

[Finansministeren.]

størst mulig, både den almindelige færdsels-sikkerhed og sikkerheden for dem, der er med i vognene. Jeg tror imidlertid ikke, at den afgift, der er på sikkerhedsseleer i visse tilfælde, er så betydelig, at det kan afholde fabrikkerne fra at montere disse seleer i vognene. Der har været nævnt nogle høje tal, og der er også her sagt 300 kr. Jeg kan nævne, at f. eks. for Volvo drejer det sig om en afgift på ca. 65 kr., og jeg tror ikke, at et sådant beløb, når man ellers ved, hvad bilerne koster, vil afholde nogen fra at købe en bil, hvori der er færdigmonterede seleer.

Jeg takker imidlertid for spørgsmålet og vil gerne give det en udførlig besvarelse, ikke mindst fordi der i den senere tid ved forskellige lejligheder har været fremsat ønsker om, at fabriksmonterede sikkerhedsseleer tillades holdt uden for registreringsafgiften af motorkøretøjer, netop, som også motiveret af fru Else-Merete Ross, fordi sådanne seleer er afgiftsfri, når de som andet ekstraudstyr indsættes i et motorkøretøj enten i forbindelse med erhvervelsen eller på et senere tidspunkt.

Ifølge bestemmelserne i loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer er et motorkøretøj afgiftspligtigt i den skikkelse, hvori det frembydes til afgiftsberigtigelse og skal indregistreres. Den afgiftspligtige værdi er principielt vognens eller motorcyklens fulde pris inklusive alt udstyr ved den omsætning, der finder sted i forbindelse med registrering. Imidlertid bruger man for at opnå den hurtigst mulige afvikling af registreringsformaliteterne — og det er jo både i købernes, i sælgernes og i myndighedernes interesse — i over 90 pct. af tilfældene den såkaldte standardpris som berigtigelsesgrundlag. Ved denne standardpris forstås en almindelig, for alle gældende fast pris ved salg til forbrugere her i landet, som er anmeldt for toldvæsenet.

Det er rigtigt, at siden 1. januar 1965 har man tilladt, at sikkerhedsseleer, som leveres efter særlig aftale mellem køber og sælger, altså de værkstedsmonterede seleer, holdes uden for afgiftsberegningen, selv om seleerne er indsat i køretøjerne på tidspunktet for disses anmeldelse til afgiftsberigtigelse hos toldvæsenet. Når man tager lovtæksten i betragtning, må man vel indrømme, at

afgiftsmyndighederne her er gået meget langt for at imødekomme netop det hensyn til færdselsikkerheden, som der tales om, og længere kan man i hvert fald ikke gå. Der er ikke efter loven mulighed for at fritage sådanne sikkerhedsseleer for afgift, som fra fabrikken er monteret som standardudstyr i vognene.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at sikkerhedsseleer kun udgør en enkelt del af sikkerhedsudstyret i et motorkøretøj, og man kunne jo spørge, om det er rimeligt at give netop seleerne en bedre afgiftsmæssig placering end andet sikkerhedsudstyr. Det vil i hvert fald være en vanskelig opgave at indrette afgiften således, at fabriksmonteret udstyr, som på den ene eller den anden måde tjener sikkerhedsformål, holdes uden for afgiften. Som eksempler på udstyr, der foruden at have andre funktioner også tjener sikkerhedsmæssige formål, kan jeg nævne antidugruder, hvilebeslag, håndgreb, specielle kofangere, solskærme, diverse specialinstrumenter og vinduesvaskere. Alle disse ting tjener også sikkerhedsformål.

Endvidere vil jeg gerne understrege, at i almindelighed må man vel være modstander af, at skatte- og afgiftslovgivningen benyttes til andre formål end de tilsigtede skattemæssige formål. Også det parti, som fru Else-Merete Ross tilhører, har ved adskillige lejligheder vendt sig imod det, man har kaldt fradragsjungle; denne jungle er netop groet op, fordi man den ene gang efter den anden har ment, at så det ene og så det andet skulle have en særlig begunstigelse via skatte- eller afgiftsfritagelse.

Jeg tror derfor, at fru Else-Merete Ross og jeg kan være enige om, at der er meget gode grunde for en afvisning af kravet, men jeg vil dog gerne samtidig sige, at den omstændighed, at afgiftsmyndighederne siden 1. januar 1965 har givet den omtalte tilladelse for de værkstedsmonterede sikkerhedsseleer, kan medføre, at det kommer til at virke urimeligt, hvis de fabriksmonterede seleer ikke får samme vilkår, og på denne baggrund — og idet jeg stadig vil understrege nødvendigheden af i videst muligt omfang at undgå nye vækster i den i forvejen velvoksne fradragsjungle — kan jeg give tilsagn om at tage spørgsmålet om en ændring op til positiv overvejelse. Det afgørende må her være hensynet til ligelighed