

Til beslutningsforslag nr. B 34. Beretning afgivet af Skatteudvalget den 30. maj 1991

Beretning

over

Forslag til folketingsbeslutning om omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer efter miljømæssige kriterier

[af Jes Lunde (SF) m.fl.]

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Endvidere har udvalget modtaget en skriftlig henvendelse fra Forenede Danske Amerikarbilkubber.

Et *flertal* (Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) kan tilslutte sig forslaget sigte, nemlig at registreringsafgiften gøres afhængig af, hvor forurenende det pågældende køretøj er.

Flertallet konstaterer, at den hidtidige opdeling af bilafgifter i en registreringsafgift efter værdi, vægtafgift efter størrelse og brændstofafgift efter brændstofforbrug er blevet forrykket ved gennemførelsen af nedsættelsen af benzinafgiften af hensyn til grænsehandelen. Da det mest miljømæssige element – brændstofafgiften – således er blevet reduceret, er det blevet nærliggende at indbygge miljømæssige kriterier i registreringsafgiften.

Formentlig vil der ikke være nogen væsentlig miljømæssig gevinst ved en differentiering efter NO_x-emission, efter at dette aspekt for nye biler er blevet reguleret af normer. Derimod vil der være en gevinst ved en differentiering efter brændstofforbruget.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt, om der indføres et element i registreringsafgiften, der

afhænger af brændstofforbruget. For at tilsigte proveneutralitet skal der ske en modgående lempelse af værdiafgiften. Denne lempelse bør formentlig ske gennem et bundfradrag, således at en lempelse af værdiafgiften ikke for noget køretøj kolliderer med ønsket om at gøre brændstof-økonomiske biler billigere og brændstof-uøkonomiske biler dyrere.

Desuden bør det undersøges, om vægtafgiften for nyindregistrerede biler kan lægges om, så den ligeledes differentieres efter brændstofforbruget.

Flertallet har noteret sig, at der er brug for en grundig kortlægning af disse ideer og ikke mindst de administrative konsekvenser af forslaget. Flertallet finder, at sådanne problemer må kunne overvindes.

Flertallet skal derfor opfordre skatteministeren til at iværksætte et udredningsarbejde efter de angivne principper og bringe udredningen og modeller til lovforslag til forhandling med flertallet inden den 1. september 1991.

Et *mindretal* (Det Konservative Folkepartis, Venstres, Fremskridtspartiets og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) udtrykker følgende betænkkeligheder ved forslaget:

En anskaffelsesafgift af biler efter andre kriterier end værdien vil skabe problemer af administrativ, økonomisk og EF-retlig karakter.

For det første vil det næppe være muligt at finde frem til en udformning, som kan siges at være administrativt hensigtsmæssig.

Hvis afgiften efter brændstofforbruget (CO₂-udslippet) skal beregnes for det enkelte køretøj, vil det kræve et uendeligt antal fradrag og tillæg og dermed en væsentlig forøgelse af den daglige administration. Skal antallet af fradrag/tillæg bringes ned på et rimeligt niveau, og skal ændringen have effekt, vil det imidlertid resultere i store spring i afgiften. Sådanne store spring vil give en stærk interesse for at opnå en »god« klassifikation, og dermed vil der opstå administrative problemer omkring de nye »knæk« i afgiften.

Prisen for en bil er i langt de fleste tilfælde en fællesnævner for både motorydelse og størrelse. Det medfører, at afgiften allerede i dag stiger progressivt med et stigende brændstofforbrug.

I øvrigt vil motorudskiftning med ændret brændstofforbrug og ændret forureningsgrad til følge forrykke grundlaget for afgiftsberegningen og dermed skabe nogle særdeles alvorlige efterfølgende kontrolproblemer for at ramme omgælder.

For det andet vil ordningen ikke kunne gøres provenuneutral. Hvis en gennemførelse af de foreslåede regler får den tilsigtede virkning, vil konsekvensen være, at provenuet af registreringsafgiften vil falde. Dette vil først efterføl-

gende kunne konstateres, og der vil derfor jævnligt skulle ske ændringer af loven med henblik på at sikre provenuet.

For det tredje vil en introduktion af et specifikt element, der ikke nedskrives med bilens alder, antagelig ikke være i overensstemmelse med den dom, som EF-Domstolen har afsagt om de brugte biler.

Det kan tilføjes, at den relativt hårde værdibeskatning af personbiler sammen med bl.a. vægtafgiften har medført, at den danske bilpark består af forholdsvis små, lettere og dermed meget benzinøkonomiske biler.

Et mindretal inden for mindretallet (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) ønsker derudover at gøre opmærksom på det ødelæggende over for den danske bilbranche i at fremkomme med sådanne forslag.

Hvis forslaget blev vedtaget, ville det medføre stop for salget af gode »mellemlassebiler«, der både økonomisk og sikkerhedsmæssigt er i topklasse, og i stedet ville salget af billige mindre biler stige.

Det ville være uhensigtsmæssigt at »tvinge« befolkningen til at køre i biler, der ikke har det sikkerhedsudstyr, som mellemlasse- og større biler har.

Fremskridtspartiet advarer imod at udsende negative signaler til en i forvejen hårdt ramt branche.

P.u.v.

PIA GJELLERUP

formand