

Bemærkninger til forslaget

Det danske bilbeskatningsniveau er rekordhøjt og har medført en række problemer for bilbranchen i særdeleshed og for samfundet i almindelighed.

Registreringsafgiften har i de forløbne 8 måneder af 1981 indbragt 2.262 mill. kr. Provenuet for hele året vil næppe væsentligt overskride 3 mia kr., og der bliver således tale om et minus på næsten 1 mia kr. i forhold til de budgetterede 4 mia kr. I fjor indbragte afgiften næsten 2 mia kr. mindre end budgetteret (3.048 mill. kr. mod et budget på 5 mia kr.).

Det danske registreringsafgiftssystem har til konsekvens, at udefra kommende prisstigninger slår igennem i indlandet med flerdobbelvirkning. Når importprisen på en udenlandsk bil stiger, bliver salgsprisen i Danmark således flere gange højere, end den udenlandske prisstigning tilsiger. Der er i realiteten her tale om en punktafgift, der løbende forhøjes.

En nedsættelse af registrerings- og bilafgifterne vil have en række positive følger.

Bilsalget og beskæftigelsen i bilbranchen vil blive forøget samtidig med, at statens provenu af de pågældende afgifter sættes i vejret.

Det vil få en gunstig indvirkning på betalingsbalancen over for udlandet, at der købes flere nye biler, som trods alt er pålagt store afgifter, fremfor at forbrugerne importerer andre varer for de penge, der ellers skulle anvendes til bilkøb.

Mobiliteten på arbejdsmarkedet er af afgørende betydning ikke mindst i en situation med stor arbejdsløshed. Lavere bilafgifter vil forøge mobiliteten for de nuværende arbejdsledige og forøge de-

res muligheder for at få arbejde. Hertil kommer, at stadige skattemæssige indgreb på privatbilen vil mindske mobiliteten blandt de erhvervsaktive og forøge arbejdsløsheden.

En analyse har vist, at den kollektive trafik koster samfundet 70 øre pr. personkilometer, mens den private personbefordring kun beløber sig til 50 øre. Også af den grund er det uacceptabelt, at regeringen ensidigt sætter på den kollektive trafik.

Der må her og nu ske en nedsættelse af registreringsafgifts- og benzinafgiftssatser samtidig med en fuldstændig ophævelse af den ulovlige afgift på sikkerhedsudstyr til biler. Desuden bør der udpeges et hurtigtarbejdende udvalg til nøjere vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser af den nuværende beskatning med henblik på opstilling af en model, der sikrer optimal samfundsøkonomisk udnyttelse af de forskellige transportformer.

Når afskrivningsgrænsen for anskaffelsen af biler ønskes forhøjet, skyldes det, at den er fastsat på et tidspunkt, da priserne var væsentlig lavere, end de er nu. Beløbet er altså vedtaget af folketinget under forudsætninger, som ikke længere er gældende. Beløbet burde naturligvis kunne være genstand for administrativ »dyrtidsregulering«, men når man ikke har denne mulighed, må folketinget med korte mellemrum tage stilling til reguleringer.

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af bilbeskatningen m. m. er tidligere fremsat af samme forslagsstillere i samlingen 1980-81, se Folketingstidende 1980-81, forhandlingerne sp. 10888 og sp. 12265 samt tillæg A sp. 5073.