

[Camre]

vridning i forhold til biler produceret i de andre fællesmarkedslande.

Denne begrundelse forekommer imidlertid ikke holdbar, idet automobiler fremstillet som Safari ikke er belagt med registreringsafgift i de bilproducerende EF-lande. Der kan således ikke blive tale om nogen konkurrenceforvridning. Der er tale om fremstilling af et køretøj af særlig dansk konstruktion med anvendelse af renoverede folkevognsdele. Bilen oplyses at være seks gange stærkere end den oprindelige bil.

Bilen blev fremstillet i et antal på 5 stk. pr. uge, og også heri ligger det klart, at projektet er af særlig karakter. Det forekommer urimeligt, at et beskæftigelseskabende dansk projekt skal standses på grund af en helt åbenbart negativ afgiftsmæssig særbehandling i Danmark set i relation til afgiftsforholdene i de andre EF-lande.

#### Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Ifølge begrundelsen for spørgsmålet, som drejer sig om det danske genbrugsprojekt på bilområdet, Safaribilen, nævner spørgeren, at kravet om almindelig afgiftsberegning skulle være begrundet i hensynet til, at der ikke må ske en konkurrenceforvridning i forhold til biler produceret i de andre fællesmarkedslande, og at dette krav har bevirket, at man også herhjemme stiller krav om registreringsafgift. Dette er efter min mening en misforståelse af det afgiftssystem, vi har herhjemme. Forholdet er således, at det ville stride mod EF-reglerne at beskatte danskfremstillede biler lempeligere end biler fra andre EF-lande, og spørgsmålet om, hvilken registreringsafgift man har i de andre EF-lande, er for så vidt ganske irrelevant. Hovedsagen er, at biler, der er fremstillet i Danmark, skal beskattes på samme måde som biler, man importerer.

Jeg har naturligvis gennem udenrigsministeriet undersøgt svarene på de spørgsmål, som er blevet stillet mig, nemlig hvad afgiften er i England, Frankrig og Italien, og jeg kan måske senere komme tilbage til enkelthederne i disse ting.

Det, der imidlertid er afgørende, er, at man, sådan som spørgsmålet er formuleret, får indtryk af, at der er tale om en slags dobbeltbeskatning af Safaribilen, fordi der til fremstilling i et vist omfang anvendes brugte

dele. Der er naturligvis ikke tale om nogen form for dobbeltbeskatning, idet vores afgiftssystem er indrettet sådan, at der betales afgift af den færdige bil, mens der som bekendt ikke er afgift på de nye eller de brugte dele, der medgår til fremstillingen.

#### Camre (S):

Jeg er ganske opmærksom på, at ministerens begrundelse for at nægte en afgiftsfritagelse for genbrugsbilen Safari er givet i henhold til Romtraktatens artikel 95, som siger, at man ikke må beskatte et produkt, der importeres fra et andet fællesmarkedsland, hårdere end et produkt herhjemme. Men denne bestemmelse ville være klart for Danmarks vedkommende, hvis vi i det konkrete tilfælde undlod at registreringsbeskatte biler af type som Safari, der måtte blive indført fra andre fællesmarkedslande. Efter min opfattelse er der nemlig ikke tale om, at det projekt, vi her ser på, er en konkurrent eller en pendant til de almindelige motorkøretøjer, som produceres i fællesmarkedet eller andre steder, og som importeres her til landet. Det er et ganske specielt beskæftigelsesprojekt, hvor man genbruger nogle forskellige dele og bygger noget nyt op. Ville dette konkrete projekt – og det beder jeg ministeren om at svare mig på – blive beskattet i Vesttyskland, i Frankrig, i England eller i Italien? Jeg tror nemlig, man kan sige på forhånd, at svaret er nej, men jeg hører altså gerne ministerens svar på dette spørgsmål. Jeg vil måske så have lov til i den næste runde at komme tilbage til spørgsmålet om dobbeltbeskatning eller ikke dobbeltbeskatning.

#### Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Det stillede spørgsmål om, hvordan det er i de pågældende lande, kan besvares på følgende måde: der vil ikke blive beskattet i Italien. I Vesttyskland er der en ganske særlig afgift på sådanne genbrugsbiler på 540 DM. I Frankrig betales der et gebyr for hvert ejerskifte af nyere brugte biler, og herudover betales der en moms på 33½ pct. Det er for så vidt uinteressant. Det interessante er England, hvor man har et system, der svarer til vores, og hvor man betaler en ekstra bilskat for hver omsætning af biler på 10 pct. af engrosprisen. Hvis der er tale om en genbrugsbil, tages der stilling til, om denne bil er af