

[Skatteministeren]

sættelse af afgiften fra 35 pct. til 12 pct. Skifteretterne vil derfor automatisk fritage institutioner, der er godkendt efter ligningslovens § 8 A som berettigede til at modtage fradragsberettigede gaver. Institutioner, der ikke er optaget på listen, vil kunne afgiftsfritages efter en konkret vurdering foretaget af told- og skatteregionerne.

Jeg er glad for den positive holdning, der i dag har været til forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 130:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgift af brugte biler, omlægning af miljøfradrag m.m.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 6/2 91).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Anne-Marie Meldgaard (S):**

Ministerens forslag indeholder fem hovedpunkter, som jeg kort skal give vores melding på.

Skatteministeren foreslår, at skalaknækket for personbiler forhøjes fra 19.750 kr. til 34.400 kr., og at der indføres en afgiftsfri bundgrænse for de øvrige afgiftspligtige køretøjer på 6.100 kr. Tidspunktet for en sådan regulering må siges at være hensigtsmæssigt, idet sammenfaldet med, at der fra 1. oktober 1990 kun kan sælges nye miljøvenlige personbiler og mindre varevogne, udligner det miljøfradrag, som blev givet tidligere. En konvertering af miljøfradraget til en fast afgiftsnedsættelse hilser vi velkommen.

Forslaget om, at busser med reduceret sædeantal afgiftsfrit skal kunne anvendes af og til brug for kørestolsbrugere, kan vi også støtte.

Forlængelse af afgiftsfriheden for eldrevne motorkøretøjer til 1994 skal jeg heller ikke bruge megen tid på. Jeg vil blot nævne, at vi støtter forslaget, i håb om at den videre udvikling vil blive positiv og erhvervsfremmende for landet.

Vedrørende ombyggede biler hilser jeg med tilfredshed, at lovtæksten kommer til at fremgå af lovens § 1. Det har i mange år været et omdiskuteret punkt, hvorvidt der var tale om afgiftspligt, da paragrafferne i andre bestemmelser åbenbart har været betragtet som ren administration.

Ligestillingen i lovtæksten mellem ministerens bemyndigelse til at fastsætte regler for ombyggede og genopbyggede biler kan vi også støtte.

Det var det lette i ministerens forslag. Det væsentligste punkt, vedrørende afgiftsberigtigelse af brugte indførte motorkøretøjer, er straks sværere. Ingen tvivl om, at vi har pligt til at efterleve EF-dommen om at tilpasse afgiftsniveauet til reelle priser på det danske brugtvognsmarked. Spørgsmålet er bare hvordan.

Ministeren udtaler sig ofte om, at den offentlige sektor skal forenkles og regelsaneres; det har jeg svært ved at se sker i dette tilfælde. Ministeren vil indføre syv aldersbestemte afgiftsskalaer mod i dag én. Jeg har forhørt mig hos de forskellige vurderingsmyndigheder, som for øvrigt ikke har været adspurgt inden lovforslagets fremsættelse, hvilket man jo kan undre sig over.

Ved at sammenholde det nuværende og det nye beregningsgrundlag er det lidt op og ned, hvordan 7-skalaen rammer, det er som med gyngerne og karrusellerne. Beregningerne viser i hvert fald, at brugte biler bliver dyrere med alderen. Jeg er bange for, at den spekulation, vi har set hidtil, vil blive overført til det nye system, idet udgangspunktet for brugtvognspriserne findes i DAF's kataloger, som udkommer hvert kvartal. Det bliver den omvendte verden. Hidtil har det været en fordel, at et køretøj var registreret f.eks. i januar måned, nu bliver det en fordel, at et køretøj er registreret i december måned. De nye modeller kommer i august og september, og hvad angår registreringsattesten, vil det kun være den sidste årgang, der fremgår af chassisnummeret.

[Anne-Marie Meldgaard]

Vedrørende § 11-bilerne, flyttegodsbiler osv., ser det også ud til, at det vil blive dyrere, og det kan være svært at forklare forbrugerne. Jeg kan også forestille mig, at begejstringen vil være meget lille blandt bilentusiaster, som indfører liebhaverbiler. Det er nok et spørgsmål, om vi ikke kommer til at mangle islættet af sjældne biler fremover; klassikerne kunne måske afgiftsberigtiges lempeligere. Afgiftsskalaer af den art, som ministeren foreslår, vil passe bedre til en fast nedskrivningsskala for alle biler, noget i retning af den gamle basisprisordning.

For så vidt angår den megen teknik, der er i spørgsmålet om en udvidelse af vurderingsmyndigheden, afholder jeg mig fra at tage stilling til det på nuværende tidspunkt, da udvalgsarbejdet må gøres færdig, inden vi kan se på det.

Afslutningsvis skal jeg sige, at Socialdemokratiet er meget positivt over for en hensigtsmæssig løsning af problemerne på brugtbilsområdet og ser frem til konstruktivt udvalgsarbejde.

Aagaard (KF):

Da vor ordfører i denne sag, hr. Kai Dige Bach, er optaget af andet møde i huset, skal jeg på hans vegne fremsætte følgende:

Dette lovforslag er en konsekvens af den EF-dom, der blev afsagt i december 1990. Det tilpasser registreringsafgiften til de danske brugtvognspriser, og det er ikke herigennem hensigten at gøre det særlig let eller økonomisk fordelagtigt at importere brugte biler i stedet for nye. Der gives samtidig en forlængelse af afgiftsfritagelsen for eldrevne køretøjer med 3 år, og grænsen for, hvor meget af importprisen der skal registreres med 105 og 180 pct., ændres, så det ikke bliver dyrere fremover at købe en miljøvenlig bil, end det var, da katalysatorer var uden registreringsafgift.

Vi kan fra konservativ side tilslutte os lovforslaget.

Mariann Fischer Boel (V):

I december 1990 afsagde EF-Domstolen en dom om, at Danmark ulovligt opkrævede registreringsafgift af brugte importerede biler på grundlag af en højere værdi end køretøjets reelle værdi på det danske brugtvognsmarked. I Venstre hilser vi lovforslaget velkommen, fordi vi både får et gammelt stridsspørgsmål ud af

verden og samtidig får vores lovgivning på området i overensstemmelse med Romtraktaten.

Med lovforslaget foreslår regeringen, at afgiftsgrundlaget for en brugt importeret bil bliver den pris, som bilen før afgiften kan sælges for her i landet. Værdien fastsættes af vurderingsmyndighederne, og der indføres nogle aldersbestemte afgiftsskalaer, for at restværdien kan komme til at svare til afgiften på fabriksnye biler.

Hermed tager vi det nødvendige skridt i retning af ophævelse af afgiftslempelsen, som ifølge et EF-direktiv skal være gennemført med udgangen af 1992. Afgiftsfritagelse for busser til brug for kørestolsbrugere, en yderligere forlængelse af fritagelse for afgift på eldrevne køretøjer og mulighed for skatteministeren til at fastsætte en særlig regel om afgiftsfritagelse for ombyggede køretøjer er også med i lovforslaget.

De økonomiske konsekvenser er beregnet til en engangsudgift på ca. 25 mio. kr. til opfyldelse af EF-dommen, højst 1 mio. kr. årlig som følge af afgiftsfritagelse for busser og et provenutab på ca. 5-10 mio. kr. som følge af forhøjelse af skalaknækket.

I Venstre er vi normalt ikke glade for forslag, der betyder yderligere udgifter, men vi finder, at der her trods alt er tale om en beskeden merudgift, som vi kan tilslutte os for at få vores lovgivning bragt i overensstemmelse med gældende EF-ret. Vi tilslutter os altså lovforslaget.

Jes Lunde (SF):

Hovedsigtet med dette lovforslag er jo meget fornuftigt, at når nu katalysatorer er obligatoriske, er der ikke nogen grund til at have speciel afgiftsnedsettelse for de biler, der har det. Så det kan vi såmænd godt tilslutte os.

Men jeg er lidt bekymret for en hel del af de forhold, som også fru Anne-Marie Meldgaard drog frem, og så er jeg specielt bekymret for, om det, at man frafalder denne afgiftsnedsettelse for katalysatorer, betyder, at brugte biler, som miljømæssigt ikke er i orden, pludselig får en fortrinnsstilling i forhold til den situation, de tidligere var i. Det synes jeg vi må have set meget på under udvalgsarbejdet. Den del af det kan vi ikke være med til, og det kan måske blive nødvendigt at stille et ændringsforslag til lovforslaget, så vi får lukket det hul.

Ole Donner (FP):

Skatteministerens lovforslag nr. L 130, lov om ændring af registreringsafgift m.v., kan Fremskridtspartiet støtte. Fremskridtspartiet er tilfreds med den dom, som EF-Domstolen afsagde den 11. december 1990, hvor domstolens opfattelse er, at brugte importerede biler efter de nuværende regler beskattes for hårdt i forhold til brugte danske biler. Derfor er det nødvendigt at ændre denne lovgivning, så den ikke længere er traktatstridig. Vi mener også, det er rimeligt, at man ændrer reglerne, fordi der fra 1. oktober 1990 kun kan sælges nye personvogne og mindre varevogne, der er godkendt som miljøvenlige.

Også de andre tekniske ændringer, som skatteministeren foreslår, kan Fremskridtspartiet støtte.

Bente Juncker (CD):

Man må virkelig håbe, at den beslutning, regeringen tog i 1990, hvorefter samtlige nye biler nu skulle have katalysatorer, får virkning på vores miljø. CD var selvsagt ikke særlig meget for den.

Nu vil ministeren bruge de 11.000 kr., som man har givet i nedslag på disse biler, til at brede ud over hele området. Det synes vi er i orden.

Afgiften for brugte biler er vi straks mere i tvivl om. Vi vil gerne have EF-dommen over i udvalget, og vi vil gerne se på, hvad der egentlig står i den, for vi mener ikke, at måden er helt rigtig. Vi har haft en utrolig grundig drøftelse af det i vores gruppe i dag.

Forslaget vedrørende kørestolsbrugerbusserne giver vi fuld tilslutning til, og det gælder også de ombyggede biler. Og vi giver også tilslutning til, at man forlænger afgiftsfritagelsen for de eldrevne biler med de tre år, der er foreslået her.

Så alt i alt kan vi sige: Fuld tilslutning til forslaget, men vi vil gerne granske lidt nøjere i det med de brugte biler.

Elisabeth Arnold (RV):

Det foreliggende lovforslag er en slags oprydningsforslag eller et samleforslag, hvor man tager fat på nogle forhold, som vi er nødt til at ændre, og nogle forhold, som det i øvrigt er fornuftigt at ændre.

Fra radikal side kan vi tilslutte os de forslag, der er fremsat her, både det om brugtvognsafgiften, det om omlægningen af skalaknækket i forbindelse med den tidligere afgiftsfritagelse for miljøvenlige biler og også det, der foreslås ændret med hensyn til afgiftsfritagelse for eldrevne køretøjer. Og med hensyn til den meget gribende beskrivelse af afgiftslempelse for køretøjer, der har mistet deres identitet, har vi stor sympati for, at der skal gøres noget for denne særlige gruppe køretøjer.

Som sagt kan jeg fra Det Radikale Venstres side give tilslutning til forslaget.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Den ene del af dette lovforslag går ud på en omlægning af miljøfradraget. Forslaget går ud på en omlægning af fradraget i afgiften for såkaldt miljøvenlige biler. Omlægningen bliver til en generel afgiftsnedsættelse, efter at miljøkravene er gjort obligatoriske.

Her er det vigtigt at understrege, at anvendelse af miljøfradraget til en generel nedsættelse af registreringsafgiften ved at forhøje skalaknækket ikke medfører ændringer i udsalgspriserne på nye biler. Der er altså blot tale om en anden måde at beregne afgiften på.

Fru Anne-Marie Meldgaard beskæftigede sig noget med den nye afgiftsskala for brugte biler. Og jeg vil da straks medgive, at når man læser lovforslagets forslag til en ny affattelse af § 4 i registreringsafgiftsloven, ser man, at der ikke er tale om en forenkling af bestemmelserne – det kan man rolig fastslå. Men den ændring af bestemmelserne, der her er lagt op til, er altså nødvendig for at efterleve EF-dommen om brugte biler.

EF-dommen kendte beskattningen af brugte importerede biler efter nyprisen for traktatstridig. Og den nedskrivning af skalaknækket, som foreslås i lovforslaget, er et udslag af et ønske om, at de brugte biler ikke skal beskattes lempeligere end tilsvarende nye biler. Ved nedskrivningen af skalaens billige del, om jeg så må sige, sikres, at afgiftsbelastningen af en brugt bil kun i enkelte tilfælde bliver lavere end af en tilsvarende ny.

Fru Anne-Marie Meldgaard har selvfølgelig ret i, at det er der knyttet megen teknik til, og det kan der være god grund til at studere nøjere i Folketingets Skatteudvalg. Og jeg medvirker selvsagt gerne til en yderligere kulegravning af

[Skatteministeren]

baggrunden for den skalaopbygning, som regeringen har foreslået i lovforslaget.

Jeg ser altså frem til et konstruktivt udvalgsarbejde, idet jeg hæftede mig ved, at fru Anne-Marie Meldgaard gav sin tilslutning til det principielle sigte, at vi skal have en ændret afgiftsberegning af brugte biler for at opfylde EF-dommen. Så må vi selvsagt gøre det på den mest praktiske måde, og regeringen har altså efter grundig overvejelse fundet, at dette forslag er den bedste måde at leve op til EF-dommen på. Men vi er selvfølgelig åbne over for de drøftelser, der kan blive om det i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 34:

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

Af Jes Lunde (SF) m.fl.
(Fremsat 8/2 91).

Forslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

SF foreslår, at registreringsafgiften af motorkøretøjer omlægges til en afgift, som udgør summen af beløb, der er afhængig af køretøjets afgiftspligtige værdi, brændstofforbrug pr. kørt km og udstødningen af såkaldte kvælstofoxider. Det er SF's opfattelse, at en sådan udformning af afgiften vil medvirke til, at Danmark efterhånden får en mindre forurenende køretøjsbestand.

Jeg skal da straks sige, at regeringen er enig med SF i, at det er vigtigt at få nedbragt bilforureningen. Vi har da også her i landet med virkning fra den 1. oktober sidste år indført obligatoriske normer for bilers udstødning, også med kvælstofoxider, svarende til de strenge svenske krav – og i øvrigt i god tid inden EF's fælles normer træder i kraft. Vi har også en lempeligere afgift på blyfri benzin – den blyfri benzin har nu en markedsandel på 60-65 pct. – så jeg synes egentlig godt, man kan sige, at vi allerede har gjort temmelig meget for at begrænse forureningen fra biler.

Hertil kommer, at den nuværende afgift, der er baseret på køretøjets værdi, har en række fordele i forhold til en afgift på grundlag af brændstofforbruget. Det skyldes, at prisen på en bil er noget af det nærmeste, man kan komme en fællesnævner for både motorydelse og -størrelse. Afgiften stiger således allerede i dag progressivt med et stigende brændstofforbrug; det synes jeg er meget vigtigt at fremhæve.

Den afgiftsordning, som SF har foreslået, vil i øvrigt skabe ganske mange problemer af administrativ karakter – problemer, vi ikke har med de gældende regler. Der vil således efter SF's forslag i den daglige administration skulle anvendes faktisk et uendeligt antal afgiftsskaler.

Biler, der afgiftsberigtiges som brugte, vil udgøre et særligt problem, fordi der ikke tidligere har været krav om fabrikanterklæringer, der kan danne grundlag for afgiftsberegningen.

Desuden kan jeg nævne, at motorudskiftning fra en svagere til en mere benzinbrugende jo i realiteten ikke kan kontrolleres effektivt uden etablering af en stor og ressourcekrævende administration.

Regeringen kan derfor ikke give sin tilslutning til det foreliggende forslag.

Anne-Marie Meldgaard (S):

Da vort partis ordfører i denne sag ikke er til stede, har jeg lovet at fremsætte vore synspunkter.

Socialdemokratiet er positivt over for hensigten i beslutningsforslaget. Forslaget kan måske tilskynde befolkningen til at omlægge forbruget af biler til gavn for miljøet. Det er i sig selv selvfølgelig udmærket, men jeg har svært ved at tro, at det vitterlig bliver resultatet; for at rokke ved det synspunkt kræves der en betyde-