

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 252: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Omlægning af varebilbeskatningen m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97).

Sammen med denne sag foretoges:

21) Første behandling af lovforslag nr. L 253: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse flyrejser. (Passagerafgift på indenrigsfly).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97).

22) Første behandling af lovforslag nr. L 254: Forslag til lov om ændring af lov om energif afgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas. (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Næppe nogen havde forestillet sig, at romanen: »Det forsømte forår« i denne grad skulle få politisk aktualitet, som tilfældet rent faktisk har været i dette forår. Tænk, hvor meget lovstof omkring bilbeskatningen i almindelighed og registreringsafgift i særdeleshed der kunne have været på plads på nuværende tidspunkt. At det ikke gik sådan, ved vi alle, og vi ved også hvorfor.

Regeringens udgangspunkt var helt klart et neutralt provenu på området, hvilket som bekendt blev kraftigt bestridt af brancheorganisationerne. Ud fra kriterier, som var både forkerte og mangelfulde, påviste de allerede det første år et merprovenu på 40 mio. kr. stigende til det astronomiske beløb af ikke mindre end 500 mio. kr.

Selv om alle – eller stort set alle – var enige om lovforslagets positive elementer, valgte Venstre og De Konservative pænt at stole på importørernes tal og var ikke til at rokke ud af stedet. Og dog: Det, at man ikke kunne acceptere de 40 mio. kr. i merprovenu til staten, er én ting. Det kunne regeringen sådan set heller ikke af gode

grunde, beløbet eksisterede nemlig rent faktisk ikke. For at vise sin gode vilje tilbød man så at slå halv skade, altså at acceptere et beløb på 20 mio. kr., og så er det, det begynder at blive lidt morsomt: Først siger man nej på grund af 40 mio. kr., som rent faktisk ikke eksisterer, derefter foreslår man 20 mio. kr., som altså lige så lidt eksisterer!

Det ville unægtelig have været en speciel situation for regeringen at acceptere et sådant tilbud fra Venstre og De Konservative, og derfor må man selvfølgelig også afvise det og sige: Jamen det eksisterer jo ikke.

Alt i alt har det betydet, at der nu er tid til at blande kortene en ekstra gang. Men sigtet med de tre lovforslag, som her bliver behandlet samlet, er stadig væk det samme, nemlig at fremme miljøjagtighed og miljørigtig adfærd, men det finanspolitiske ønske om et let tryk på forbrugerbremsen indgår jo som bekendt også som et element her. Endelig bliver der så også mulighed for at revurdere et par ting, som i denne sammenhæng ikke har fungeret helt efter hensigten.

Og i L 252 drejer det sig bl.a. om grundlaget for beregning af registreringsafgiften. Det har nemlig vist sig, at ved salget af en ny bil, hvor der i handelen indgår en brugt, kan man tale sig frem til en pris, hvor avancen lægges på den brugte, mens det beløb, som dannede grundlag for afgiftsfastsættelsen på den nye bil, kan skrues helt i bund – ikke til skade for nogen af de handlende parter, men alene til ugunst for statskassen. Det kan der rettes op på ved at tillægge 5 pct. på forhandlerens indkøbspris inkl. moms, således at udgangspunktet for afgiftsberegningen bliver retvisende og provenuet til staten bliver som forventet. Et synspunkt, som Socialdemokratiet selvfølgelig kan tilslutte sig.

Et andet centralt punkt i denne sammenhæng er fradrag for sikkerhedsudstyr, ABS-bremser og airbags, hvor der ikke mindst har været ganske megen debat om det sidste. Med de nugældende regler er der fradrag på 9.000 kr. pr. airbag, og med en tendens til montering af ikke blot 2 eller 4, men både 6 og 8 airbags – hvor 6 og 8 er helt normalt i dag – bliver der tale om en helt utilsigtet udhuling af beregningsgrundlaget. Her og videre med den forventede vedtagelse af L 158, som blev fremsat i januar måned, rådes der så bod på dette misforhold, idet beløbet ønskes fastsat til 2.300 kr. pr. stk. og med et maksimum på 4 airbags. Dette svarer ganske udmærket til den merafgift, som netop installationen af en airbag reelt er udtryk for.