

den danske registreringsafgift således, at der skabes en mere direkte sammenhæng mellem afgiften og bilens miljøbelastning. En mere direkte og derved for forbrugeren mere tydelig sammenhæng mellem afgift og miljø, vil alt andet lige øge incitamentet til at købe mere miljørigtige biler. Det forsøges således ikke, at fremme specifikke teknologier til at opnå det ønskede resultat – en mere miljøvenlig bilpark – men, så at sige at tilføje beregningen af registreringsafgiften et miljømæssigt aspekt.

Jeg vil, på baggrund af ovenstående argumenter, *ikke* påbegynde yderlige undersøgelser af mulighederne for at omlægge den danske bilbeskatning, med speciel fokus på at fremme hybridteknologien, men foreløbig afvente det arbejde der i dag foregår i den nævnte arbejdsgruppe.

---

#### Spm. nr. S 1803

Til skatteministeren (26/2 01) af:

**Kim Behnke (UP):**

»Hvilken betydning får det for de danske bilafgifter, at der netop er afsagt en EF-dom for Portugal vedrørende afgifter på importerede brugtbiler?«

#### Begrundelse

Der er netop afsagt en dom fra EF-domstolen i en sag om import af brugte biler til Portugal. Det er meget klart, at særligt Danmark, men også Grækenland og Finland får problemer som følge af dommen. Folketingets flertal ændrede for kort tid siden hele beregningen af afgift på brugte biler. Argumentet var, at det skal hindre import af gamle bilvrug til Danmark. Men under Folketingets behandling blev det godtgjort, at mange brugte biler fra f.eks. Sydtykland er i en væsentlig bedre stand end mange brugte danske biler. Den skærpede danske afgiftsbelastning af importerede brugte biler er i direkte modstrid med den nye dom, hvorfor der meget vel kan blive brug for en snarlig ændring af de danske afgifter.

#### Svar (2/3 01)

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

EF-domstolens afgørelse i den portugisiske sag om afgift af indførte, brugte biler skønnes ikke at få betydning for de danske bilafgifter.

Domstolen fastslår, at der skal tages hensyn til den *faktiske* værdiforringelse af et køretøj, så det sikres at afgiften på et indført køretøj ikke bliver højere end »rest«afgiften i et tilsvarende køretøj på hjemmemarkedet.

Den portugisiske lovgivning, der blev underkendt, består af en fast procentvis reduktion af afgiften afhængig af køretøjets alder (efter 1 år 18 pct., efter 2 år 24 pct., 3 år 32 pct. osv.). Der tages således ikke hensyn til den faktiske værdiforringelse (afskrivning) for det enkelte køretøj – en 5 år gammel Lada får samme procentvise nedslag som en 5 år gammel Mercedes og uanset køretøjets tilstand. Derved bliver afgiften på et importeret køretøj i nogle tilfælde højere end »rest«afgiften i et tilsvarende køretøj på hjemmemarkedet.

I det danske system foretages derimod en konkret vurdering af det enkelte køretøj i forhold til hjemmemarkedsprisen for et tilsvarende køretøj. En Lada sammenlignes med en tilsvarende Lada, en Mercedes med en tilsvarende Mercedes. Der tages således hensyn til såvel mærke og model som til køretøjets tilstand, kilometertal, samt hvad der ellers kan være af betydning for værdifastsættelsen. Det danske system bygger dermed netop på det princip, som fremgår af dommen.

---

#### Spm. nr. S 1724

Til sundhedsministeren (21/2 01) af:

**Tom Behnke (KF):**

»Vil ministeren sikre, at nogle af de via satspuljemidlerne afsatte 20 mio. kroner til alkoholområdet bliver brugt til f.eks. akutstuer for de hårdest ramte alkoholikere?«

#### Begrundelse

Der findes allerede i dag mange behandlingstilbud til »normale« alkoholikere, men der er en gruppe, som reelt står uden mulighed for hjælp,