

Bilag 215.

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB FÆLLESUDVALGET

Den 14. marts 1967.

Den skattereform, for hvilken der efter det i dagspressen oplyste er opnået parlamentarisk flertal, anfægter på flere punkter den socialt retfærdigere fordeling af skattebyrden, som efter fælleserklæringen fra socialdemokratiet og socialistisk folkeparti har været et af målene.

En skattereform, der alene sigter mod fordelingspolitiske ændringer, og som ikke vedrører motorafgifterne, der for 1967-68 vil andrage henimod 20 pct. af statsindtægterne, kan hverken betragtes som den gennemgribende reform eller som den socialt retfærdige løsning, der nævnes i fælleserklæringen fra S og SF.

For motorafgifternes vedkommende omfatter det lovforslag, der nu forelægges til 2. behandling i folketinget, udelukkende forhøjelser.

Det antages, at disse afgifter, der for 1967-68 er budgetteret til ca. 3 milliarder kr., vil blive forøget med 300-400 mill. kr.

Finansminister Grünbaum har i folketingssamlingen 1965-66 til det dengang nedsatte udvalg om almindelig omsætningsafgift udtalt, at indførelsen af MOMS skulle gøre det muligt at undgå den stærke stigning i særbeskatningen af bestemte varegrupper, som har præget de seneste års afgiftslovgivning, idet ministeren samtidig har påpeget, at det ville være i overensstemmelse med princippet om neutralitet over for forbrugsvalget, at punktskatternes andel af varepriserne ikke blev forøget, og at det yderligere ville være ønskeligt, at punktskatterne i hvert fald for nogle varers vedkommende blev reduceret.

Dette er tilsyneladende hverken tilsigtet eller opnået i forbindelse med det foreliggende forslag.

Punktskatterne bliver generelt forhøjet ved tillæg af MOMS.

Når samtidig den kollektive transport holdes uden for MOMS-systemet, er det åbenbart, at det tidligere erklærede ønske om neutralitet såvel i forbrugsmæssig som i erhvervsmæssig henseende ikke realiseres på trafikområdet.

Den for DSB bebudede takstforhøjelse, som alligevel af omkostningsmæssige årsager ville være nødvendig, vil ikke kunne rette denne yderligere skævhed i skattesystemet op.

Blandt de punktafgifter, som i særlig grad anfægter det frie forbrugsvalg og den sociale balance, er brugtbilafgiften, der først og fremmest rammer familier med små indtægter. Køb af brugt bil vil i disse tilfælde normalt være den eneste mulighed for at blive bilejer.

Det er åbenbart, at brugtbilafgiften vender den tunge ende nedad.

Det er lige så klart, at afgiften modvirker arbejdet for større færdselssikkerhed. Brugtbilafgiften er direkte årsag til, at mange tusinde ældre og trafikfarlige vogne holdes i drift langt ud over det forsvarlige.

Finanspolitisk forekommer bevarelsen af brugtbilafgiften + MOMS-belæggelsen af denne at være en uklog disposition. Provenuet af denne afgift er aldrig nået op i nærheden af de skøn, finansministeren har afgivet, og det er en kendsgerning, at den kraftige forbrugerreaktion efter motorafgiftsforhøjelserne i 1965 som væsentligste årsag havde brugtbilafgiften.

Bevarelse af denne afgift samtidig med en 10 pct. forøgelse som følge af MOMSen vil reducere provenuet. Ophævelse af afgiften vil ikke medføre provenutab.