

[Brusvang.]

komplikeret forholdet derved, at man eksempelvis for den vægtafgift, der forfalder til betaling den 1. november, først udsender opkrævningen i begyndelsen af december måned. En person, der i forbindelse med køb af et nyt automobil pr. 11. november sælger sin brugte bil samme dag, er således rent praktisk slet ikke opmærksom på, at man pr. 1. november har passeret datoen for en ny opkrævningsperiode.

Med henblik på afhjælpning af det beskrevne dilemma foreslås det, at lovgivningen og de dertil hørende forskrifter ændres således, at sælgeren af et automobil kun hæfter for vægtafgiften indtil udgangen af den måned, i hvilken han har afhændet sin vogn. En afhjælpning kunne også ske derved, at der i standardformularen for salg af nye automobiler, respektive standardkontrakter om salg af brugte vogne, blev indføjet en bestemmelse om afgiftens fordeling imellem køber og sælger. Dette ligger formentlig uden for ministerens ressort, men det vil på den anden side også kun have en civilretlig og ikke en offentligretlig konsekvens.

Minister for skatter og afgifter *Svend Jakobsens* svar (17/12 76):

Det fremgår af begrundelsen, at spørgsmålet drejer sig om den situation, der opstår omkring vægtafgiften, når køberen af en ny bil samtidig sælger en brugt bil til automobilforhandleren. Denne køber vil da, uanset på hvilket tidspunkt i afgiftsperioden handelen finder sted, hæfte for betalingen af vægtafgiften for det indbyttede, brugte køretøj for hele den afgiftsperiode, hvori handelen har fundet sted. Det foreslås i begrundelsen, at reglerne ændres, således at sælgeren af et automobil kun hæfter for vægtafgiften til udgangen af den måned, i hvilken han har afhændet sin vogn.

Når en brugt bil sælges (indbyttes) i forbindelse med køb af et nyt køretøj, vil prisen på bilen i praksis inkludere forfalden vægtafgift, uanset på hvilket tidspunkt i afgiftsperioden handelen finder sted. Sker dette i begyndelsen af en afgiftsperiode, inden vægtafgiften er opkrævet eller betalt, må den tidligere ejer berigtige vægtafgiften, medmindre andet udtrykkeligt er aftalt med automobilforhandleren. Da kvittering for den senest forfaldne og betalte vægtafgift ifølge vægtafgiftslovens § 11 skal medfølge køretøjet ved ejerskifte, vil der ikke

ved handeler som de heromhandlede foreligge tvivl om køretøjets afgiftsmæssige forhold.

Hvad angår forslaget om at opkræve vægtafgiften hos køretøjets ejere i forhold til den tid, de har været registreret som ejere (brugere) inden for en afgiftsperiode, bemærkes, at en sådan opdeling for personvognsparkens vedkommende vil medføre administrationsomkostninger, der ikke vil stå i noget rimeligt forhold til de opnåede fordele. Ordningen måtte omfatte ikke alene ejerskifter som ovenfor beskrevet, men herudover tillige alle andre tilfælde af ejerskifte og alle definitive afmeldelser af personbiler af motorregisteret. En sådan opgave vil kræve en væsentlig udvidelse af vægtafgiftsadministrationen, idet der formentlig vil blive tale om en forøgelse af antallet af ekspeditioner med mindst 1/2 mill. årligt. En sådan ordning vil medføre et provenutab, hvis størrelse det dog ikke er muligt at anslå.

Under disse omstændigheder finder jeg ikke, at tiden er inde til at gå nærmere ind i en overvejelse af så vidtgående reformer af vægtafgiftssystemet, som spørgsmålet lægger op til.

Af *Brusvang* (CD) til udenrigsøkonomiministeren (10/12 76):

»Vil ministeren oplyse, hvilke muligheder der består for at genoprette Danmarks betalingsbalance såvel ved positive som restriktive forholdsregler over for sådanne lande, som ikke er medlemmer af De europæiske Fællesskaber, og hvor importen fra vedkommende lande i særlig grad bidrager til at forøge underskuddet, som f. eks. Japan?«

(Spm. nr. 175).

Begrundelse.

Spørgeren har principielt den opfattelse, at Danmark på lang sigt er bedst tjent med, at verdenshandelen liberaliseres mest muligt.

Dette principielle synspunkt bør imidlertid næppe stille sig hindrende i vejen for, at man i visse akutte krisesituationer griber til andre foranstaltninger, gerne positive, men i givet fald om nødvendigt også restriktive.

Den direkte anledning til dette spørgsmål er henvendelser fra danske firmaer, som har følt sig generet af den relativt store import af japanske industrivarer. Disse firmaer har – muligvis med urette – den opfattelse, at der på den ene side er fri mulighed for eksport fra