

Den næste sag på dagsordenen var:  
**20) Første behandling af lovforslag nr. L 238: Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove, lov om en arbejdsmarkedsfond og lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Ændring af beskatningen af fri bil og bil ydet som udbytte).**

Af skatteministeren (Ole Stavad).  
 (Fremsat 29/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Sandy Brinck (S):

Formålet med det fremsatte lovforslag er at skabe større sammenhæng mellem omkostningerne ved selv at eje en bil og ved at få en bil stillet til rådighed af et selskab eller en arbejdsgiver.

På nuværende tidspunkt er der et loft for værdiansættelsen af den frie bil på 450.000 kr. uanset den egentlige anskaffelsessum. Det vil sige, at meget dyre biler over 450.000 kr. beskattes fuldstændig som de biler, der er billigere. Loftet i værdiansættelsen gør, at man i dag maksimalt kan blive beskattet med 112.500 kr. uanset bilens egentlige værdi.

Dette loft foreslås fjernet, sådan at bilen beskattes på et mere reelt grundlag, hvor hele beløbet indgår som baggrund for værdiansættelsen, og det finder vi i Socialdemokratiet fornuftigt og rimeligt. Det er for os at se rimeligt, at beskatningen tager udgangspunkt i den værdi, godet reelt modsvarer for den enkelte.

I stedet indføres der en degressiv beløbsgrænse, hvor der op til de 300.000 kr. beskattes med 25 pct., mens procenten er 20 for det eventuelle resterende beløb. Med de foreslåede regler vil nogle komme til at slippe billigere, nemlig dem, der har en bil til en værdi under 450.000 kr. stillet til rådighed, mens de, der har en bil af højere værdi stillet til rådighed, skal af med noget mere. Målet er som sagt, at beskatningen af firmabiler skal svare til omkostningerne ved at have en privatbil, og derfor er beløbsgrænsen degressiv, da omkostningerne ved at have en mindre bil er relativt højere end ved at have en større.

Samtidig gøres beskatningen med forslaget ens, uanset om den frie bil ydes af selskabet til en ansat eller til en ikkeansat. Her er baggrunden som i det forrige forslag et ønske om, at

udbytte og løn sidestilles. Firmabilen, der stilles til rådighed som en del af udbyttet for en hovedaktionær, beskattes således som B-indkomst.

Socialdemokratiet skal hermed give sin varme støtte til de foreslåede ændringer i det fremsatte lovforslag.

(Kort bemærkning).

### Mariann Fischer Boel (V):

Socialdemokratiets ordfører er meget optaget af, at det er den reelle værdi af bilen, der danner basis for beskatningen, og så vil jeg egentlig godt spørge Socialdemokratiets ordfører: Hvorfor fastholder man så en mindstegrænse på 160.000 kr. som beregningsgrundlag for bilens værdi? Det kunne jeg godt tænke mig at spørge den socialdemokratiske ordfører om.

(Kort bemærkning).

### Flemming Hansen (KF):

Jeg forstår heller ikke helt den socialdemokratiske ordførers argumentation.

Fru Sandy Brinck siger, at det er beskatningen af den værdi, godet modsvarer for den enkelte, man skal gå efter. Jamen det må da ikke afhænge af, hvad bilen koster, men hvor meget man kører privat i den. Det må da afhænge af, om man kører 5.000 km eller 10.000 km. Det er jo privatmanden, der betaler det, det er jo ikke firmaet. Den synsvinkel har man overhovedet ikke inde i lovforslaget og havde det heller ikke i fru Sandy Brincks tale, og derfor passer tingene ikke sammen.

Forslaget er et udmærket udtryk for misundelsespolitik, og det forstår jeg godt. Men tingene passer altså ikke sammen. Det er ikke værdien, alt efter om den pågældende kører 5.000 km eller 10.000 km, der regnes med. Det er en helt anden værdi, og jeg kan slet ikke forstå, det ikke indgår i den socialdemokratiske ordførers argumentation.

(Kort bemærkning).

### Sandy Brinck (S):

Til fru Mariann Fischer Boel: De 160.000 kr. som bundgrænse er jo valgt, fordi der er nogle grundomkostninger ved at have en bil.

Til hr. Flemming Hansen: Jamen det spørgsmål, hr. Flemming Hansen rejser, er jo grundlæggende for hele systemet, og så er det jo hele systemet, vi skal diskutere. Den diskussion kan vi godt tage, men jeg synes, vi skal tage den i en anden anledning.

(Kort bemærkning).

**Mariann Fischer Boel (V):**

Jeg er lidt interesseret i at høre om de grundomkostninger. Det er fuldstændig rigtigt, at de findes, og det står også i lovforslaget, men hvor store er de grundomkostninger efter den socialdemokratiske ordførers mening?

Det er jo rent faktisk sådan, at hvis en ung mand vælger at starte sin egen virksomhed og køber en bil til 45.000 kr. eller 50.000 kr., fordi der ikke er mere tilbage på etableringskontoen, når han skal starte, vil han komme i en situation, hvor han vil blive beskattet af en værdi på 160.000 kr. Finder Socialdemokratiet, at det er iværksætterpolitik?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jamen vi kan da godt tage luppen frem under udvalgsarbejdet, og det vil vi også gøre.

**Kristian Jensen (V):**

Dette forslag er måske ikke i indhold, men i hvert fald i holdning en tro kopi af det foregående. På baggrund af en tilfældig tv-udsendelse er hele alarmsystemet sat i bevægelse hos den del af Folketinget, der jagter enhver mulighed for at hævle alle danskere ned på samme niveau.

Forslaget går ud på at ændre den gældende beskatning af firmabiler og fjerne et fornuftigt loft over beskatningsprogressionen. Hidtil har biler af en værdi fra 450.000 kr. og opefter været beskattet med samme beløb som billigere biler. Det blev vedtaget og stadfæstet i 1993 af store dele af det samme flertal, som i dag står på barrikaderne for at ændre reglerne.

Tilbage i 1993 var argumenterne for lovens fortræffeligheder talrige og lange, og ved at læse referaterne fra dengang står det klart, at både Socialdemokratiet og De Radikale forsvarede den nuværende ordning, selv under heftige angreb for at være asociale. Desværre ligger den samme fornuft ikke til grund for regeringens holdning i dag. I dag kommer regeringen og venstrefløjen med et forslag om at fjerne loftet og erstatte det med en degressiv beskatning, der knækker ved 300.000 kr.

Forslaget skulle efter regeringens formodning give en ligestilling mellem ansatte med lønindtægt og ansatte med firmabil. Ligestillingen er dog ikke helt reel, idet beregningerne på side 5 viser, at for alle regneeksemplerne vil forslaget give en højere beskatning af den ansatte, som

vælger at have en firmabil, end af den ansatte, som vælger lønindkomsten. Forslaget vil altså ikke give en ligestilling, men gøre det forholds-mæssigt dyrere at have firmabil.

Forslaget er også misvisende, når det antydes, som den socialdemokratiske ordfører også var inde på, at der med de nuværende regler ikke er forskel på beskatning af biler. I forslaget antydes det, at en Saab 2,0t SE Estate og en Ferrarri 360 Modena efter de gældende regler giver statskassen det samme beløb i beskatning. Men fakta er jo, at hvis et firma valgte at anskaffe den nævnte Ferrari som firmabil, så ville statskassen modtage omkring 1,4 mio. kr. i registreringsafgift, mens den nævnte Saab kun – i gaseøjne – ville give knap 290.000 kr., altså en forskel på over 1 mio. kr. i registreringsafgift.

Beskatningen af de to biler er vidt forskellig, og statskassen vil også med de nugældende regler have størst fortjeneste af, at der bliver solgt flere Ferrarier. I øvrigt kunne alle vi andre så få noget kønt at kigge på på vejene, og det ville heller ikke være så ringe endda. Men alligevel ønsker skatteministeren nu at gå den stik modsatte vej. Effekten af forslaget vil nemlig være, at markedet for store firmabiler vil blive sat i stå, og statskassen vil gå glip af langt større beløb end det, som den øgede beskatning vil indbringe. I Venstre forudser vi, at skatteministerens utrættelige jagt på skatteobjekter endnu en gang vil give bagslag ved at resultere i et samlet set lavere provenu og dermed være til skade for samfundsøkonomien.

Endelig har jeg foreløbig kigget forgæves efter en reel ligestilling i forbindelse med beskatningen af hovedaktionærs firmabil. Forslaget lægger op til, at en udbetaling af udbytte i form af fri bil fremover vil blive beskattet som personlig indkomst for hovedaktionærens vedkommende, mens der ikke er nogen ændring af virksomhedernes mulighed for at trække udbyttet fra.

Tidligere lå halvdelen af beskatningen af en hovedaktionærs bil hos hovedaktionæren i form af udbyttebeskatning og den anden halvdel i form af, at man ikke skulle trække udbyttet fra. Nu bliver hovedaktionæren sat i fuld skat via personlig indkomst, uden at virksomheden gives mulighed for at fratrække udbytteudløningen, og det mener vi er en grotesk urimelighed, når man sammenligner hovedaktionærer med bil og hovedaktionærer på aflønning. Jeg håber, det skyldes en forglemmelse, som der kan blive rettet op på snarest muligt.

Det urimelige i lovforslaget fortsætter, fordi regeringen har fastholdt – som den socialdemokratiske ordfører også gjorde opmærksom på i sit indlæg – en urimelig minimumsbeskatning af fri bil. Allerede ved forhandlingerne i 1993 blev regeringen gjort opmærksom på det urimelige i en minimumsgrænse, som gør det meget dyrt at have en billig firmabil. Det er med til at gøre det dyrere og mere besværligt for ny-startede selvstændige, og jeg håber virkelig, at regeringen nu vil finde den lup frem, som fru Sandy Brinck foreslog at finde frem under udvalgsbehandlingen.

I den modsatte ende af spektret har regeringen fastholdt, at biler med chauffører er såkaldte arbejdspladser, og dermed er de virksomheder og myndigheder, som har råd til at holde chauffør, fritaget for beskatning. Men sådan er der jo så meget.

Forslaget er groft sagt udtryk for en plæneklippertankegang, hvor alle skal skæres ned til at være lige små uden tanke for konsekvenserne på længere sigt. Ligeledes er forslaget et godt eksempel på, at en forhøjelse af skatter og afgifter ikke altid vil give staten et større provenu. Der er en grænse for beskatningen, selv om regeringen har svært ved at kende den.

Venstre tager afstand fra tankegangen og kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Først skal jeg takke for, at Venstre igen så klart illustrerer, at mens man ikke har nogen problemer med at tage penge fra bistandsklienter og pensionister og stramme op for de arbejdsløse, kaster man sig virkelig frem på banen, når det gælder om at forsvare en skattefidus, som nogle få hundrede meget rige mennesker i Danmark har gavn af. Jeg synes, det er rart at få illustreret på den klare vis, for hvem det er, Venstres hjerte for alvor banker. Det er for de rigeste, og det er godt at vide.

Men det spørgsmål, jeg har til Venstres ordfører, er: Hvor er retfærdigheden i, at hun, der får stillet en Folkevogn til rådighed af virksomheden, skal betale lige så meget i skat for den fordel som ham, der får Ferrarien stillet til rådighed? Kan Venstre ikke lige forklare, hvad der er retfærdigheden i det?

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Nu skal jeg gentage for hr. Frank Aaen, at det er Venstres opfattelse, at dette lovforslag samlet set vil give et lavere provenu for statskassen, og eftersom hr. Frank Aaen støtter det, glæder jeg mig til under hr. Frank Aaens ordførertale at høre, hvor pengene skal tages fra. Hvem er det, vi skal tage penge fra, hvis vi ikke får de penge ind i statskassen i registreringsafgifter, som vi gør med den nugældende ordning?

For Venstre står tingene klart. Vi synes, at den nugældende ordning er i orden, fordi det, man bliver beskattet af, er værdien ved at have en fri bil, og værdien af at have en fri bil består i, at man kan transportere sig selv fra det ene sted til det andet. Men selv om man transporterer sig fra det ene sted til det andet i en meget, meget dyr bil i stedet for i en mindre dyr bil, giver det ikke et så forøget velvære, at det kan forsvare den kraftige forøgelse af beskatningen, som ligger i forslaget, og når ændringerne samlet set giver et lavere provenu til statskassen, er det galimatias at gennemføre en lovgivning, som hr. Frank Aaen tilsyneladende står bag.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jamen det, jeg taler om, er for det første Venstres energiske sociale engagement for dem, der ud over at have en årlig milliongage er så heldige, at virksomheden siger, at de også skal have lov til at køre rundt i en Ferrari. Jeg synes virkelig, det er imponerende, at man kan engagere sig så indigneret til fordel for en så lille og så velstillet gruppe, men det må være en særlig evne, man har i Venstre, når man kan engagere sig for folk, der ikke har brug for det.

Man kunne ønske sig et større engagement for bistandsklienterne og de arbejdsløse. Men det må vi jo kigge forgæves efter, og så må vi igen spørge: Hvor er retfærdigheden? Det er jo typisk kvinderne, der får de mindre biler at køre rundt i, og hende, der kun får en Folkevogn at køre i, skal betale akkurat det samme i skat som topdirektøren, der får en Ferrari. Er der nogen retfærdighed i det? Er det noget, Venstre virkelig synes det er værd at slå for?

(Kort bemærkning).

**Aage Frandsen (SF):**

Jeg synes, det er rart at høre Venstres store op-tæthed af skatteprovenu. Man er virkelig

bekymret for, at nu går staten glip af nogle penge. Det er rart at høre, og det skal jeg huske til en anden gang, når Venstre ikke vil være med til at bidrage.

Men jeg vil godt spørge, hvorfor en person egentlig skal have en Ferrari og ikke en Folkevogn. Hvorfor tænker virksomheden sådan? Er det ikke, fordi der er mere velfærd for den pågældende i at få den røde Ferrari? Er det ikke det, der er grunden?

Jeg synes, det er en underlig måde at prioritere på, og det er så en anden snak. Men det er jo nok, fordi de pågældende opfattes som værende mere værd, og derfor er det ikke tilfældigt, at det også er dem, der tjener meget, der får Ferrarien oveni. Man betragter dem som værende mere værd, og så ville det vel også være rimeligt, at man beskatter dem, når de er mere værd.

Det kan være, hr. Kristian Jensen mener, at alle er lige meget værd, men så kan jeg ikke forstå, at man ikke nøjes med at give en Folkevogn til vedkommende i stedet for at give en Ferrari.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Nu er det faktisk sådan, at mit store forsvar ikke blot er for de få Ferrarier, men også for de 1,4 mio. kr., som en sådan Ferrari, der står nævnt i forslaget, vil give i registreringsafgift til statskassen. Vi synes, at retfærdigheden i det her skal være, at man skal beskattes af den gavn, man har af at have fri bil til rådighed, men den gavn, man har af at få stillet fri bil til rådighed, hænger ikke sammen med den beskatning, der bliver lagt op til i lovforslaget.

Det er ikke sådan, at hvis man får stillet en Ferrari til rådighed, har man så meget mere gavn af den, end hvis man får stillet den nævnte Saab til rådighed. Jeg tror ikke som hr. Frank Aaen, at man tildeles firmabiler efter, hvad køn man har, men mere efter, hvilken stilling man har, og hvis det så er sådan, at der er flest mandlige topchefer, ja, så er der nok også flest mænd, der bliver tildelt den store bil, men det har nok mere med stillingen end med kønnet at gøre.

Med hensyn til Venstres omsorg for statens provenu så har vi faktisk ret stor omsorg for statens provenu, for vi mener, at der er nogle udgifter, der skal betales, og der er en statsgæld, der skal betales ned, og derfor vil vi også gerne være med til at vurdere, både hvornår

der skal skrues op for statens indtægter, og hvornår der skal skrues ned.

**Flemming Hansen (KF):**

I denne regerings tid er der sket meget betydelige opstramninger, hvad angår beskatning af firmabiler, opstramninger, som, da de blev indført, virkede ganske voldsomme, men som man i dag jo har vænnet sig til at leve med, selv om beskatningen er overordentlig høj.

Med dette lovforslag går man imidlertid langt ud over, hvad der er sund fornuft, og går direkte over i en egentlig misundelsespolitik, som skatteministeren er så fremragende eksponent for. Nogle vil måske kalde det hovsapolitik, men det er sådan set ligegyldigt, for det betyder en meget kraftig beskatning af firmabiler, så kraftig, at ingen fornuftige mennesker er i tvivl om, at det samlede skatteprovenu fra indtægter på firmabiler vil falde meget, meget betragteligt.

Hvad lovforslaget går ud på, er let at beskrive. Det går nemlig ud på, at nogle mennesker får en meget beskedent besparelse i beskatning af firmabiler, en besparelse, som ministeren selv i skemaform beregner til mellem 1.500 og 4.700 kr. om året, mens de større firmabiler beskattes meget voldsomt, ja så voldsomt, at man med sikkerhed kan sige, at vi ikke vil se ret mange af dem på de danske veje, måske bortset fra ministerbiler.

Det paradoksale i denne situation er – og det er samtidig det, der bekræfter, at der er tale om misundelsespolitik og intet andet – at merprovenuet til staten med denne lovgivning vil falde betragteligt, ja, det vil vel falde med op imod 1 mia. kr., men det gør ikke noget for skatteministeren, når blot man kan følge de socialistiske tanker, som Enhedslisten er så fremragende eksponent for, og som Socialdemokratiet her bekræfter at det er enigt i.

Jeg synes, det er interessant at hæfte sig ved konsekvenserne af lovforslaget. Konsekvenserne er naturligvis, som jeg sagde før, at de fleste mennesker, der før har haft en større firmabil, vil vælge en mindre, og det vil igen betyde – som Foreningen af Danske Bilimportører så rigtigt har gjort opmærksom på i en henvendelse til Skatteudvalget, som den bekræfter i morgen i en deputation, vil jeg tro – at staten vil miste en indtægt på mellem 700 mio. kr. og 1 mia. kr. om året. Der sælges 7.000 større biler om året i Danmark, og man forventer, at salget vil falde

med mindst 5.000, når skatteministerens lykkeligheder gennemføres.

Regeringen regner med at få 15 mio. kr. i kassen ved denne lovgivning, så man må nok sige, at det virkelig er noget, der koster penge, og det vil i sidste ende sige, at man skal spare andre steder. Hvor det er, ved jeg ikke, om det er på socialpolitikken, pensionister, eller hvor det er, skal jeg ikke kunne sige.

I den konservative folketingsgruppe siger vi utvetydigt nej til lovforslaget, og vi håber, at mange henvendelser fra virksomheder og organisationer vil kunne åbne skatteministerens øjne for, hvor tåbeligt dette lovforslag er, især når vi tager i betragtning, at det koster så mange penge for staten. Og jeg vil opfordre skatteministeren, virkelig opfordre skatteministeren, til at tænke sig rigtig godt om og prøve at nærlæse de mange henvendelser, der allerede er kommet, og som vil komme til Skatteudvalget, og som bliver oversendt til ministeren, for spørgsmålet er ganske enkelt: Hvor skal pengene tages fra? Hvor vil skatteministeren finde den milliard, som det her meget hurtigt kommer til at koste staten hvert år? For folk er ikke så tåbelige, at de lader sig beskatte af 200.000-300.000 kr. om året for at køre i en lidt større firmabil. De er sikkert meget udmærket tilfredse med en Volvo. Det vil jeg tro. Den kan de fleste nok leve med at køre i.

Så skal jeg lige sige til hr. Frank Aaen og andre, som er meget optaget af Ferrarier, at jeg har spurgt Foreningen af Danske Bilimportører, og den mener, der kører 2 Ferrarier og 1 Maserati i Danmark som firmabiler. Så pas på ikke at overdrive det!

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Først skal man jo takke både Venstre og De Konservative for det energiske forsvar for høje afgifter på biler. Det har jeg aldrig hørt før, men jeg synes, det virkelig er rørende at høre, at man virkelig her kaster sig ud i, hvor vigtigt det er for finanserne, at vi har høje registreringsafgifter.

Men det, der bragte mig herop, var bare at sige til hr. Flemming Hansen: Pas på! Pas på med at tage regnestykker, der kommer fra en forening, hvis medlemmer så entydigt har en stor interesse i at blive ved med sælge en masse dyre biler. Pas på med at tage dens regnestykker for gode varer og uden videre kolportere dem her fra talerstolen. Jeg tror ikke en dyt på

de regnestykker, der kommer fra Dansk Automobilforhandlerforening.

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen (KF):**

Med hensyn til spørgsmål om finanspolitikken her i landet så er jeg såmænd lige ved at tro, at Venstre og Det Konservative Folkeparti har lavet flere aftaler med regeringen om finanspolitikken, end Enhedslisten har – Gud være lovet for landets skyld.

Med hensyn til foreningen, som hr. Frank Aaen ikke tror på: Det er jo så hans problem. Jeg har ikke grund til at betvivle det. Så vidt jeg husker, har hr. Frank Aaen ikke sæde i Skatteudvalget mere. Det er vi jo selvfølgelig kede af, for det har været en berigelse, men der kommer mange deputationer allerede i morgen og sikkert også næste onsdag, og så håber jeg, hr. Frank Aaen vil lade sig indsupplere og komme og høre på, hvad der bliver sagt. Så kan han jo sige igen: Jeg tror ikke på, hvad du siger, for det passer mig ikke, hvad du siger. Det kan hr. Frank Aaen bare komme og sige.

**Aage Frandsen (SF):**

Når der fremføres synspunkter om, hvilke konsekvenser et lovforslag får, så må man jo lytte til de synspunkter, og man må spørge andre, som også har forstand på det, om de tror på den argumentation, der er, tror på de tal, der fremføres, tror på konklusionen. Det vil sige, at nu skal vi jo have skatteministeren til også at lave en vurdering af det, og så må vi jo tage en samlet bedømmelse af det.

Jeg lagde også mærke til hr. Flemming Hansens argumentation. Den var jo, at der var nogle tal, der var fremført, og så lægger hr. Flemming Hansen lidt til, så vi ender i 1 mia. kr. På samme måde siger hr. Flemming Hansen også, at det er et misundelsesforslag.

Hr. Flemming Hansen sagde også, at nogle måske vil kalde det hovsalovgivning. Det ville hr. Flemming Hansen ikke gøre, men han vil alligevel efterlade det indtryk, at det er noget hovsa-agtigt noget.

Det er der overhovedet ikke tale om her. Det er igen ligesom det foregående forslag ud fra et synspunkt om, at der er noget i skattesystemet, der hedder retfærdighed, at man skal beskattes i forhold til de værdier, man modtager. De goder, man modtager, beskattes man af, og jeg mener stadig væk, at det har en større værdi at modtage en dyrere bil end en billigere bil.

Eksemplet med Ferrarien har jeg ikke selv fundet på, det har hr. Kristian Jensen, der jo måske føler sig mere hjemme i den verden, end jeg gør. Derfor fremhævede hr. Kristian Jensen det med Ferrarien, og så brugte jeg det som eksempel. Det var sådan ligesom for pædagogisk at komme ind på den samme bølgelængde, selv om jeg ikke er helt vant til at se på den slags dyre biler.

Det her lovforslag har til formål, som det er blevet fremført tidligere af f.eks. Socialdemokratiets ordfører og også af hr. Frank Aaen og mig selv, at skabe en større retfærdighed i forhold til, hvilke goder folk får. Det er det enkle i det.

Så kan man sige, at værdien af at få en bil vel er den samme, uanset om det er en dyr eller en billig bil. Jeg synes, det er underligt, at der er nogle, der absolut skal have en dyr bil. Det må de gerne for min skyld, men så må de også betale for det gode, for den værdi, det er.

Derfor støtter vi naturligvis lovforslaget. Det er en del af en aftale. Er der ting i det her, som man så påstår er helt urimelige, kan vi sagtens lade det indgå. Selv om det slet ikke er fremført, kunne der teoretisk set også være noget med de miljømæssige konsekvenser af, at man sætter beregningen ned på nogle af de mellemdyre biler. Betyder det noget i forhold til nogle miljømæssige betragtninger?

Skatteministerens partifælle, den socialdemokratiske ordfører, fremførte et synspunkt om, at hvis der er et eller andet med de der 160.000 kr., jamen så må man jo kigge på det. Nu er det jo ikke noget nyt, at der er sådan et beløb, men altså det grundlæggende i det her forslag er fuldstændig rigtigt.

Det er formentlig også sådan, at uanset hvad vi fremfører af argumenter, vil Venstre og De Konservative forsvare nogle bestemte interesser, og det er også prisværdigt. Det var jo Venstres mand, der for et stykke tid siden fremførte, at nu skulle Venstre være den lille mands parti. Jeg synes også, det er en glimrende måde at fremføre synspunkter om den lille mands parti på, når vi diskuterer dyre firmabiler, og det er da meget tænkeligt, at det er den lille mand, vi skal tænke på i den her forbindelse.

Hr. Kristian Jensen fremførte det synspunkt, at alle skulle være lige små. Nej, det er et spørgsmål om retfærdighed; men det er jo altid et godt argument i Vestres verden, det der med, at vi trækker folk ned. Nej, man skal betale for de goder, man modtager. Det er det, der

er princippet i dette tilfælde. Men jeg synes altså, det er glimrende, at Venstre og De Konservative virkelig vil forsvare de klasseinteresser, som de jo fordums forsvarede, og som de åbenbart stadig væk indimellem også synes de skal forsvare.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Beklageligvis har jeg ikke noget nærmere kendskab til Ferrari i Danmark, men jeg kan sige så meget, at det ikke er mig, der har siddet i en sen natte-time under forberedelsen af det her lovforslag og fundet på sammenligningen med en Ferrari. Det er skatteministeren, der i lovforslagets bemærkninger på side 4 og 5 netop har en Ferrari 360 Mondea indskrevet i bemærkningerne, og jeg kunne ikke drømme om at tiltænke ministeren at tage sådan et eksempel, hvis ikke det også fandtes i virkeligheden. Altså et tænkt eksempel i bemærkninger til lovforslaget kunne jeg ikke forestille mig at skatteministeren ville skrive ind, ingen ville skrive ind.

Når jeg havde spørgsmål om minimumsbeløb i min ordførertale, så var det, fordi hr. Aage Frandsens kollega i 1993 var inde på netop det spørgsmål om minimumsbeskatningen, og jeg håber, at hr. Aage Frandsen vil leve op til det, hans partifælle i 1993 sagde.

Mit spørgsmål er: Hvis vi under udvalgsbehandlingen finder ud af, at de samlede provenumæssige konsekvenser er negative, hvordan vil SF så stille sig?

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen (KF):**

Hr. Frandsen er meget optaget af, hvilken værdi en bil har. Hr. Frandsen siger, at den har større værdi, hvis det er en større bil. Det ved jeg da ikke. En bil til 200.000 kr., som direktøren kører 20.000 km i privat, og en bil til 500.000 kr., som han kører 5.000 km i privat, hvilken har størst værdi?

Jeg kan da i hvert fald garantere hr. Aage Frandsen for, at medmindre direktøren bliver pålagt at køre 5.000 km i en større bil, så vil han vælge en mindre fremover, for der skal ikke stå idiot på ryggen af ham – og derfor bliver provenuet meget, meget mindre.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FR):**

Al respekt for hr. Aage Frandsens sociale engagement, men det er, som om det er malplaceret

i den her forbindelse. Vil hr. Aage Frandsen ikke godt bekræfte, at den i Danmark, der er så fuldstændig vanvittig at gå hen og købe en bil til f.eks. 2 mio. kr., er en af de allerbedste skatteydere, vi overhovedet kan have i det her samfund? Han afleverer fuldstændig frivilligt 180 pct. lige ned i statskassen, hvorimod den, der går hen og køber en lille, økonomisk familiebil til de allerlaveste afgifter og med lavt brændstofforbrug osv., jo ikke afleverer ret meget i statskassen.

Så det med, at de bredeste skuldre skal bære mest, gør sig derfor netop gældende ved handel med biler, for den, der køber den store bil, kommer til at betale den store skat, og den, der køber den lille bil, betaler den lille skat. Er det ikke rigtigt?

(Kort bemærkning).

**Aage Frandsen (SF):**

Først vil jeg sige til hr. Kim Behnke: Spørgsmålet kan besvares på samme måde, som hr. Kim Behnke stiller spørgsmål. Er det ikke rigtigt, at to plus to er fire? Ja, det er rigtigt, men det betyder jo ikke, at man dermed har gennemgået alt inden for regnereglerne, så svaret er selvfølgelig: Ja, det er da rigtigt, men det betyder jo ikke, at man nødvendigvis siger, at så skal man lade alt andet være lige.

Til hr. Flemming Hansen vil jeg sige: Jamen vi kommer formentlig ikke længere. Jeg havde sådan en naiv tro på, at når man fik en dyrere bil stillet til rådighed, så var det, fordi man betragtede det som en større værdi at få en dyrere bil end en billigere bil. Men det kan godt være, at det er helt forkert. Jeg kan så ikke forstå, hvorfor der så er nogle, der absolut skal have en dyrere bil. Jeg troede det var, fordi de syntes, den var bedre.

Og så til hr. Kristian Jensen. Der skal jeg så tilstå, at jeg ikke var helt opmærksom på, hvad SF sagde i 1993, men det ændrer ikke ved det, som jeg sagde tidligere, nemlig da jeg kvitterede også for den socialdemokratiske ordførers udtalelser om, at så måtte man jo kigge på det. Det sagde jeg jo også. Så min intuition var jo fuldstændig i overensstemmelse med de synspunkter, som mit partis ordfører gav tilslutning til i 1993, hvor jeg ligesom hr. Kristian Jensen ikke var medlem af Folketinget, så jeg kunne ikke helt have den præcise viden. Men det er godt, at man undersøger sine kilder, også sine kolleger, og i det her tilfælde måske modstan-

derens kilder. Så det er udmærket, at jeg er blevet gjort opmærksom på det.

Så til hr. Kristian Jensens bemærkning: Hvis vi finder ud af, at der er provenutab. Nu ved jeg ikke, hvem »vi« er. Jeg går ud fra, at »vi« også omfatter undertegnede. Så hvis vi i fællesskab finder ud af et eller andet, jamen så må vi jo kigge på det, for jeg er – jeg vil gerne bruge et udtryk, som skatteministeren selv bruger somme tider, og som jeg selv også ønsker at bruge – ikke argumentresistent. Det er jeg ikke. Men altså hvis ordet »vi« omfatter os begge to, så er det selvfølgelig klart, så må vi jo kigge på det.

**Formanden:**

Så er det hr. Klaus Kjær som ordfører.

**Klaus Kjær (DF):**

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med det foregående lovforslag. Her er det så beskatningen af fri firmabil, som foreslås ændret, således at dyre firmabiler beskattes over den nuværende maksimumsgrænse på 450.000 kr. Beskatningen vil ske efter en degressiv skala for biler med en værdi over 300.000 kr.

Generelt betyder lovforslaget, at der for biler op til 450.000 kr. sker en lempelse i beskatningen, hvorimod der, som forslaget tilsigter, sker en forøgelse af beskatningen på biler over denne prisgrænse.

Som i det foregående lovforslag er reglerne udformet med sigte på, at beskatningen sker tilnærmelsesvist, svarende til, hvad det vil koste at holde en tilsvarende bil som privatperson. Dansk Folkeparti er ud fra de samme betragtninger som i det foregående lovforslag positive over for lovforslaget, navnlig efter at Socialdemokratiets ordfører har tilkendegivet, at man under udvalgsarbejdet vil kigge på undergrænsen af værdien af bil. Det kan der måske være lidt fornuft i.

Hvorfor i alverden skulle et firma anskaffe en dyr firmabil, for at hovedaktionæren kan transportere sig i sin fritid? Det er der jo ikke noget sagligt belæg for. Og det er da selvfølgelig kun, fordi det er hovedaktionæren, der har glæde af den lempelige beskatning, der finder sted.

Hvis firmaet ønsker at anskaffe en dyr bil til repræsentative formål, så kan firmaet jo bare anskaffe denne dyre bil, men uden brugsret for hovedaktionæren i fritiden.

**Sonja Albrink (CD):**

Hvor det forrige lovforslag havde et fornuftigt formål, nemlig at tilsigte lighed mellem skatteydere, så er det knap så indlysende i det lovforslag, som vi behandler her.

I CD er vi generelt enige i, at også frynsegoder bør beskattes. Men der må altså også være en grænse. Og helt ærligt, jeg tvivler meget på, at man skal se de meget dyre biler som direkte lønsubsidier. Ved valg af meget dyre biler, som jo som regel faktisk kun tilfalder meget få personer i virksomhederne, spiller nemlig også andre og mere repræsentative ting ind, måske navnlig virksomhedernes renommé. Og derfor kan man ikke bare uden videre lave nogle sammenligninger, der tager udgangspunkt i, hvad det vil koste den enkelte skatteyder selv at eje bilen, for det er jo ikke sikkert, at den pågældende overhovedet ville vække den bil, hvis han eller hun selv skulle være ejer.

Netop derfor er der megen fornuft i at holde fast i en maksimumsgrænse, som vi kender det i dag. I det forslag, som vi behandler i dag, er der heller ikke taget hensyn til, hvis man f.eks. har en bil af en vis standard, kan man sige, som bil nr. 2: Er der så nedslag for det i den bil, som der skal ske beskatning af? Det er også et af de spørgsmål, som vi i CD meget gerne vil have belyst under udvalgsbehandlingen.

Det at få stillet en firmabil til rådighed er langtfra nogen guldgrube med de regler, som vi har i forvejen, hvilket jo også underbygger, at de beregninger, som findes i lovforslaget, ikke kan bruges.

Vi vil som sagt gerne være med til at kigge på det her, men det skal ikke være på den måde, som lovforslaget lægger op til. Vi vil også under udvalgsbehandlingen kigge på, om der er mulighed for at få stillet nogle spørgsmål og få foretaget nogle prognoser eller beregninger, hvor man måske kan danne sig et overblik over, hvad der vil ske med det fremtidige salg af firmabiler. Som lovforslaget ligger nu, må vi sige i CD, at vi ikke kan være med til at støtte det.

**Inger Marie Bruun-Vierø (RV):**

Lovforslaget er som nævnt ligesom det forrige lovforslag en udmøntning af den del af finanslovaftalen, som regeringen indgik med SF, CD og Enhedslisten. Det foreslås, at dyre firmabiler i fremtiden beskattes efter de samme principper som mindre dyre firmabiler, det vil sige beskattes af hele deres værdi. Konkret betyder det, at den nuværende maksimumsgrænse på 450.000

kr. for værdiansættelse af fri bil ophæves. Der indføres i stedet for en degressiv beløbsgrænse, hvor den skattepligtige værdi sættes til 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. for resten.

For det andet foreslås det, at der indføres regler for hovedaktionærer, der sikrer neutralitet i beskatningen, uanset om fri bil stilles til rådighed som løn eller som udbytte. Det foreslås også, at værdiansættelse af en bil, der ydes som udbytte, sker efter de samme principper, som for fri bil ydet som personalegode.

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med det forrige lovforslag, vi havde til behandling, og jeg vil derfor blot henvise til mine bemærkninger i den forbindelse. Endelig foreslås det, at hovedaktionærer, der modtager en fri bil som udbytte, skal svare arbejdsmarkedsbidrag og særlig pensionsopsparring heraf. Det forslag er vi som tidligere nævnt også positive over for.

Alt i alt ser lovforslaget isoleret set fornuftigt ud. Det er vanskeligt på stående fod at vurdere, om lovforslaget indirekte betyder et større provenutab. Den side af sagen er jeg sikker på vil blive grundigt belyst under udvalgsarbejdet, men vi tror på de tal, vi allerede har været præsenteret for.

Det Radikale Venstre er imidlertid overbevist om, at skatteministeren positivt vil medvirke til, at vi om nødvendigt får yderligere tal på bordet, så vi ser som sagt frem til udvalgsbehandlingen.

**Frank Aaen (EL):**

Jeg skal ikke forlænge debatten med meget ud over det, jeg har sagt tidligere både under det her og under det foregående lovforslag. Men jeg vil sige, at med det her lovforslag retter vi op på en urimelig fidus, der i dag er til gavn for en relativt lille andel af nogle meget velstående mennesker i Danmark. Og for det andet fjerner vi en ulogisk ting i vores skattesystem, nemlig at beskatningen af en Folkevogn i dag ikke er højere end beskatningen, når man får stillet en Ferrari eller en tilsvarende meget dyr bil til rådighed. Det er der ikke nogen, der kan forstå, når man siger, at sådan er logikken.

Alle andre steder i vores skattesystem har vi det jo sådan, at skatten stiger med stigende indkomst, herunder også når indkomsten stilles til rådighed i form af adgangen til at køre frit i en virksomhedsejet bil. Så vi har ingen problemer med at støtte det.



Angående provenuet har jeg altså større tillid til, at de, der har ansvaret for statens finanser, og det gælder skatteministeren, det gælder finansministeren, er bedre til at regne ædrueligt end en forening af automobilsælgere, som lever af at sælge flest mulige dyre biler. Jeg må indrømme, at jeg ikke har tillid til uden videre at tage sådanne partsregnestykker for gode varer. Jeg ser selvfølgelig frem til, at der bliver regnet videre på det under udvalgsarbejdet, det har jeg ikke noget imod. Men jeg har tillid til, at skatteministerens regnestykker nok skal holde for en nærmere efterprøvelse, men under alle omstændigheder, så er det jo nødvendigt at sørge for, at der er nogenlunde logik i vores skattesystem, og man fjerner så den helt urimelige skattefidus, der kun er til gavn for en lille gruppe af meget velstillede personer.

#### **Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Man må begynde med at se på principper, når man skal finde ud af, hvad der er rimeligt. Og her er det spørgsmål, der skal tages stilling til: Éns firma stiller en bil til rådighed for én. Hvor meget skal man betale i skat for det?

Der synes jeg, at det rigtige princip må være, at man nogenlunde skal betale det i skat, som det ville koste, hvis man privat anskaffede en bil i en bestemt prisklasse. Vælger man privat at anskaffe en meget dyr bil, så vil det koste meget. Hvis éns firma, hvor man er hovedaktionær, eller firmaet på anden måde stiller en dyr bil til rådighed til privat kørsel, så må man også betale, nogenlunde hvad det ville svare til, hvis man selv havde anskaffet en tilsvarende bil. Jeg synes, at det at prøve på at finde principper for værdiansættelse må være det rimelige.

Så vidt jeg kan læse af lovforslaget, så følger lovforslaget nogenlunde dén principielle holdning, og det er baggrunden for, at undertegnede kan støtte lovforslaget og meddele, at Kristeligt Folkeparti vil stemme for det pågældende lovforslag. Jeg ved ikke, om det under udvalgsarbejdet kan godtgøres, at grænsen skulle være lidt anderledes – o.k., der er jeg heller ikke argumentresistent, men det er ud fra den principielle betragtning, som jeg har gjort gældende, at jeg tager stilling. Om man kan udarbejde det lidt bedre satsmæssigt, vil det være helt fint for mig.

Selvfølgelig skal man jo også have nogle rimelige tal at regne med. Her er det 25 pct. og 20 pct. Jeg går ikke ud fra, vi skal have decimaler el.lign. Det vil give noget administrativt besvær.

Så jeg tror ikke, man kan gøre det meget bedre, men selvfølgelig kan man under et udvalgsarbejde blive klogere, og det må også i givet fald betyde et lille ændringsforslag, men vel at mærke inden for den principielle ramme, som jeg her har skitseret.

#### **Kim Behnke (FRI):**

Folk, der har for mange penge, køber biler, for når man køber en bil i Danmark, skal man betale registreringsafgift, man skal betale afgift af lovpligtig ansvarsforsikring, man skal betale afgift af nummerplader, man skal betale benzin- eller brændstofafgift, man skal oven i købet betale afgift af den akkumulator, der er.

Der er afgift på den smøreolie, som bilen skal bruge, ja, selv den sprinklervæske, som man skal hælde på, har afgift på sin emballage. Der er afgift på dækkene, og der er grøn ejerafgift, og det hele er der moms på.

Eller sagt på en anden måde: De personer, der køber biler i Danmark, afleverer allerede i dag så absolut rigeligt med midler til statskassen. Det, at der overhovedet er bilfolk, betyder, at skatteministeren kan glæde sig over, at der kommer omkring 35 mia. kr. ned i statskassen, og da trafikministeren kun i den anden ende af finansloven genanvender 5-6 mia. kr. til vejsystemerne, er det altså en overordentlig god forretning for staten, når folk køber biler, for det er der de høje afgifter på.

Køber man en bil til et par millioner kroner, går der 180 pct. til registreringsafgift. Derudover skal man regne med, at en sådan bil har et gigantisk benzinforbrug. Jeg havde fornøjelsen af at prøvekøre en Ferrari fra Århus til Hamburg og tilbage igen, det kostede ca. 1.000 kr. i benzin, og al benzin blev købt i Danmark, så hvad det angår, så er det meget, meget gunstigt for ministeren, når folk køber disse store biler.

Så derfor er det vores vurdering i Frihed 2000, at de mennesker, der køber de biler, så rigeligt har bidraget til statskassen i forvejen. Der er ingen grund til, at vi skal jagte dem yderligere, blot fordi vi er misundelige på de mennesker.

Noget helt andet er så, at det efter vores vurdering er et kulturelt tab for Danmark, at f.eks. store amerikanerbiler stort set ikke findes som andet end veteranbiler i Danmark. Der findes så mange dejlige, store biler fremstillet i USA, som oven i købet er særdeles miljøvenlige at køre i, men de findes stort set ikke på det danske marked, fordi det kræver et realkreditlån på en mil-

lion eller mere bare for at få selv de små modeller hentet hertil. Det er der meget få, der har råd til, og derfor ser vi alt for få af disse dejlige, store biler.

En ting i lovforslaget, der har undret os, er, at ministeren skal bruge stort set 2 mio. kr. på edb-udgifter. Det må enten være noget meget dyrt edb-udstyr eller nogle overordentligt dyre edb-konsulenter. Det kan være, det er nogle af dem, der kommer kørende og skal have ekstra penge til Ferrarien, for hvordan kan det koste 2 mio. kr. at tilrette nogle edb-systemer blot for at fange disse meget få mennesker op? Det er os en gåde, men den samlede vurdering af forslaget er, at bilfolket betaler så alt rigeligt i forvejen, og derfor kan vi naturligvis ikke støtte forslaget.

#### **Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg synes, det har været en lidt afsporet debat indimellem. Altså for det første vil jeg godt understrege, at det, vi taler om her, er jo ikke en bil, man har i firmaet, det er kun, såfremt man har bilen til privat benyttelse, man kommer ind under de her regler, og det synes jeg overhovedet ikke har præget den her diskussion. Det har næsten lydt, som om det her var et spørgsmål om, hvilken skat virksomhederne skulle betale. Det er det ikke.

Derudover kan jeg sige, at jeg har egentlig haft en forholdsvis afslappet indgang til hele denne her diskussion. Hvis man husker tilbage til 1993, var det lovforslag, jeg fremsatte dengang, uden loft. I forbindelse med behandlingen, altså fra første behandling og indtil tredje behandling, blev der i en aftale mellem de partier, der stod bag, indført et loft dengang på 400.000 kr., som senere er reguleret til 450.000 kr.

Jeg købte i de forhandlinger, vi havde, en argumentation, der hed: Jamen hvis det ligger ud over det beløb, så er det mest repræsentativt. Og jeg kan da ikke lade være med at føle mig ført en lille bitte smule bag lyset i dag, for hvis man nu stiller sig op og siger, at hvis denne her ændring bliver lavet, så holder man op med at købe de større biler, så er det jo i hvert fald et kraftigt dementi af, at det er det virksomhedsmæssige, og at det er repræsentationsargumentet.

Så derfor ville jeg sige: Jeg er blevet langt mindre afslappet i forhold til den her sag under debatten, for til argumentet om, at hvis man tilfældigvis er meget højt lønnet, hvis man har en

virksomhed, som vil stille en bil til rådighed, der har en værdi, der ligger pænt over de 500.000 kr., så skal vi for at få dem til at benytte den bil købe en sådan bil ind over indkomstskattesystemet og give skattetilskud til at købe de biler, så må jeg indrømme, at så springer kæden altså af.

Hvorfor er det så lige nøjagtig den gruppe, den snævre gruppe af mennesker, vi snakker om her, vi skal gå ind og subsidiere over indkomstskattesystemet, for at man kan købe nogle dyre biler? Og det forslag, vi her behandler, har altså den konsekvens, at op til en prisklasse på lige i underkanten af 500.000 kr. bliver der enten uændret beskatning eller lavere beskatning end efter gældende regler. Og hvis argumentationen går på, at de kun er interessante i privat øjemed og ikke i virksomhedsøjemed, så må jeg indrømme, at så har jeg lidt svært ved at se argumentationen fra dem, der hidtil har ment, at det var vigtigt at holde et loft.

Derfor vil jeg også gerne understrege, at i den udstrækning, det her er erhvervsmæssigt, er virksomhedsmæssigt, hvor det er virksomhedsinteressen, der varetages, jamen så ville man jo kunne have den bil, uden at der skal betales indkomstskat af én eneste krone, såfremt den bruges erhvervsmæssigt.

Jeg hørte godt, hr. Flemming Hansen også mente, at han lige skulle have en enkelt bemærkning ud ad mundvigene i forhold til ministerbiler, og dér vil jeg gerne understrege over for hr. Flemming Hansen, at ministerbiler behandles skattemæssigt som alle andre; der er ingen særregel i dansk skattelovgivning i så henseende.

Det betyder også, at hvis ministerbilerne benyttes privat, skal der betales skat af det. Hvis en virksomhed benytter bilerne på samme måde, som ministerbilerne benyttes, er det samme beskatningsregel, kan jeg sige til hr. Flemming Hansen. Der er endda den forskel, at en virksomhedsejer eller en direktør meget gerne må køre i den selv erhvervsmæssigt; det må ministre ikke. Det synes jeg er en rigtig regel. Det kunne man i gamle dage, og det har vi ikke bare gode erfaringer med. Så jeg vil sige til hr. Flemming Hansen, at den dér vil jeg gerne bede om at man sparer, for der er ingen særregler dér, og jeg synes, at hvis der er noget, politikere skal lade være med, så er det at bære ved til den form for myter.

I den udstrækning, virksomhederne har behov for det, og hvor det er af virksomhedsmæs-

sig interesse at købe en bil af en betydelig størrelse og til en stor værdi, så kan man det, og den kan være i virksomheden, og der er ikke én eneste krone i skattemæssige konsekvenser for den pågældende direktør eller hovedaktionær, eller hvem det er, hvis den bruges erhvervs-mæssigt. Så derfor synes jeg, at en hel del af den her debat har været kørt ret langt af sporet, og derfor er jeg egentlig startet med at være ret afslappet.

Så vil jeg sige, at med den argumentation, der er ført på banen både af automobilbranchen og også her i salen i dag, må jeg indrømme, at så føler jeg sådan set, at den argumentation, som jeg mente der havde været belæg for hidtil, er blevet afdækket i løbet af debatten og af de henvendelser, vi allerede har modtaget, og at den tilsyneladende ikke holder.

Jeg tror så, at man har fuldstændig uret i, også hos automobilbranchen, at det er nogle biler, man går rundt og køber for sjov. Jeg tror, de fleste af de biler, der bliver købt i den prisklasse, enten er nogle, der selvfølgelig må betale skat ligesom alle mulige andre, eller også har de en erhvervs-mæssig interesse. Det synes jeg er helt legitimt. Derfor er vores regler ganske udmærkede, og det her er et lille supplement, der sørger for, at dér, hvor vi beskatter for hårdt, sætter vi skatten ned, og dér, hvor vi beskatter for lavt, bliver det beskattet ud fra, hvad det koster at have sådan en bil.

Det mener jeg er et rigtigt princip, og derfor var jeg også glad for de bemærkninger, hr. Flemming Kofod-Svendsen havde til det her; jeg synes, at det var en rigtig indgang, på samme måde som jeg også ud over til de partier, der har været med i finanslovaftalen, SF og Enhedslisten, også siger tak til hr. Klaus Kjær, som jeg forstod også gav en principiel tilslutning til forslaget. Så tak til det brede flertal, der har meldt, at det her forslag er ét, der også vil kunne samle et ganske betydeligt flertal, når vi når frem til tredjebehandlingen.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Jeg havde et konkret punkt i min ordførertale, hvor jeg spurgte, om der var tale om en for-glemmelse fra skatteministerens side. I det til-fælde, hvor hovedaktionærer har fri bil som udbytte, går lovforslaget nu ud på, at den frie

bil skal beskattes som personlig indkomst, men stadig væk være udbytte i selskabet og dermed ikke være fradragsberettiget. Det vil give en forholdsmæssig meget højere beskatning, kan man sige, af den type udbytte i stedet for at have det som aflønning, og jeg håber, at det var en forglemmelse i lovforslaget.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Nej, må jeg sige til hr. Kristian Jensen, det er meget velgennemtænkt.

Det er jo sådan, at når vi har med hovedak-tionærer at gøre, kan man i meget betydelig ud-strækning selv beslutte, om det skal være ud-bytte, eller om det skal være løn, eller om det skal være frynsegoder. Og hvis det er sådan, at vi har en skattemæssigt forskellig behandling og giver en langt lempeligere beskatning, hvis det gives ud som udbytte, eksempelvis ikke er omfattet af arbejdsmarkedsbidragsforpligtelsen, jamen så vil det betyde, at man kan vælge sig til en lav beskatning. Men man kan også vælge sig til at få de fradrag, som man skal have i virk-somheden, ved at udbetale det som en person-lig indkomst i stedet for.

Jeg er helt sikker på, at det er det, vi kommer til at se vil være tilfældet, og derfor, hvis det var sådan, vi gjorde det, som hr. Kristian Jensen opfordrer til, så ville vi åbne for, at man ville kunne spekulere sig frem til en lavere beskat-ning ved alene at udbetale det i form af udbytte i stedet for at gøre det i form af en personlig lønindkomst.

Derfor må jeg sige, at det er meget velgen-nemtænkt, og jeg har ingen som helst overve-jelser om at ændre på det punkt i lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatte-udvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**21) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 127:**

**Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af virksomhedernes sociale ansvar gennem skattefrihed for arbejdsgiverbetalte ydelser til hjerte-, kræft- og rygoperationer.**

Af Jørgen Winther (V) og Henriette Kjær (KF) m.fl.

(Fremsat 22/3 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Forslaget fra Venstre og De Konservative er en modificeret udgave af et forslag, som Fremskridtspartiet fremsatte i henholdsvis 1998 og også i 1999. Det er altså ikke nyt for Folketinget at diskutere, om offentlige tilskud via skattesystemet skal fremme behandling på privathospitaler.

Lad mig allerede nu ved indledningen til forhandlingerne slå fast, at regeringen ser det som en underminering af et velfungerende offentligt sundhedsvæsen.

Forslaget går ud på at skabe skattefrihed for hjerte-, kræft- og rygoperationer betalt af en arbejdsgiver. Medarbejderen skal ifølge forslaget fritages for enhver beskatning, samtidig med at der fortsat skal være fuld fradragsret for arbejdsgiveren.

Forslaget adskiller sig principielt ikke fra de tidligere forslag, der er stillet af Fremskridtspartiet, og regeringen tager derfor som allerede sagt endnu en gang afstand fra forslaget. Efter regeringens opfattelse skal sundhedspolitiske problemer i almindelighed løses via et godt offentligt sundhedsvæsen, som løbende skal forbedres.

Siden regeringsskiftet i 1993 er der investeret meget betydelige ressourcer i en udbygning af kapacitet og kvalitet i det offentlige sundhedsvæsen. Ventetiderne er blevet reduceret og vil fremover blive reduceret yderligere. Der er indgået aftaler med amterne om, at mindst 85 pct. af de ikkeakutte kirurgiske heldøgnspatienter skal tilbydes behandling inden tre måneder, det gælder bl.a. for rygpatienter. For livstruende sygdomme som hjertesygdomme og kræft er der indført en behandlingsgaranti. Siden aftalen i 1993 mellem regeringen og amterne om hjer-

teplanen er antallet af hjertebehandlinger næsten tredoblet fra 2.818 i 1993 til 7.693 sidste år.

Regeringen har nu iværksat en kræftplan. Som led i finanslovsaftalen for 2000 er der således afsat en merbevilling til kræftområdet på 495 mio. kr. i perioden 2000-02. Som led i aftalen om amternes økonomi i år 2000 er der allerede tilført 850 mio. kr. til apparatur, herunder apparatur inden for kræftbehandlingen. Yderligere statslige bidrag til investering i apparatur tilføres fra 2001.

Den væsentligste begrænsning i mulighederne for en fortsat hurtig forbedring af sundhedssystemet er mangelen på læger og sygeplejersker med de rigtige specialer. Nyt apparatur gør det ikke alene. Indførelsen af et konkurrerende privat sygehusvæsen vil øge konkurrencen om læger og sygeplejersker, uden at der bliver flere af dem. Den koncentrerede indsats, der nu bl.a. er iværksat på kræftområdet, ville desuden blive hæmmet af, at de få læger, der er, ville blive hyret af privathospitalerne.

Indførelse af skattefrihed for arbejdsgiverbetalte sundhedsydelser har samme effekt som at indføre et tilskud til privathospitalerne; det er bare lidt mere skjult, når man gør det over skattesystemet. Men på grund af mangelen på kvalificerede læger og sygeplejersker ville et sådant tilskud ikke medføre, at flere ville kunne behandles, men blot, at nogle fik mulighed for at forbedre deres egne vilkår på bekostning af andre.

Men som sagt vil regeringen have, at de fortsatte forbedringer, i takt med at der kommer mere veluddannet personale, skal ske inden for det offentlige sygehussystem. Alle, der er berørt af sygdom, har ret til hurtig behandling på et højt fagligt niveau. Dette opnås bedst – efter regeringens opfattelse – ved et godt offentligt sundhedsvæsen, som står til rådighed for alle på lige vilkår.

(Kort bemærkning).

**Preben Rudiengaard (V):**

Jeg havde jo nok ventet de ord fra skatteministeren, men jeg vil gerne spørge: Skatteministeren siger, at man underminerer det offentlige sundhedsvæsen. Derfor kan det undre mig, at man sidste gang lavede en aftale om, at alkoholbehandlingen kunne blive fradragsberettiget og betalt af arbejdsgiveren, og det synes jeg ikke er i tråd med det, jeg hører fra skatteministerens side nu, så mit spørgsmål er, om man