

## Frdrag for sikkerheds- og miljøudstyr i almindelige personbiler 1989-1999.

År	Personbiler i alt	Frdrag				
		Blokeringsfri bremser	Sikkerheds- puder	Bagsæde- seler mv.	Miljønormer (skala- ændring)	I alt
	Stk.	Mill. kr.				
1989	74.128	47,3	–	180,4	0,1	228
1990	74.373	47,3	–	183,4	532,4	763
1991	78.369	71,2	–	193,2	841,3	1.106
1992	80.010	65,6	–	197,9	878,9	1.142
1993	75.609	84,6	254,2	181,4	831,7	1.352
1994	135.670	331,3	1.171,7	326,8	1.492,4	3.322
1995	132.025	624,6	1.699,2	322,0	1.452,3	4.098
1996	133.902	870,4	2.216,8	345,3	1.472,9	4.905
1997	142.417	2.600,0 <sup>1)</sup>		383,0	1.566,6	4.550
1998	148.258	1.700,0 <sup>1)</sup>		405,6	1.631,8	3.737
1999*)	140.000	1.750,0 <sup>1)</sup>		400,0	1.540,0	3.690

1) Fra medio 1997 sker frdragene for blokeringsfri bremser og sikkerhedspuder i den afgiftspligtige værdi, hvorfor frdragsværdien må skønnes.

\*) Skøn.

De store beløb kan ikke tages som udtryk for egentlige tab for statskassen, dels ville udbredelsen af biler med især flere end 2 sikkerhedspuder, uden tvivl blive mindre og afgiftsgrundlaget derfor ikke stige med hele frdraget, såfremt det blev ophævet, dels ville nyregistreringerne af personbiler falde væsentligt såfremt afgiftsned sættelsen blev ophævet/aftrappet. På kort sigt ville faldet være drastisk, og på lidt længere sigt blive i størrelsesordenen 5 - 7 pct., Den forventelige provenugevinst ved en ophævelse/aftrapning af frdragene kan på denne baggrund forsigtigt skønnes til 1¼ - 1¾ mia. kr.

Dernæst er det værd at bemærke, at udviklingen i frdragene for miljø- og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger har givet plads til ændringer i registreringsafgiftsloven, som det ellers kunne have været vanskeligt at gennemføre. Her tænker jeg først og fremmest på konkurrenceforholdet mellem nye og brugte indførte biler, men også normaliseringen af kreditreglerne og tilpasninger i avancestrukturen.

Jeg er generelt af den opfattelse, at det ikke er en afgiftspolitisk opgave via statens indtægts side f.eks. at give direkte tilskud til individuel

sikkerhed eller opfyldelse af påbudte miljønormer, måske på bekostning af yderligere kollektiv sikkerhed eller yderligere generelle miljøforbedringer.

Alt i alt taler dette for, at man i forbindelse med fremtidige ønsker om at friholde udgiften til særlige miljø- og trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger for afgift, på forhånd vælger en aftrapningsprofil for frdragene, eller anvender et tidsbegrænset frdrag i den løbende afgift (f.eks. brændstofforbrugsafgiften). En slags »først til mølle«-princip, der samtidigt begrænser muligheden for at frdragene på længere sigt får karakter af generelle afgiftslempelser.

#### Spm. nr. S 3050

Til skatteministeren (2/9 99) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Vil ministeren udarbejde en oversigt over afgiftslempelser og deres størrelse knyttet til firmabiler, hvor disse afviger fra afgiftslempelser