

Begrundelse

Hen over åreerne er der gennemført lempelser i bilers registreringsafgift for at fremme indførelsen af forskelligt udstyr som f.eks. påsætning af katalysator og lempelser i forbindelse med sikkerhedsudstyr. Med udgangspunkt i bl.a. tidligere besvarelse fra ministeren (jf. spm. nr. S 313, folketingsåret 1997-98, 2. samling) er det spørgers vurdering, at hele området må anses for overkompenseret, fordi de i sin tid givne afgiftslempelser formentlig er langt større end de faktiske ekstraudgifter ved udstyret, bl.a. fordi der i dag er tale om standardudstyr.

Tilsvarende er der gennemført lempelser i det såkaldte skalaknæk, som betyder automatisk nedregulering af registreringsafgiften for en lang række biler.

Baggrunden for spørgsmålet er et ønske om at få afdækket, hvor store midler der indirekte gives via lempelser til bilismen med henblik på en afvejning af, om de samme midler ikke kan finde større samfundsværdi, ved at midlerne anvendes til at fremme andre aspekter inden for trafikområdet, f.eks. den hårdt tiltrængte vedligeholdelse og udbygning af jernbanen og den øvrige kollektive trafik.

Svar (16/9 99)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg vil først og fremmest beklage, at det ikke har været muligt at finde talmateriale længere tilbage i tiden end 1989. Perioden fra 1989 til 1999 dækker imidlertid både indførelsen af fradrag for opfyldelse af miljønormer og fradrag for sikkerhedspuder og er derfor meget illustrativ.

I omstående tabel er angivet de samlede fradragsbeløb vedrørende trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger og opfyldelse af miljønormer for almindelige personbiler for perioden 1989 - 1999. Det sidstnævnte fradrag (11.000 kr.) blev i 1991 ændret til en forhøjelse af den del af bilens pris hvoraf, der betales 105 pct. i afgift mod ellers 180 pct.

Fælles for fradragene er, at de oprindeligt er fastsat på baggrund af et ønske om, at registreringsafgiften ikke bør være en hindring for, at nye miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger til personbiler udbredes her i landet. Denne indfaldsvinkel betyder bl.a., at fradragene har været forsøgt fastsat således, at nye miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger blev frigjort for registreringsafgift, men ikke for udgiften til selve foranstaltningen.

Med tiden er der imidlertid en tendens til, at de miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger bliver mindre bekostelige (det var særligt tydeligt for sikkerhedspuder), ofte nærmest standardudstyr (blokeringsfri bremses) eller direkte påbudt (miljønormer og sikkerhedssele), hvorved fradragene mere får karakter af generelle afgiftslempelser. Særligt for sikkerhedspuder var faldet i omkostningerne fra gennemførelsen og frem til 1996 særligt tydeligt, og i 1997 begrænsedes fradraget for disse for at undgå større tab for statskassen.

Med hensyn til tabellen bemærkes i øvrigt, at de gennem perioden stærkt stigende fradragsbeløb dels er et udtryk for den førnævnte tendens til, at de miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger med tiden bliver mindre bekostelige, nærmest standardudstyr eller direkte påbudt, dels at salget af personbiler i den omhandlede periode er fordoblet.