

4) Første behandling af lovforslag nr. L 173:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Ændret afgiftsberegning).

Af Rahbæk Møller (SF) m.fl.
(Fremsat 5/2 86).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Det lovforslag, som SF har fremsat, er en revideret udgave af et forslag, som partiet ved flere tidligere lejligheder har fremsat. Efter dette skal registreringsafgiften af biler beregnes efter, hvor langt bilen kan køre på 1 liter brændstof. Efter det foreliggende lovforslag skal afgiften for halvdelen vedkommende beregnes efter bilens brændstofforbrug, mens den anden halvdel skal betales efter bilens værdi.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at forslagsstillerne helst så hele værdielementet fjernet. Efter SFs mening er det vigtigste grundlag for beskatning bilens brændstofforbrug.

Naturligvis er det vigtigt, at folk køber benzinøkonomiske biler, men det opnår vi jo allerede efter det nuværende system. Her beskatter vi benzinforbruget særskilt gennem benzinafgiften, og så er det vel at mærke det faktiske benzinforbrug, vi beskatter. Efter SFs forslag skal afgiftsberegningen ske efter bilernes brændstofforbrug målt efter ECE-normen, det vil sige efter det teoretiske brændstofforbrug.

Det er imidlertid lige så vigtigt, at vi indretter motorbeskatningen sådan, at vi også tilskynder folk til at købe billigere biler i stedet for dyre biler, og de billige biler har som oftest det mindste brændstofforbrug. Det opnår vi med den nuværende registreringsafgift, der beregnes efter bilens værdi efter en progressiv skala.

Endelig har vi jo vægtafgiften, der fremmer de mindre tunge biler. Det er også dem, der normalt har det mindste brændstofforbrug.

Jeg er derfor absolut ikke enig med forslagsstillerne i, at benzinøkonomien ikke spiller nogen rolle, når man køber en bil. Det er da ikke ligegyldigt for bilkøberne i dag, om en bil kører 10, 15 eller 20 km på

literen. De energiøkonomiske aspekter er således i høj grad tilgodeset i vort nuværende afgiftssystem.

SF har jo i sit forslag ikke gjort meget ud af at behandle de provenu- og valutamæssige følger af forslaget. Det forstår jeg godt. Af bilaget til forslaget fremgår det jo, at der for hovedparten af de mest solgte biler vil ske en væsentlig nedsættelse af afgiften. SFs forslag vil i flere tilfælde gøre det mere økonomisk fordelagtigt at anskaffe sig dyrere, men benzinøkonomiske biler. Det vil naturligvis medvirke til at forringe betalingsbalancen.

Endelig afviger SFs forslag markant fra det grundlæggende princip i det danske skattesystem, at der skal betales skat efter evne. SF har selv i bilaget til forslaget anført, at netop de biler, der nu er billigst, vil stige kraftigt i afgift. Er det virkelig SFs mening at afskære befolkningsgrupper, der ikke har råd til at købe en bil i hundredtusindekronersklassen, fra at erhverve sig nye biler?

Regeringen kan af de grunde, jeg har nævnt, ikke støtte det foreliggende forslag.

Camre (S):

Vi har med interesse set dette lovforslag fra SF, og vi synes bestemt, der er interessante elementer i det, nemlig det forhold, at man i selve registreringsafgiftsberegningen søger at lette afgiften for biler, som er særlig energiøkonomiske. Det er i øvrigt interessant at mærke sig, at det i ganske særlig grad er de japanske biler, der vil nyde fordel af lovforslaget, mens fordelene ikke synes helt så åbenbare for europæiske, heller ikke mindre europæiske modeller. Men for det første tvivler jeg på, at dette forslag skulle være provenuneutralt, for man kan ikke gå ud fra, at købernes adfærd vil være den samme, når prisrelationerne imellem de forskellige bilmodeller forrykkes så relativt meget, som der er tale om her. Eksempelvis skulle en Skoda beregnet på 1983-priserne stige med godt 13.000 kr., en Lada 1200 S, som er en af de billige biler, skulle stige med hele 38.000 kr., nærmere betegnet fra 48.000 kr. til 86.000 kr., og samtidig får man altså disse forskellige forskydninger i størrelsesordenen 3.000-10.000 kr. i retning af billigørelse af en række mindre bilmodeller.

Man må nok også indvende imod forslaget, at den forholdsvis billige og energiøko-