

[Guldberg.]

sige, forureningsmæssige grunde. Yderligere er der den ting, som jeg har taget med i spørgsmålet, at vi kommer jo ikke uden om, at dette her er noget, der interesserer automobilbranchen temmelig meget, og at den efterhånden har fået ret betydelige konkurrencemæssige vanskeligheder i forhold til andre lande på grund af vores specielle afgiftssystem. Kunne man tage det ind i regnestykket, så ville jeg bede om også at få det overvejet.

Finansministeren (Grünbaum): Jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at det er nu ikke et spørgsmål om at kunne regne, det er først og fremmest et spørgsmål om at finde en praktisk måde at opkræve afgifterne på, og det vil også fremgå af det, jeg her siger.

Omsætningsafgift af motorkøretøjer skal være berigtiget — og det ved hr. Guldberg også — forud for køretøjernes optagelse i politiets motorregister. Afgiften beregnes af køretøjernes pris til forbruger, inkl. alt udstyr.

For langt de fleste personvognes vedkommende findes der imidlertid en almindelig fast pris ved salg til forbruger, og såfremt en sådan standardpris er anmeldt for toldvæsenet, beregnes afgiften på grundlag heraf. Det har jeg tidligere dels i et svar, dels ved behandlingen af et lovforslag fra de uafhængige gjort meget nøje rede for og også for, at dette standardprissystem betragtes som et umådeligt fremskridt inden for hele dette område. Det er 90-95 pct. af afgiftsberigtigelsen, der finder sted på basis af en sådan på forhånd fastsat standardpris. Det betyder, at alt udstyr, herunder altså også det obligatoriske udstyr til automobiler, som hr. Guldberg her taler om, er indbefattet i den detailpris, hvorefter afgiften beregnes.

Man kan ikke ved tekniske ændringer af det gældende afgiftssystem komme uden om en sådan virkning, altså at udgifterne til udstyret indgår i den samlede pris, idet

man ikke kan praktisere en regel om, at de faktiske udgifter til dette eller hint udstyr alligevel ikke skal medregnes, når afgiften skal beregnes. Man måtte nemlig under alle omstændigheder over på en gennemsnitsbetragtning og fastsætte fradrag for hver enkelt udstyrsgenstand. Men — og det tror jeg også hr. Guldberg vil indrømme mig — en sådan fremgangsmåde vil, som jeg tidligere har haft lejlighed til nærmere at begrunde over for folketinget, være uheldig. Hvis det drejer sig om obligatorisk udstyr til alle personvogne, vil sådanne fradrag jo ganske svare til en almindelig nedsættelse af afgiftssatserne. Spørgsmålet bliver derfor til syvende og sidst et spørgsmål om afgiftens generelle højde, og det er et spørgsmål, jeg ikke mener, jeg skal tage stilling til i dag.

Jeg mener, at jeg også hermed har besvaret den del af spørgsmålet, der drejer sig om mulighederne for i denne forbindelse at tage hensyn til aktuelle vanskeligheder i automobilbranchen, men her drejer det sig, så vidt jeg har forstået, navnlig om størrelsen af detailavancen ved salg af automobiler; det var særlig det spørgsmål, der var fremme. Hvis man har den opfattelse, at vanskelighederne hænger sammen med registreringsafgiften, ja, så er man igen ovre i spørgsmålet om selve afgiftens højde, og dette spørgsmål kan som sagt ikke løses ved tekniske ændringer af afgiftssystemet.

Guldberg: Ja, så bliver der måske alligevel brug for at regne lidt.

Jeg vil da gerne sige, at man kan vel ikke bestride, at hvis man fra det offentlige side giver nogle generelle regler, som kan betyde en generel fordyrelse af samtlige nyindregistrerede køretøjer, så medfører det system, man har i øjeblikket, automatisk en forøgelse af statens afgifter, og dermed er det mere eller mindre prohibitivt over for nogle af de ting, som man ud fra andre synspunkter gerne måtte gøre.

Jeg er ked af, at finansministeren siger, at der ikke findes nogen praktisk måde at regne det ud på. Det kan vi jo ikke give os