

Hvis fradragene er fastsat således, at valget af sikkerhedsudstyr eller ej ikke påvirkes af registreringsafgiften er det ud fra denne synsvinkel svært at hævde, at der er tale om subvention.

Ud fra en synsvinkel om, at registreringsafgiften er en ren fiskal afgift med henblik på at belaste de, der køber nye personbiler, kan man omvendt argumentere for, at der er tale om en slags subvention, omend man må forudsætte at lovgiverne har taget hensyn til fradragene ved fastsættelse af satsene i øvrigt, hvorfor fradrag eller ej ikke vil ændre på den samlede afgift pr. bil.

3. Merudgifterne til sikkerhedsudstyr varierer fra bilmærke til bilmærke, men vil ofte ikke kunne identificeres alt den stund der alene måtte blive markedsført biler med sikkerhedsudstyret eller ej.

For nogle bilmærker vil merudgifterne være lavere end fradragene og her vil der kunne være tale om subvention, mens det modsatte kan være tilfælde for andre bilmærker.

Merudgifterne kan også udvikle sig over tiden. Ved introduktion af et nyt sikkerhedsudstyr kan omkostningerne ved at montere dette være forholdsvis høje. Det kan skyldes, at producenterne endnu ikke har udviklet den mest effektive og billige produktionsteknologi. Når ekstraudstyret bliver standardudstyr bevirker stordriftsfordele og integration af udstyret i de nye bilmodeller, at omkostningerne falder. Hvis der alene fremstilles biler med udstyret, er det umuligt at sige, hvilke meromkostninger udstyret har forårsaget. Der er derfor en tendens til, at fradragene bliver for store over tiden. Dette modvirkes dog af, at fradragene er udtrykt i faste beløb. Der blev tidligere givet et fradrag for katalysatorer, før katalysatorerne blev gjort obligatoriske. Fradraget på 11.000 kr. var beregnet ud fra en merpris for biler med katalysator på ca. 6.100 kr.

Tendensen til, at ekstraudstyr bliver billigere over tiden kan illustreres med en billig bil til omkring 90.000 kr., hvoraf værdi uden afgift er på ca. 48.000 kr.

Det virker ikke sandsynligt, at der herudaf skulle være omkostninger på 6.100 kr. til katalysator, 4.165 kr. til blokeringsfrie bremses, ca. 2.560 kr. til sikkerhedspuder og ca. 1.600 kr. til andet udstyr altså i alt godt 14.425 kr. eller ca. 30 pct. af bilens samlede værdi uden afgift men inklusive avancer etc.

I hvilket omfang der i dette tilfælde er tale om subvention er dog meget vanskeligt at afgøre.

Sådanne glidninger i meromkostningerne ved sikkerhedsudstyr er svære at identificere, men må indgå i overvejelserne om fastsættelse af fradragene og satsene i øvrigt f.eks. i forbindelse med, at fradrag for udstyr, der bliver gjort obligatorisk afskaffes. Ligeledes kunne det tale for, at man med mellemrum justerer fradragene som det skete i foråret 1997 for sikkerhedspuder eller fastsætter fradragene til lidt i underkanten eller glidende reduceres.

Spm. nr. S 457

Til sundhedsministeren (19/5 98) af:

Ester Larsen (V):

»Kan ministeren oplyse, om det udspil, som sundhedsministeren varslede under redegørelsesdebatten den 21. januar 1998 fra Sundhedsstyrelsen til landets sygehuse om en forbedring af kosten til patienterne, vil foreligge til det lovede tidspunkt?«

Svar (2/6 98)

Sundhedsministeren (Carsten Koch):

Under debatten i Folketinget om Den Forebyggelsespolitiske Redegørelse den 21. januar 1998 oplyste den daværende sundhedsminister, at Sundhedsstyrelsen i løbet af dette efterår vil komme med et udspil til landets sygehuse om en forbedring af kosten til patienterne.

I overensstemmelse hermed vil Sundhedsstyrelsen i oktober/november 1998 fremlægge en strategi for dansk sygehuskost, der bl.a. kommer til at indeholde konkrete anbefalinger for organisation og varetagelse af kostforplejning til sygehuspatienter. Udgangspunktet for dette arbejde er Betænkning om offentlig kostforplejning fra juni 1997 og anden faglig dokumentation vedrørende institutionskost.

På grundlag af strategien vil styrelsen – snarest efter dens færdiggørelse – påbegynde en gennemførelse heraf. Her tænkes først og fremmest på information, vejledning og værktøjer til sygehuspersonale.