standardprisen for den pågældende bustype.

Derefter beregner staten sig en registreringsafgift på 20 pct. af det fremkomne beløb.

Ved køb af en turistbus til en værdi af 2 mio. kr. skal der således betales 488.000 kr. i afgift til staten efter følgende opgørelse:

Standardpris . . . . .	2.000.000 kr.
Moms 22 pct. . . . .	440.000 kr.
<hr/>	
Tilsammen . . . . .	2.440.000 kr.
20 pct. registreringsafgift . . . . .	488.000 kr.
<hr/>	
Ved køb at betale . . . . .	2.928.000 kr.
Moms tilbagebetales . . . . .	÷ 440.000 kr.
<hr/>	
Afgift i alt . . . . .	488.000 kr.

eller en turistbusinvesteringsskat på 24,4 pct.

Vesttyskland og Holland har ingen registreringsafgift. Holland giver endda 12,5 pct. i investeringstilskud ved anskaffelse af en ny bus. Belgien (og vistnok også Luxembourg) giver rentetilskud på mellem 4 og 7 pct. ved turistbuskøb.

2-4) Ud over den nævnte afgift skal vognmanden i Danmark betale en kvartårlig vægtafgift på ca. 5.000 kr. og 800 kr. for nummerplader. Hertil kommer gebyr ved de senere årlige bilsyn.

Holland har en vægtafgift på ca. halvt danskerniveau, mens den tyske ligger ca. 15 pct. under den danske. Luxembourg har ingen busvægtafgift.

5) I chaufførløn skal vognmanden betale følgende:  
Turistbus med 1 chauffør: 693 kr. pr. døgn.

Turistbus med 2 chauffører: 1.032 kr. pr. mand pr. døgn.

Disse beløb er ca. en halv gang over de luxembourgske tariffer (hvilket Fremskridtspartiet vil ændre på via indkomstskattebundgrænseforhøjelser).

6) Derudover er turistbuserhvervet selvsagt handikapet af alle andre ulemper, hvormed folketingsflertallet har hæmmet dansk konkurrenceevne i bred almindelighed (skattetryksrekord, restriktionsmængde, højrente osv.).

I England er afgiftstrykket så lavt, at englændere på rejse til Danmark i stadig mindre omfang lejer sig ind i danske busser, men i stedet ser profit i at seje deres egne busser til kontinentet og så køre rundt i dem herovre.

II. Det må forventes, at EF indfører en totalliberalisering af turistkørsel med ikrafttræden senest den 1. januar 1990.

I denne situation er det, at nærværende lovforslag søger at afskaffe den anførte 24,4 pct.-skat, som er det af de seks nævnte momenter, der skærer skarpest i øjnene.

Sker det ikke, må det forventes, at den del af det danske turistbuserhverv, som vil overleve, vil udflage til andet EF-land, hvorefter flere og flere vil miste mere og mere af kontakten til Danmark.

Det drejer sig om ca. 600 vognmænd med ca. 5.000 arbejdspladser (inkl. følgevirkomheder m.v.).

Siden foråret 1987 har der været meget få nyindregistreringer af turistbusser, idet de fleste vognmænd er afventende og overvejer en udflagning til andre EF-lande (eventuelt ved at danne et fælles Luxembourg-selskab, der indregistrerer sine busser dér og leaser dem ud til danske vognmænd). Så kan danske rejsende tage afsted til billigere priser, blot med en fremmed nummerplade på bussen – også når turen for eksempel blot går til Flensborg til afgiftsbillig grænsehandel.

Med de dårligere indtjeningsforhold bliver kvaliteten og moderniteten af de tilbageværende danskindregistrerede turistbusser mindre og mindre god.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte punkter**Til § 1, nr. 1*

§ 2, stk. 1, nr. 5, hjemler i sin nuværende udformning afgiftsfrihed for »personkøretøjer, der med til-ladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel og herudover alene anvendes til:

- a) kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørselen skal udføres efter de for det pågældende område normalt gældende takstbestemmelser og i henhold til forud offentliggjort køreplan,
- b) befordring af passagerer for jernbaner eller luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.«

Af den slags (rutebusser på gule nummerplader) var der ved udgangen af 1986 indregistreret 4.967. De vil (praktisk talt) alle også været omfattet af nærværende forslag.

Afgiftsfriheden vil derfor blive udvidet med turistbusserne, hvoraf der var 3.138 pr. 31. december 1986. Heraf kørte ca. 1.200 indenlandsk, mens ca. 1.900 var i udlandskonkurrence. Blandt andet for at undgå administrative vanskeligheder medtages de alle under den foreslåede afgiftsfrihed.

*Til § 1, nr. 2*

Den bestemmelse, der foreslås ophævet, hjemler 24,4 pct.-afgiften for »køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til befordring af mere end 10 personer, føreren indbefattet, og har et til køretøjet svarende antal passagersæder og ikke er indrettet til andet formål end personbefordring«.

Det samlede provenu fra denne skat plejer at ligge i størrelsesordenen ca. 35 mio. kr. årligt, hvoraf ca. 20 mio. kr. hidrører fra de internationalt kørende busser. Der er således reelt et provenutab på ca. 15 mio. kr. forbundet med ophævelsen.

Når mindstegrænsen nedsættes med én person i forhold til hidtidig registreringsafgiftslov, beror det på, at alle internationale aftaler omkring buskørsel (og i øvrigt også det danske Trafik- og Kommunikationsministerium) bruger denne busdefinition. Umiddelbart er dette uden provenumæssig betydning, da der ikke i øjeblikket findes danske køretøjer med ni passagerpladser.

*Til § 2*

For hurtigst muligt at få gang i fornyelsen af de danskregistrerede turistbusser foreslås en tidlig ikrafttrædelsesdag.