

[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.