

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 74:
Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Fradrag for særligt brændstoføkonomiske personbiler, tilpasning af fradragene for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, afgift af større genopbygninger af færdselsskadede køretøjer, den beregningsmæssige avanceprocent).
 Af skatteministeren (Ole Stavad).
 (Fremsat 27/10 99).

Sammen med denne sag foretoges:
8) Første behandling af lovforslag nr. L 75:
Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om ændring af lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. (Udvidelse af skalaen for grøn ejerafgift for dieselbiler og nedsættelse af udligningsafgiften for visse køretøjer).
 Af skatteministeren (Ole Stavad).
 (Fremsat 27/10 99).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Bjarne Laustsen (S):

De to lovforslag om afgiftsændringer indeholder fire elementer, som hver især er udtryk for en tilpasning af lovgivningen til vores politiske mål.

Vi ønsker, at der blandt de biler, der kører på de danske veje, skal blive flere af de nye og mest brændstoføkonomiske. Men da teknologien stadig er dyrere end mere traditionel teknologi, finder vi det hensigtsmæssigt at sænke registreringsafgiften for disse biler, så de ikke som i dag stilles dårligere end andre biler. I forslaget ligger også, at nedslaget udfases over 10 år.

Det er en naturlig parallel at udvide afgiftsskalaen for den grønne ejerafgift på disse dieselbiler, så resultatet bliver, at de mest brændstoføkonomiske fritages for den grønne ejerafgift og får en nedsat udligningsafgift.

Ophævelsen af fradraget for bagsæderulleseleer og høj stoplygte er en naturlig følge af, at begge dele nu er lovpligtige.

Hvad angår de færdselsskadede biler, er det Socialdemokratiets opfattelse, at gældende praksis, hvor det kan betale sig at reparere biler

for et større beløb end deres værdi, når man ser bort fra registreringsafgiften, er urimelig. Vi støtter derfor den relativt moderate ændring, hvorefter der skal betales registreringsafgift, når biler repareres for et beløb, der overstiger 75 pct. af bilens værdi før skaden og udgør mindst 15.000 kr.

Angående den beregningsmæssige avanceprocent, som indgår ved kalkulationen af grundlaget for registreringsafgiften, finder vi det rimeligt, at den stiger, så den bliver i overensstemmelse med det, der faktisk er en realitet for nogle bilmodeller. Vi må også her fjerne grundlaget for spekulation.

Socialdemokratiet støtter med andre ord de to lovforslag.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Jeg forstår på den socialdemokratiske ordfører, at disse lovforslag er en tilpasning af lovgivningen til Socialdemokratiets politiske mål, og så kunne jeg godt tænke mig at høre den socialdemokratiske ordfører knytte nogle kommentarer til den del, der drejer sig om færdselsskadede biler. Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvilke beskæftigelsesmæssige konsekvenser den socialdemokratiske ordfører vil drage af en vedtagelse af den del af forslaget.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg takker for spørgsmålene.

Jeg går ud fra, at Venstres ordfører har læst lovforslaget. Der står jo klart og tydeligt, at der er en beskæftigelsesmæssig konsekvens for 250 personer, men da vi forudsætter, at de vil kunne finde arbejde andetsteds, vil det ikke rent samfundsmæssigt være økonomisk forsvarligt at have dem til at reparere bilerne. Det er faktisk det hele, som forslaget går ud på. Derfor er der en samfundsmæssig økonomisk gevinst i det, og så håber vi, at de 250, der eventuelt bliver ledige på baggrund af forslaget, kan finde arbejde andetsteds.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
 Fru Mariann Fischer Boel som ordfører.

Mariann Fischer Boel (V):

Når man møder skatteministeren på gangene her i huset, og skatteministeren trækker et kræmmerhus med bolsjer op af lommen og byder medlemmet et bolsje, skal man være utrolig

forsigtig og meget opmærksom, for det vil som regel være sådan, at skatteministeren øverst i kræmmerhuset har lagt et bolsje, der har en glasur af noget sødt. Men vi kan være lige så sikre på, at der nederst i kræmmerhuset vil være adskillige syrlige drops, som ministeren også gerne vil prøve at afsætte. Den sammenligning drager jeg, fordi det meget ligner disse lovforslags indhold, og fra Venstres side synes vi, det er en pudsig, utidig sammenblanding af helt forskellige skattemæssige spørgsmål.

Men jeg vil godt vende mig mod de fire hovedelementer i forslaget og komme med nogle kommentarer til dem. For det første ønsker regeringen at nedsætte registreringsafgiften på den nye generation af særligt brændstoføkonomiske biler, og det er helt klart intentioner, som vi i Venstre støtter varmt. Jeg kan i øvrigt fortælle, at Folketingets Erhvervsudvalg i juni måned var en tur i Japan, og da vi jo ikke må reklamere for nogen bilmærker her fra talerstolen, skal jeg bare sige, at det selvfølgelig var et japansk bilfirma, vi besøgte, hvor vi så, hvordan man arbejdede med meget miljøvenlige biler, det man derovre kalder hybridbilerne. Det er helt klart en meget, meget spændende teknik, og jeg håber også, at vi kommer til at stifte bekendtskab med den type biler i Danmark.

Men de oplysninger, vi fik fra den japanske bilfabrik, gik på, at på grund af, at teknologien var meget ny, og at man havde meget store udviklingsomkostninger og et relativt lavt produktionsomfang, blev der altså ikke bygget så mange biler af den type, så prisniveauet ville komme til at ligge 50 pct. over det, en tilsvarende standardbil ville koste. Det er klart, at en bil af den type vil blive fuldstændig usælgelig i Danmark, fordi den vil være så dyr på grund af vort afgiftssystem, at den ikke vil være aktuel, uanset hvor positiv man kan være over for miljøindfaldsvinklen. Men ministeren bevæger sig nu et stykke på vej for at prøve at tilgodese de interesser, der kan ligge i området, og vi er helt enige med ministeren. Det er da i hvert fald et skridt i den rigtige retning, selv om det skridt, ministeren tager, ikke vil være tilstrækkeligt til at gøre biler, der er så meget dyrere, attraktive for brugerne.

De provenumæssige konsekvenser beregner ministeren til at være ca. nul, og det kan man måske ikke være helt uenig i. Men hvis der kommer nogen gang i salget af den type biler, tror jeg, der vil blive en positiv provenugevinst,

fordi bilerne som sagt vil være væsentlig dyrere.

Den mere interessante del af lovforslaget ud fra provenumæssige overvejelser er helt klart forslaget om ændring af reglerne for reparation af færdselsskadede biler. I bemærkningerne til lovforslaget skriver skatteministeren, at man ønsker at eliminere omfanget af reparationer, der alene udføres, fordi vi her i Danmark har den meget høje registreringsafgift, og så kommer det interessante. Jeg vil gerne have lov til at citere fra bemærkningerne til lovforslaget:

»I det omfang en sådan regelændring måtte medføre større afgiftsindtægter fra bilområdet, kan stramningen medgå til at opfylde regeringens finanspolitiske mål og underbygge miljøindsatsen på trafikområdet.«

I det omfang der er penge i sagen, skriver ministeren. Det kan jo næppe have undgået skatteministerens opmærksomhed, at der klart er tale om en pengemaskine. Det har også været svært for ministeren at sætte direkte tal på, hvad det kan indbringe, kan jeg se i bemærkningerne. Man snakker om 900 mio. kr. i ekstra provenu om året over en årrække, og så vil der gå nogle år, hvor provenuet vil være mindre. Men der er da ikke nogen tvivl om, at der i hvert fald vil være et provenu på 350-400 mio. kr. om året, lidt afhængigt af hvordan reaktionsmønsteret vil være hos forbrugerne. Man regner jo med, at en del af de bilejere, hvis biler efter lovforslaget vil blive skrottet – altså når reparationen er dyrere end 75 pct. af bilens handelsværdi – vil gå ud og købe en ny bil, og de kommer så i virkeligheden til at betale registreringsafgift to gange.

Det er da rigtigt, at man formodentlig vil forsikre sig ud af sagen, altså tegne en kasko- eller ansvarsforsikring. Men der er ikke nogen, der skal få mig til at tro, at det ikke vil være samtlige bilejere, der i realiteten kommer til at bløde. Det er jo i virkeligheden et meget smart trick, at man indfører en lavere reparationsgrænse uden at forhøje den forkætrede registreringsafgift, for så giver forslaget virkelig økonomisk pote. Det bliver altså de i forvejen meget hårdt plagede bilejere, der må stå for skud i en formodentlig meget kraftig stigning af priserne for bilforsikringer. Forsikringsselskaberne kommer jo i den situation, at de bliver tvunget til at udbetale en erstatning svarende til bilens handelsværdi, altså en erstatning, der vil være væsentlig højere end det vil koste at reparere bilen, og det kan jo heller ikke undgå at få nogle konsekvenser.

Jeg vil ikke knytte mange bemærkninger til forslaget om tilpasning af sikkerhedsfradraget for bagsædeseler og høje stoplygter eller til spørgsmålet om den beregningsmæssige avanceprocent, der ændres fra 7,5 til 9 over et par år, men bare konstatere, at der også bliver et provenu til statskassen på ca. 340 mio. kr. næste år for seler og lygter og ca. 200 mio. kr. for en ændring af forhandlerens avance. Nu synes jeg, at en lovbunden forhandleravance virker fuldstændig gammeldags og oldnordisk og for mig at se strider mod alle principper for fri konkurrence. Man skal betale 180 pct. oven i den avance, som bilhandlere må beregne sig.

Det andet lovforslag om grøn ejerafgift og udligningsafgift ligger i forlængelse af forslaget om miljøvenlige biler, og det støtter vi gerne.

Jeg kunne i øvrigt godt tænke mig at få en forklaring på, hvorfor forslagene ikke har været i høring, for i en så vigtig sag havde det været utrolig rart, måske især for oppositionspartierne, at vide, hvad de implicerede parter måtte mene.

Hvis jeg skal konkludere, må jeg altså sige, at vi i Venstre er meget positive over for miljødelen. Men resten af forslaget rammer som sagt bilejerne med fuld musik, og en ekstra skat på bilejerne på, hvis vi tæller det hele sammen, ca. 1 mia. kr. om året, vil Venstre afgjort ikke støtte.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg vil gerne sige til fru Mariann Fischer Boel, at vi har jo allerede via Skatteudvalget fået en hel del tilkendegivelser om, hvad en lang række organisationer mener om det her, og et langt stræk hen ad vejen er de jo enige i forslagene. Men det var sådan set spørgsmålet om finansiering af vort velfærdssamfund, og her lægger vi ikke skjul på i Socialdemokratiet, at vi bruger en lang række afgifter til at finansiere.

Nu har jeg så forstået på Venstre, at det ikke er politisk korrekt at tale om skattelettelser, og at det er derfor, man har skiftet ordfører osv. Det skal jeg ikke blande mig så meget i, men blot sige, at jeg også var med på den tur til Japan, hvor vi jo netop prøvede at kigge på spørgsmålet om de her biler, der kan køre ekstra langt på literen. Det er netop meningen med lovforslaget, og jeg forstår også, at Venstre er tilfreds med den del af det. Derfor vil jeg godt spørge, om ikke Venstre er tilhænger af, at udviklingen går i den retning, at bilfabrikerne laver biler, der kan køre langt på literen.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Jeg ved ikke rigtig, om den socialdemokratiske ordfører har sovet, da jeg holdt mit indlæg, men så vil jeg godt gentage, at miljødelen og det efterfølgende lovforslag om grønne ejerafgifter er vi fuldstændig tilhængere af. Det er et klart skridt i den rigtige retning, som jeg også sagde til skatteministeren, om end det ikke løser problemet fuldt ud, og hvis bilerne bliver 50 pct. dyrere, skal der helt, helt andre muskler i forslaget. Jeg er sikker på, at den socialdemokratiske ordfører vil forstå, at det er Venstres holdning.

Brian Mikkelsen (KF):

Når skatteminister Ole Stavad fremsætter et nyt lovforslag om ændringer af registreringsafgiften, venter man altid som borgerlig og som bilejer i åndeløs spænding. Hvilke fantasifulde forslag har ministeren nu fundet på for at plukke de danske bilejere?

Sagen er jo den, at den holder stik hver gang. De danske bilejere betaler 39,4 mia. kr. i forskellige skatter og afgifter – langt, langt, langt, langt mere end der bruges til vejene, og hvad der ellers er af udgifter i sundhedsvæsenet osv., og alligevel vil man plukke bilisterne endnu mere. Forslagene bliver pakket ind i miljømæssige foranstaltninger eller lignende glitterpapir, men når alt kommer til alt, drejer det sig næsten altid om at skrue afgifterne yderligere en tak op.

Den første del af forslaget tegner ellers rimelig godt. Fradrag i afgiften på biler med særlig god brændstoføkonomi kan vi fra konservativ side godt støtte, for ved at indføre et fradrag kan vi være med til at skabe incitamentet til at købe biler, der kan køre længere på literen, og forhåbentlig på sigt også skabe en mere miljøvenlig bilpark.

Men må det være tilladt her at indføje en lille bemærkning. Hvis man virkelig vil have en mere miljøvenlig bilpark og en mere sikker bilpark, handler det altså om, at man gør bilerne lidt billigere, og så kan vi se på, hvad det ellers koster at køre med bilerne. Men da bilerne i Danmark er de dyreste i Europa, har vi også en af Europas ældste bilparker, og det gør, at bilerne i Danmark forurener mere og sikkerhedsmæssigt er mere uansvarlige at køre med end i de fleste andre lande.

Så prøver jeg at læse videre i forslaget, og her kan man så konstatere, at grænserne for disse

fradrag er så høje, at der i øjeblikket kun er én bilmodel, der kan leve op til disse grænser, og det kan den måske alligevel ikke. To uafhængige franske bilblade, l'Automobile og Autoplus, har testet VW Lupo 3L, og det viser sig, at bilen kun under helt ekstreme omstændigheder kan køre over de 25 km på literen. Ifølge de to blades test formoder man ikke, at bilen kan køre meget mere end 21 km på literen under almindelige kørselsforhold.

Der foreslås altså en lempelse fra skatteministerens side, vel vidende at ingen biler kan opfylde de krav, og det er selvfølgelig fuldstændig urimeligt at stikke folk blå i øjnene. Det svarer til, at skatteministeren ville lægge afgifter på køer, der kan flyve, eller på socialdemokrater, der står fast på, at der skal skattelettelser til i det danske samfund.

Vi i Det Konservative Folkeparti støtter varmt en ændring af registreringsafgiften, der har til hensigt at få flere miljøvenlige biler på de danske landeveje. Men vi kan altså ikke støtte et forslag, der er møntet på en bilmodel, som ikke engang kan leve op til egne fabriksopgivelser, og hvor resten af forslaget alene går på at forøge afgiften for provenuets skyld.

Dernæst foreslår man som et andet punkt at fjerne fradraget for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger. Værsgod, her er der så en afgiftsforhøjelse på 2.400 kr. pr. bil. Det er da rigtigt, at udstyret nu er obligatorisk, og at der derfor ikke er noget incitament til køb af sikkerhedsudstyret, men det ændrer jo ikke ved det faktum, at udstyret har en merpris, og at man dermed direkte pålægger sikkerhedsudstyret en registreringsafgift.

Jeg tror, de fleste fornuftige og ædruelige mennesker kan se, at det handler om at få mest muligt sikkerhedsudstyr ind i bilerne, så man mindsker risikoen for alvorlige uheld. Men her giver man altså udstyret en merpris ved at pålægge det registreringsafgift, og det synes vi ikke er et godt signal at sende, efter at man i det første halvår af 1999 desværre har set en markant stigning i antallet af trafikuheld.

Hvis vi så ser på det tredje punkt i forslaget, har det været meget debatteret i pressen, og en del værksteder har reageret på det. Det er forslaget om, at såfremt en bil kun kan repareres for mere end 75 pct. af genanskaffelsesværdien, udløses der endnu en registreringsafgift. Her kan man tilsyneladende konkludere, at regeringen vil til at tjene penge på trafikuheld. Det fin-

der vi fra konservativ side lidt makabert, og det virker ærligt talt ikke særlig gennemtænkt.

Har ministeren virkelig overvejet, hvad den ene del af forslaget vil få af beskæftigelsesmæssige konsekvenser? Et meget stort antal biler, der efter de gældende regler ville blive genopbygget, vil nemlig ikke længere blive genopbygget. Arbejdet udføres af specialuddannede medarbejdere, som sandsynligvis ikke vil kunne forvente at finde andet arbejde andetsteds. Det er som regel pladesmede med en uddannelse på 3½ år, som vil risikere at blive sendt på gaden, og det er små værksteder, som risikerer at måtte lukke. Men det er man altså fra regeringens side villig til at acceptere, når blot provenuet forøges, ser det ud til. Den ene hånd ved altså ikke, hvad den anden gør her, og det får sandsynligvis meget store skadelige virkninger for det danske samfund, at man laver en sådan ændring.

Sidst, men ikke mindst, foreslår skatteministeren en forhøjelse af den lovfastsatte forhandleravance. Jeg kunne godt tænke mig at spørge skatteministeren, om han kan nævne en anden vare, hvor man ved lov fastsætter prisen og avancen. Det virker lidt underligt i et demokratisk og trods alt markedskapitalistisk samfund.

Her er man altså ude på virkelig gyngende grund, og det vil vi ikke være med til fra konservativ side. Det er en fuldstændig forvriddning af den frie konkurrence. Vi undrer os over, at et ellers erhvervsvenligt parti som Det Radikale Venstre kan være med til at bestemme, hvad forhandleravancen skal være på nogle biler. Det synes jeg ikke falder fint i tråd med partiets ellers traditionelle erhvervsvenlige holdning.

Vi vil også godt benytte lejligheden til at spørge ministeren, om han virkelig mener, at det er i overensstemmelse med EU's regler og principper om fri konkurrence, at man fastsætter en bestemt avance.

Som man kan konkludere, mener vi fra Det Konservative Folkepartis side, at forslaget er helt, helt, helt forkert. Det er ude af proportioner, og det indeholder jo reelt set ingen miljømæssige forbedringer, fordi der ikke er nogen bilmodeller, der kan leve op til de af regeringen stillede krav. Der er blot tale om en kosmetisk operation for at illustrere den gode vilje for miljøet. Det eneste reelle indhold i forslaget er afgiftsforhøjelser, der end ikke er begrundet med fornuftige argumenter, men alene har til formål at øge statens provenu, og derfor kommer det nok heller ikke som nogen overraskelse, at Det

Konservative Folkeparti ikke kan støtte dette forslag.

Med hensyn til lovforslag nr. L 75 er kun kort at sige, at det hænger sammen med den første pind i L 74, og set i lyset af den teknologiske udvikling og set i lyset af, at sigtet, formålet, princippet er godt nok, kan vi godt støtte L 75.

Aage Frandsen (SF):

Under behandlingen af det tidligere forslag vedrørende afgift på pvc og ftalater havde vi en diskussion om, hvad miljøafgifter eller grønne afgifter var for noget i forhold til afgifter, som havde et fiskalt formål. Jeg sagde, at rigtige miljøafgifter, grønne afgifter var nogle, som havde den effekt, at de i virkeligheden stort set ikke gav noget provenu, fordi formålet var at udfase noget. Det kunne også være en grøn afgift, hvis den havde den sidevirkning, at man kunne bruge pengene til en miljømæssig foranstaltning, og så var der en tredje ting, jeg nævnte, nemlig afgifter, som kan have en miljømæssig effekt – men ikke nødvendigvis har det – men primært har en skattemæssig indtægtsvirkning. Det er det, der er tale om her.

Der er også en miljømæssig side, som vi tager med, og vi vil godt studere nærmere, i hvilket omfang det er godt nok. Det kan godt være, det kan blive bedre, men det afgørende ved dette forslag er selvfølgelig, at der skal penge i statskassen. Det vil vi da sige helt ærligt og åbent, og i disse tider, hvor vi diskuterer finanslov, er der jo også noget med, at man skal bruge nogle penge. Vi ser i hvert fald under finanslovdraftelserne nogle partier, der ganske gladelig og med begejstring kan bruge penge både det ene og det andet og det tredje sted, men som endnu ikke har anvist, hvor pengene skal komme fra.

Her er så et sted, hvor regeringen foreslår, at pengene skal komme fra, og vi bidrager gerne til at få finansieret ting, der er fornuftige. Når det drejer sig om dette forslags endelige behandling, er det selvfølgelig afhængigt af, hvad pengene skal bruges til. Det er en skat med henblik på at skabe indtægter, og så har forslaget også en miljømæssig side, som vi gerne vil studere nærmere for at se, i hvilket omfang det kunne blive endnu bedre end det, der ligger i forslaget.

Man fremfører – for det gør man jo hver gang, der er tale om afgifter, som vedrører biler – at det er synd for de stakkels bilejere, som endnu en gang bliver plaget. Men bilejerne bli-

ver ikke plaget mere, end at der stadig bliver flere og flere biler, og folk køber stadig biler. Det vil sige, at til trods for den plage, det åbenbart er, at der skal være afgifter på biler og benzin, anskaffer folk sig alligevel en bil, så det kan åbenbart godt betale sig.

Derfor kan vi støtte forslaget indhold, men vores endelige stillingtagen til forslaget afhænger af, hvordan drøftelserne om finansloven ender. Det vil sige, at vi deponerer vores stemme i forhold til drøftelserne om og indholdet af finansloven, og jeg ved også, at regeringen ved, at det er vores synspunkt vedrørende dette forslag og en række andre indtægtsforslag til statskassen.

Klaus Kjær (DF):

Forslagene indeholder flere elementer vedrørende tilpasning af registreringsafgiften og den grønne ejerafgift på biler.

Det foreslås, at nogle helt nye biler, som kan køre meget langt på én liter brændstof, men som på grund af den særlige teknologi er dyrere end andre biler, lempes beskætningsmæssigt ved et nedslag i afgiften på benzinerbiler, der kører mindst 25 km på literen, og dieselbiler, der kører mindst 28,1 km på literen. For så vidt angår dieselbilerne, foreslås et gradvist stigende nedslag i afgiften fra en sjettedel og op til to tredjedele for biler, som kører mindst 45 km på literen. Samtidig foreslås afgiftsskalaen i den grønne ejerafgift for dieselbiler udvidet med tre trin for de særlig brændstoføkonomiske biler. Disse biler bliver fritaget for grønne afgifter, og de får en nedsat udligningsafgift.

Det lyder egentlig som et ganske fornuftigt forslag, hvor skatteministeren for en gangs skyld synes at anvende gulerodsmetoden frem for pisk. Man kan måske også anskue det lidt mere nøgternt og sige: Hvis et sådant forslag ikke blev gennemført, ville vi med det høje beskætningsniveau, vi har på personbiler her i landet, slet ikke få nogen import af disse meget miljøvenlige biler. Hvis man ikke lempede afgiften, ville vi simpelt hen ikke få de biler.

For det andet omfatter forslaget, at biler, der er forsynet med bagsæderulleseler og høj stoplygte, ikke længere får fradrag for disse sikkerhedsforanstaltninger, og begrundelsen er, at bagsædeseler og høj stoplygte nu er blevet lovpligtige. Dansk Folkeparti kan ikke støtte denne del af lovforslaget, da vi ikke mener, der skal være skat på sikkerhedsudstyr, uanset om det er lovpligtigt eller ej.

En tredje vigtig del af forslaget går ud på, at der skal betales en registreringsafgift, når en bil efter en skade reparerer for et beløb, som overstiger 75 pct. af bilens værdi før skaden. Forslaget er begrundet med, at der i dag gælder vide grænser for afgiftsfri genopbygning og reparation af biler, og at en sådan ordning ikke er samfundøkonomisk rentabel. Jeg må spørge skatteministeren, om det er en samfundøkonomisk rentabel løsning, at et par hundrede mand måske mister deres arbejde på grund af indførelse af denne afgift. Forslaget medfører desuden, at den samlede belastning ved bilhold vil stige, fortrinsvis gennem en højere forsikringspræmie. Det er altså en yderligere belastning for bilejerne, og Dansk Folkeparti kan naturligvis heller ikke medvirke til denne del af forslaget.

Endelig indebærer forslaget, at der sker en forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent, som indgår ved beregningen af grundlaget for registreringsafgiften. Procenten er i dag 7½, og det foreslås nu, at den sættes op til 8½ pct. i år 2000 og 9 pct. i år 2001. Det medfører en afgiftsforhøjelse på en gennemsnitspersonbil på 1.500 kr. til næste år og en yderligere forhøjelse på 750 kr., når afgiften stiger til 9 pct. om 2 år, så denne del af forslaget kan Dansk Folkeparti selvfølgelig heller ikke medvirke til.

Således står tilbage, at Dansk Folkeparti er positivt over for forslaget om nedsættelse af afgiften for særlig brændstoføkonomiske biler, men at vi ikke kan støtte afgiften på sikkerhedsudstyr, registreringsafgift i forbindelse med reparation af skader og forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent.

Sonja Albrink (CD):

Lad mig starte med det positive. I CD synes vi, at det er glædeligt, at regeringen nu har fået øjnene op for, at den høje danske registreringsafgift på biler er særdeles upraktisk, og derfor foreslår lempelse af registreringsafgiften for særlig brændstoføkonomiske biler og ændring af skalaen for den grønne ejerafgift, så de nye såkaldte 3-liters-dieselmotorer fritages for grøn ejerafgift.

Men så er det positive også sagt. Resten af forslaget har nemlig karakter af den sædvanlige brandbeskatning af privatbilismen, og det vil jeg komme ind på om et øjeblik.

Først vil jeg dog endnu en gang opfordre til, at der snart bliver set nærmere på den måde, man herhjemme beskatter biler på. Vi har et

enormt afgiftstryk på biler i form af registreringsafgift, grønne ejerafgifter og vægtafgifter samt afgifter på brændstof, og når der ændres i disse afgifter, sker det ikke ud fra en helhedsbetragtning, men som regel ud fra ønsket om at hente flere penge hjem til statskassen eller somme tider for at imødegå en uheldig udvikling, man ikke har været opmærksom på. Det seneste eksempel har vi i lovforslaget om de brugte biler fra Tyskland.

Hovsaløsningsernes tid må altså snart være forbi. Jeg ved, at der i regeringen sidder et par interne udvalg og kigger på netop disse ting og andre ting, og det her var måske en af grundene til, at man kunne spørge: Hvad er det for et udvalgsarbejde, kære minister, hvad sker der i de udvalg, og hvad er det mere konkret, de udvalgsarbejde vil munde ud i?

For at vende tilbage til de to lovforslag, er flere af elementerne i det ene direkte noget, som vi i CD ikke kan støtte. Forslaget om afgift på trafikskadede biler er efter CD's opfattelse udtryk for decideret kassetænkning. De mennesker, som er så uheldige at få skadet deres bil, har altså betalt registreringsafgift én gang, så hvorfor skal staten have en yderligere afgift, bare fordi reparationen bliver forholdsvis dyr?

Forslaget om forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent ved jeg ikke rigtig, hvad jeg skal sige til. Det er da sikkert rigtigt, at man kan udnytte en lidt højere reel forhandleravance ved at flytte den over på bytteprisen for en brugt bil, men man kunne også spørge: Hvor ofte sker det i virkeligheden? Jeg har set, at ministeren giver udtryk for, at der her er tale om et ønske fra Danmarks Automobilforhandler Forening, og det synes jeg vi under udvalgsbehandlingen må have nærmere undersøgt.

At noget sikkerhedsudstyr er blevet obligatorisk for nye biler er jo en kærkommen lejlighed for regeringen til at fjerne den afgifts-nedsættelse, der ydes til dette sikkerhedsudstyr. Men kunne man ikke forestille sig, at den prisforhøjelse, forslaget medfører, ville afholde nogle fra at udskifte deres gamle bil uden bagsædeseler til fordel for en ny? Og hvis det skulle være tilfældet, hvad har man så egentlig opnået? I hvert fald ikke bedre færdselssikkerhed, og det er i hvert fald noget af det, man går meget ind for og lægger vægt på i andre udvalg. Jeg ved godt, at der er tale om beskedne stigninger, men som regel er det vel også dem med de ældste biler, som har de mindste midler, så selv

en beskeden prisforhøjelse kunne få indflydelse på de valg, som træffes.

I CD ser vi dette forslag som udtryk for, at ministeren og dermed regeringen ønsker at skrue lidt på skatteskruen endnu en gang, og at det altså er bilisterne, der skal holde for.

Vi vil meget gerne medvirke til afgiftslemper for de brændstoføkonomiske biler og tilskynde folk til at købe de biler, for det er jo et incitament i den rigtige retning – nogle gode, økonomiske og miljøvenlige biler, sådan at vi får has på den CO₂-udledning, som der bliver snakket så meget om – men vi vil ikke være med til ved enhver lejlighed at finde nye måder at få flere penge ind i statskassen på.

Morten Helveg Petersen (RV):

I Det Radikale Venstre er vi stærke fortalere for tiltag, der kan være med til at forbedre miljøet, og de forslag, vi behandler i dag, vil efter vores opfattelse levere et positivt bidrag til det samlede danske miljøregnskab. Og det vil sandelig også levere et positivt bidrag til den danske statskasse, i og med at der kommer et stort provenu ud af forslaget, og det har jeg ikke så stor modvilighed imod som andre ordførere før mig.

Forslaget om at lempe registreringsafgiften for særlig brændstoføkonomiske biler er efter vores opfattelse en forudsætning for at skabe et marked med tilstrækkeligt volumen for denne type biler. Dertil kommer, at det selvfølgelig er godt at støtte biler, der kører særlig langt pr. liter, af miljømæssige hensyn.

Tilpasning af fradragene for sikkerhedsudstyr har vi heller ikke noget umiddelbart at indvende imod. Eftersom det i dag er lovpligtigt udstyr, er der ingen grund til at have særlig lempelige regler på området.

Det virker også samfundsøkonomisk fornuftigt at stramme reglerne for registreringsafgiften, når biler skal repareres for beløb større end 75 pct. af værdien før skaden.

Hvad angår forslaget om en forhøjelse af den beregningmæssige avanceprocent, har vi heller ikke nogen indvendinger imod at sætte den op. Det har faktisk også været et ønske fra branchen selv, eftersom avancen i udlandet ofte er højere end i Danmark, og den faktiske forhandleravance er for nogle bilmodeller allerede højere end de 7½ pct., der gælder i dag.

Så samlet set er der miljømæssigt positive gevinster og i sandhed også samfundsøkonomisk positive gevinster, i og med at det her genererer

et provenu. Og da Det Radikale Venstre, om nogen, er tilhænger af at føre en stram økonomisk politik, og da det også kræver et provenu til statskassen, kan vi fuldt ud bakke lovforslagene op.

Frank Aaen (EL):

Det er jo oplagt, at de her forslag har både en miljødol og en finansieringsdel, altså en indtægtsdel, og der er ingen tvivl om, at det er den sidste del, der er den største. Og den del kan vi selvfølgelig kun forsvare, hvis det er sådan, at indtægten skaffes på en fornuftig måde og pengene efterfølgende bruges på en fornuftig måde. Derfor afhænger vores stillingtagen til forslagene selvfølgelig af, hvad pengene skal bruges til.

Vi har en forhåbning om, at de kan bruges til mere velfærd og bedre miljø, en bedre kollektiv trafik og andre af de gode projekter, der er med i finanslovforhandlingerne. Hvis det sker, vil vi selvfølgelig også se positivt på indtægtsdelen.

Er den måde, det er gjort på, fornuftig? Det forekommer mig, at hovedindtægten her kommer ved, at nye biler bliver en anelse dyrere, og det vil sige, at borgerne her i landet også har indflydelse på, om de skal betale den her nye skat eller de ikke skal, altså ved at vælge en bil, der er lidt billigere.

Desuden kommer der en mindre prisforhøjelse på automobilforsikringer. Det har vi ikke noget at indvende imod, for det er også en af de måder, man kan gøre det på, som vi synes er fornuftige.

Så om miljødelen:

Dér er det væsentligste miljøelement jo den lavere afgift på særlig brændstoføkonomiske biler.

Selvfulgelig vil vi se positivt på det element i lovforslaget, men jeg vil også sige, at der er nogle problemer i det, som vi vil drøfte undervejs, og det går først og fremmest på klogskaben i at støtte dieslbiler. De er kun lige nævnt i bemærkningerne, men da vi jo forleden fik at vide, at der er en ganske betydelig sundhedsfare forbundet med de meget små partikler, der er i udstødningen fra dieslbiler, må vi jo undervejs i udvalgsarbejdet lige finde ud af, om vi så ved en afgiftsnedsættelse skal fremme, at der kommer flere dieslbiler, for det er jo den mest sikre effekt af den del af forslaget.

Så under udvalgsarbejdet vil vi have belyst, om det er godt at bytte en CO₂-nedbringelse med en forøgelse af måske nogle af de mest

sundhedsfarlige og kræftfremkaldende partikler i luften.

Noget andet, vi vil bruge lidt tid på under udvalgsarbejdet, er spørgsmålet, om det er den rigtige udviklingsvej at fremme udvikling af biler, der bruger drivmidler, der baserer sig på fossile brændstoffer. For selv om man nu godt nok nedbringer den mængde brændstof, der skal hældes på bilen for at få den til at køre en given strækning, er det jo stadig væk en viderudvikling af biler, der baserer sig på fossile brændstoffer.

Dér har vi jo i tidligere forhandlinger med regeringen fået afsat nogle penge til udvikling af brintteknologi, for ifølge det, vi hører om, hvad der sker i verden på det her område, er brintteknologi langt den mest perspektivrige teknologi, når vi snakker om nye drivmidler til biler, og det kan både være i eksplosionsmotorer og, måske endnu mere perspektivrigt, i brændselsceller, for dér er vi ovre i noget, hvor den negative miljøeffekt er meget begrænset.

Derfor vil vi lige være sikre på, at vi ikke med det her, som selvfølgelig umiddelbart lyder fornuftigt, fremmer en energi- og miljøudvikling i bilindustrien, som måske kun er den næstbedste eller tredjebedste – det danske marked er ganske vist ikke kæmpestort, men alligevel – i stedet for at prøve at sørge for at få givet nogle økonomiske incitamentter til udvikling af den allerbedste teknologi på det her område, og efter vores opfattelse tyder det på, at det er brintteknologien. Vi må nok stadig væk sige: tyder på.

Altså afhængigt af, om pengene bliver brugt fornuftigt, og om miljødelen også er fornuftig nok, går vi meget positivt ind i forhandlingerne om de her lovforslag.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Der er jo to hovedelementer i disse forslag: et miljøelement og et skatte-/indtægtslement, og lovforslag nr. L 74 består af fire dele, og lovforslag nr. L 75 knytter sig til den første del af L 74.

Den første del af L 74 drejer sig jo om miljøet, og den del går vi helhjertet ind for, for det, der her lægges op til: at give incitamentter til at fremme de særlig brændstoføkonomiske biler, er jo en helt rigtig politik. Jeg har også forstået, at alle her i salen bakker det op.

Den forrige taler rejste spørgsmålet om dieselsbilerne, og det håber jeg vi kan få belyst lidt nærmere under udvalgsarbejdet, for dér synes

jeg man har hørt lidt forskellige synspunkter, bl.a. om, at man har udviklet nogle nye dieseltypen, hvor den, skal vi sige traditionelle frygt for det miljøskeadelige ved partikeludledningen skal være blevet stærkt formindsket, men det kunne være fint at få det belyst under udvalgsarbejdet. Men selve sigtet her er helt rigtigt.

Så er der det fiskale element, og det vil jeg da se som et led i de finanslovforhandlinger, der foregår, for det er klart, at har man nogle ønsker om en særlig indsats på et område, som koster penge, må pengene jo også skaffes. Så enkelt er det.

Når jeg så ser på den anden del, om de gældende sikkerhedsudstyrsfradrag, hvor noget af sikkerhedsudstyret nu er blevet lovpligtigt, så det ikke er nødvendigt at have det incitament, må jeg jo sige, at det er rigtigt, men det betyder til gengæld en øget beskatning, og det mener jeg vi må se på i hele den finanslovpolitiske sammenhæng, men jeg har da forståelse for, at når der skal skaffes penge, så er det et område, hvor man vil kunne skaffe penge.

En tredje del er reparationsdelen, og dér kan jeg da godt forstå skatteministerens argumentation, men det spørgsmål, jeg har her, er, om vi så ikke alligevel kan komme til at fremme en brug og smid væk-mentalitet, altså at man siger: Nå, nu er bilen altså blevet skadet, så væk med den!

Det er det, jeg kan være lidt betænkelig ved her. Og selve den tankegang, at man ligesom kommer til at betale registreringsafgift to gange, virker jo lidt pudsigt. Men også her mener jeg, at det er et fiskalt forslag, og jeg ser det i det lys under de videre forhandlinger.

Endelig den fjerde del. Dér henviser ministeren jo i bemærkningerne på side 12 til, at en del af baggrunden for forslaget om at sætte forhandlernes avanceprocent op, er et ønske, der er kommet fra Danmarks Automobilforhandler Forening. Det vil jeg gerne have ministeren til at uddybe lidt, hvis ikke nu fra talerstolen så lige så gerne skriftligt efterfølgende. Jeg synes, det ville være rart at være helt klar over, hvad det er, Danmarks Automobilforhandler Forening har ønsket i dette spørgsmål.

Men overordnet er der et helt rigtigt sigte i den første del, og den fiskale del vil jeg lade indgå i en bredere sammenhæng, da vi nu er involverede i finanslovdøftelser. Og dér har jeg jo tilkendegivet stor forståelse for, at der også er brug for nogle indtægter, men det må vi se i

sammenhæng med, hvad vi ellers kommer til at medvirke til.

Kim Behnke (FRI):

Presset i medierne var naturligvis for stærkt for regeringen, da grædefærdige danskere stillede sig op og spurgte: Når vi nu gerne vil være miljøvenlige, og når vi nu gerne vil købe en folkevognsmodel, der kan køre 100 km på 3 l, hvordan kan det så være, at den skal være ganske betydeligt dyrere end de bilmodeller, som forurenere mere? Og det var da klogt af regeringen at flytte den diskussion fra Trafikministeriet til Skatteministeriet, for trafikministeren havde jo den opfattelse, at det var der ikke noget at gøre ved, og folk jo bare måtte vente, til tyskere, hollændere og andre havde købt så mange af de her bilmodeller, at de blev billigere.

Så ros til skatteministeren for, at han overtog den sag og har set det rigtige i at få afgifterne lempet sådan, at disse brændstoføkonomiske biler naturligvis afgiftsmæssigt vil få en fordel, så vi miljømæssigt rigtigt får dem indfaset hurtigt muligt.

Jeg kan godt være lidt bekymret over, at man periodiserer det, sådan at det sker fra 2000 til 2005 og derefter fra 2006 til 2010. Og jeg tror, ministeren kommer til at lave det om inden for ganske få år, for med den udvikling, der foregår i øjeblikket – hr. Frank Aaen var lidt inde på det, og Folketingets Energiudvalg har hos Shell i Fredericia set en præsentation af såkaldte hybridbiler, som omdanner traditionelt brændstof til henholdsvis brint og kul, der forbrændes i brændselsceller og forbrændingsmotorer – opererer man altså med biler, der kan køre op til 70 km på en liter benzin. Og ud over de afgiftsmæssige problemer, det giver for skatteministeren, når benzinformbruget falder, må vi jo ud fra en miljømæssig betragtning dog sige, at det er en dejlig ting, som ligger foran os.

Men de biler er jo ganske dyre i starten, men de første modeller forventer man kommer på markedet i år 2002, og derfor kun en anføring af, at de dér tidsfrister kommer skatteministeren nok til at se lidt på, hvis vi også skal kunne få glæde af disse nye såkaldte hybridbiler.

Så er der det element, at rulleseleer og stoplygter er gjort til noget lovpligtigt, og derfor behøver man ikke længere at have en afgiftslempelse for at forøge bilsikkerheden. Det er en lidt omvendt argumentation, for så kunne ministeren jo gøre hvad som helst lovpligtigt, hvorefter der ikke behøvede at være afgiftslempelser.

Derfor synes vi ikke, argumentationen er særlig god dér.

Så er der det med reparationerne, og som jeg ser det, er det eneste, man får ud af dét, at forsikringsselskaberne kommer til at betale noget mere, når bilerne bliver skadet, og det vil sige, at det er en skatteindtægt for staten, der opnås ved, at forsikringspræmierne bliver forhøjet. Og da disse forsikringspræmier er lovpligtige, ja, så har man ikke engang nogen mulighed for at undslå sig dem. Vi synes ikke, det er en særlig sympatisk måde at få et provenu i statskassen på.

Og så er der endelig det med avanceprocenterne, og det er jo, som flere af ordførerne har været inde på, en lidt underlig situation, at Folketinget skal lovgive om, hvilken avance automobilhandlere må have.

Jeg kender ikke til, at vi har lovgivning for, hvilken avance viktualiehandlere, manufakturhandlere, bødkere, stukkatører, markiseopsættere eller for den sags skyld vulkanisører må have. Ingen af disse brancher eller nogen som helst andre får jo gennem lovgivning pålagt eller reguleret en bestemt avance, og det bør naturligvis heller ikke være tilfældet for automobilbranchen, og derfor synes vi heller ikke, den del af lovforslaget er særlig sympatisk.

Nu har ministeren jo valgt at sammenskrive det hele i ét forslag, og det betyder, at hvis forslaget kommer til afstemning i den affatning, det har i dag, vil vi fra Frihed 2000 stemme nej til forslaget, vel vidende at vi altså også siger nej til, at disse brændstoføkonomiske biler får en lempelse, for resten af forslaget har så stor indtægtsmæssig betydning for staten, at vi ikke synes, det er særlig sympatisk.

Så er der lovforslag nr. L 75, som er et følge-lovforslag. Og ud over at det er et følgelovslag med en masse tabeller, som man kan muntre sig med, er elementerne deri såmænd fornuftige nok, så det lovforslag kan vi selvstændigt støtte, når det kommer til afstemning.

Men lad os nu se, om ikke de nok så højt besungne finanslovforhandlinger alligevel resulterer i, at der kommer et par ændringsforslag eller tre også i disse to lovforslag, selv om det ikke har noget med brugtbiler at gøre.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg har jo endnu en gang måttet konstatere, at når vi kommer en lille smule til højre for midten af gangen her i salen, er man imod enhver indtægt, enhver finansiering. Og jeg kan såmænd

heller ikke huske en ny udgift eller en mistet indtægt, som man ikke har været for.

Så hvordan man forestiller sig, at det danske samfund skal kunne bringes til at hænge sammen og en sund finanspolitik sikres, samtidig med at man vender sig imod, at vi skal have indtægter, og stemmer for enhver lettelse og stort set også stemmer for enhver ny udgift, hvordan man vil kunne få det til at hænge sammen, har jeg altså svært ved at se.

Nogle konkrete bemærkninger:

Fru Mariann Fischer Boel mener, at det med de fire elementer er en pudsigt sammenblanding. Det har jeg nu svært ved at se, da det alt sammen drejer sig om registreringsafgiftsloven. Det er rigtigt, at der er ret forskellige elementer i den, men alt det, der er sammen i det her lovforslag, er ændringer af registreringsafgiftsloven.

Så er der flere, der har været inde på en diskussion om det med de færdselsskadede biler og spurgt, om det nu også var klogt. Der kan jeg sige, at på det tidspunkt, hvor der var en meget høj arbejdsløshed også blandt metalarbejdere, kunne det sagtens begrundes samfundsøkonomisk, at vi gik ind og understøttede over registreringsafgiftssystemet, at man lidt forenklet sagt mindst kunne bekoste det, der svarede til det dobbelte af det, som bilen ville koste uden afgift. Det kunne godt forsvares.

Men når vi trods alt er i den lykkelige situation, at i de fleste dele af landet ligger arbejdsløsheden for de metalarbejdere, der er organiserede i Metalarbejderforbundet, faktisk et pænt stykke under landsgennemsnittet – jeg ved godt, at der stadig væk er nogle lommer, hvor arbejdsløsheden også blandt metalarbejdere ikke er nede på et acceptabelt niveau, men hvis vi ser ud over landet som helhed – betyder det, at der er ganske mange steder, hvor man kunne bruge nogle folk, som ikke er i lokalområdet.

Dér er det så, vi siger fra regeringens side: Er det klogt, at vi i samme grad, som vi har gjort hidtil, fortsætter med at understøtte, at man reparerer gamle eller nye biler, som skal have en reparation, der altså ligger på op til det dobbelte eller mere end det dobbelte af det, som bilen ville kunne købes for uden afgift?

Det mener jeg er synsvinklen her. Det er i hvert fald det, der har været vores indgang til det. Og selv med vedtagelse af det lovforslag, vi taler om her, vil det være sådan, at man mindst kan bekoste det, der svarer til halvanden gang

det, som en ny eller en anden tilsvarende bil uden afgift ville kunne købes til.

Det var oprindelig planen, at vi ville have trappet det ned til 50 pct. over en længere periode frem til, jeg tror, det var 2004 eller 2005, men jeg har valgt at nøjes med de 75 pct., sådan som det er nu. Og så vender jeg, som det fremgår af lovforslaget, tilbage med en redegørelse om hele det her lovforslag, også miljødelen, i 2002. Dermed kan vi så på det tidspunkt se af de erfaringer, der har været, om vi skal gå videre. Det må også være en beskæftigelsesmæssig vurdering, vil jeg gerne understrege.

Så jeg beder ordførerne om at være opmærksomme på, at det i hvert fald er den indgang, vi har til det.

Og det er jo ikke sådan, at det, der kommer ind som afledet provenu af det forslag, alt sammen er noget, der vil blive kastet over på forsikringstagerne som en merudgift eksempelvis. For hvis man står med en bil, som i dag kan reparerer for 85 eller 90 pct. af bilens værdi på det tidspunkt, vil forsikringsselskabet jo helt naturligt vælge at gøre dét, og det vil det så ikke med sund forretningssans kunne gøre efter de regler, vi foreslår her. Men det, som forsikringsselskabet skal betale, er de 10 eller 15 pct., der er fra de 85 eller 90 pct. op til de 100 pct., og det er kun den del, som vil øge udgiften for forsikringsselskabet.

Derfor er det faktisk nogle forholdsvis marginale omkostninger, vi taler om i den forbindelse.

Må jeg også henvise til, at hvis man ser på den del af reparationerne, som det her så vil fjerne fra værkstederne, viser det sig, at det drejer sig om reparationer for ca. 300 mio. kr. i forhold til ca. 25 mia. kr. i alt, og det vil sige, at det er godt og vel 1 pct. Så det billede, som jeg har mødt nogle steder: at nu vil vi fuldstændig hive tæppet væk under en branche, mener jeg ikke er et rimeligt billede at tegne i denne her sammenhæng.

Der har også været bemærkninger om den lovbundne forhandleravance, og dér skal jeg bare understrege, at det kun beregningsteknisk er en lovbunden forhandleravance. Forhandlerne må tage den avance, de ønsker. Det blander vi os ikke i. Det må den frie konkurrence afgøre. Men de, der kan huske tilbage til dengang, hvor vi i en kort periode ikke havde sådan en forhandleravance i vores registreringsafgiftslov, vil også huske, at der altså udviklede sig noget plad, som ingen kan stå ved, idet man satte pri-

sen meget langt ned på den brugte bil, og til gengæld tjente man ingenting eller kun en krone på den nye bil. Og derfor var der vel heller ikke stor uenighed om, at der måtte gøres noget i den forbindelse.

Det er rigtigt, at jeg for en tid siden havde et møde med Danmarks Automobilforhandler Forening, hvor man sagde, at man faktisk mente, at forhandleravance var for lav. Jeg gjorde så opmærksom på, at konsekvensen af en stigning jo altså ville være, at registreringsafgiften også ville stige, og kommentaren til det var, at det jo var mit ansvar og ikke deres ansvar. Og jeg er i øvrigt enig med dem i, at det er mit ansvar, men vi mener faktisk, at den forhandleravance, som er i den nuværende lov, beregningsteknisk er for lav, og derfor har vi da også, inden vi skrev det ind i forslaget, sikret os, at de var helt parate til at acceptere, at vi skrev det ind i forslaget, sådan at der ikke er nogen form for bondefangeri – om jeg så må sige – i det.

Fru Mariann Fischer Boel spurgte til høringsen. Der kan jeg sige, at der har været kontakt til brancherne, men det er jo først og fremmest i spørgsmålet om de totalskadede biler. Sikkerhedsudstyret og forhandleravanceprocenten har jeg svært ved at se er noget, der kan komme meget ud af i en høringsrunde, men i lovforslagets udviklingsfase har der været kontakt både til forsikringsbranchen og – ifølge det, jeg har fået oplyst – til Håndværksrådet med hensyn til de forslag.

Dermed mener jeg faktisk også jeg har dækket de bemærkninger ind, som hr. Brian Mikkelsen havde.

Jeg er enig med hr. Aage Frandsen i, at det her er et forslag af overvejende fiskal karakter, som har nogle sidevirkninger, som jeg tror de fleste af os synes er gode, nemlig for det første med hensyn til miljøet og for det andet på den måde, at vi ikke medvirker til med mange statskroner at understøtte en bestemt form for beskæftigelse i et område, hvor der er behov for den arbejdskraft andre steder, måske med en lille smule om- eller ekstrauddannelse.

Fru Sonja Albrink spurgte til det udvalgsarbejde, som er nævnt i lovforslaget. Det er et udvalgsarbejde, der foregår tværministerielt og i øvrigt også med kontakt til de berørte brancher. Om vi kan finde andre, bedre modeller, hvor vi generelt kan gøre miljøelementet mere virkningsfuldt i vores registreringsafgiftssystem, kan jeg sige, at det er ikke en øvelse, som ikke har været prøvet for. Det har den, og derfor tør

jeg ikke bare proklamere, at det nemt kan gøres, men vi er optaget af vinklen, og det vil vi i sagens natur også være fremover. Det er vi i det arbejde, som bla. foregår sammen med Trafikministeriet og Miljøministeriet.

Så spørger hr. Frank Aaen, hvad vi nu risikerer med hensyn til Lupo-forslaget, eller hvad man nu kalder det.

På sin vis er det lidt ærgerligt, at det er sådan, at det her bliver identificeret med en enkelt bilmodel, for det er jo ikke det, det handler om. Det handler om, at hvis man får udviklet de her modeller – og vi ved, at der er flere på vej – ved vi også, at de ofte vil være noget dyrere i indkørfasen, som også fru Mariann Fischer Boel var inde på, og derfor vil vi ikke få dem ind her, hvis vi ikke prøver at lave noget tilpasning.

Vi ved godt, at det antal, der kommer ind, jo ikke vil løse de danske miljøproblemer, men omvendt mener jeg også, at vi har et ansvar for at understøtte den udvikling og dermed også understøtte den forskning og udvikling, der sker på de fabrikker.

Så den rigtige måde at løse de miljøproblemer på, nemlig ved at prøve at få biler, der forurener mindre end dem, vi ellers har kendt, understøtter vi også her, og det er det signal, vi sender med det her forslag.

Derfor er det ikke et forslag, der knytter sig til en bestemt, konkret bil, men et spørgsmål om at gøre det attraktivt at gå ind i den form for valg, når man står og skal vælge bil i Danmark. Og jeg synes, den beregning, vi har opstillet ud fra det, vi nu kender – vi kender jo ikke priserne på alle bilerne, men ud fra det, vi kender og forventer – viser, at det faktisk er lavet så attraktivt, at det også er noget, som man kan forvente vil få en vis effekt.

Det skal lige siges i den forbindelse, når nu Lupo nævnes, at der har været en diskussion om den knap, man kan trykke på, så bilen lige pludselig får nogle flere hestekræfter, og det vil jeg egentlig godt have at vi tager en lille diskussion med hinanden om under udvalgsarbejdet og foretager nogle overvejelser om, hvorvidt det skal have nogle konsekvenser.

Omvendt vil jeg også påpege, at det er noget, som vi i givet fald kan følge meget tæt, i og med at vi jo vender tilbage i år 2002. Og jeg er ikke ganske uenig med hr. Kim Behnke i, at jeg sagtens kan komme i den situation, at den indfasning, vi har lavet her, den totrinsraket, der er her, bliver der behov for at se på undervejs.

Hvem kan se på det her område 10 år ud i fremtiden? Derfor også bare den bemærkning, at det signal, der ligger heri, er, at det er et forsøg på at tænke i en glidende tilpasning på området.

Deri ligger jo også, vil jeg gerne tilføje, et signal om, at hvis udviklingen bliver anderledes, altså hurtigere eller langsommere, end vi forventer nu, bør vi selvfølgelig følge det op og foretage de justeringer, der skal til. Og dér får vi jo så først mulighed for at foretage en vurdering af forslaget's samlede virkning, også i forhold til det her, når vi kommer med redegørelsen i år 2002, og dermed også mulighed for at tage nogle pejlinger af, hvordan tingene egentlig forholder sig på hele udviklings- og produktionssiden, og om der er nogle ting, som vi skal ind og justere på.

Med hensyn til hr. Frank Aaens bekymringer, som jeg også hørte lidt om: om vi nu med det her forslag egentlig er med til at fremme en forkert teknologisk udvikling, vil jeg sige, at hvis de forudsigelser, hr. Frank Aaen har på det her felt, vil blive det bærende, tror jeg nu ikke, at den danske afgift på nogen måde vil spille ind overhovedet. Så derfor er det vel lige så meget et spørgsmål om, hvorvidt vi også skal være med i det, som vi i øjeblikket kan se er i gang med at blive realiseret.

Og derfor må vi selvfølgelig også – som jeg sagde til hr. Kim Behnke og til hr. Frank Aaen – hele tiden følge den udvikling og se, om der kommer en anden udvikling, som der ikke er taget højde for her, og som vi på anden måde skal ind og understøtte for at få så lidt miljøbelastning som overhovedet muligt med det transportbehov, som vi har.

Med de her bemærkninger vil jeg så bare sige tak for, at der har været en positiv modtagelse fra et flertal i Folketinget. Og jeg er helt enig i, at selvfølgelig skal det her også ses i sammenhæng med de ting, der i øvrigt foregår frem til, at vi skal have vedtaget en finanslov.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Med hensyn til det tilskud til biler, som det jo drejer sig om, vil jeg sige:

Vi giver tilskud til biler, der har et særlig lavt brændstofforbrug, og dér annoncerer jeg bare to problemstillinger.

Den ene er: Er det det rigtige sted, vi sætter de midler, vi har? Måske er der noget andet lige

på den anden side af horisonten, som der er mere fremtid i.

Den anden problemstilling synes jeg er blevet meget aktualiseret af de oplysninger, vi forleden fik om, hvor giftig luften er i København: Skal vi overhovedet støtte noget, der fremmer, at der kommer flere dieslbiler ind i landet? Det synes jeg er en meget konkret problemstilling, som vi må tage op under udvalgsarbejdet.

Vi er stadig mest positive over for den del af lovforslaget, men jeg synes, der er et par ender dér, som vi lige skal have vendt, inden vi siger: Det her gør vi.

Så kom jeg til at glemme spørgsmålet om beskæftigelsen og det med genopbygning af biler i min første ordførertale.

Der er to ting, vi vil prøve at forfølge lidt dér. Det ene er alligevel – for det lyder meget overbevisende, det, der står i lovforslaget, det vil jeg sige med det samme – forholdet mellem at smide væk og købe nyt. Er det fornuftigt ud fra en miljøbetragtning?

Normalt ville vi jo være lidt betænkelige ved at støtte, at man i højere grad smider væk og i stedet for køber noget nyt. Det er muligt, at det er miljøklogt at gøre det med en bil, der er meget skadet. Så er det klogere at smide den væk og få delene genbrugt og materialerne tilbagecirkuleret og så købe en ny, fordi det er meget mere effektivt at bygge en ny bil op end at reparere på den gamle. Men vi vil have belyst den problemstilling ud fra en miljøvinkel.

Så er vi selvfølgelig også optaget af beskæftigelsesproblemet. For selv om det kun er 1 pct., og selv om det kun er anslået 250 stillinger – måske lidt flere, siger nogle fra branchen – så vil vi jo alligevel altid være lidt optaget af, hvordan vi kan kompensere for sådan en udvikling, hvordan vi sørger for, at der bliver noget alternativ beskæftigelse.

Derfor vil vi naturligvis lytte både til autobranchen og til fagforeningerne, når de kommer, og vi vil have med i vores forhandling om anvendelse af provenuet, hvordan vi sikrer, at vi er med til at skabe kompensierende merbeskæftigelse.

Kim Behnke (FRI):

To ting, men også en lille bemærkning til ministerens bekymring om denne knap i Lupoen.

Altså, man tør jo næsten ikke sige til en skatteminister, der kommer fra et ministerium, der tidligere har udtænkt eksotiske ting som afgift på huller i isen og sådan noget, men det må jo

kunne klares på samme måde, som når folk løser et fisketegn: De kan gå ned på posthuset, og så har de et girokort med. Så hvis politiet stopper nogle, der tydeligvis har haft trykket på knappen, må de jo vise, at de har betalt en særlig afgift, næsten som sådan en slags fisketegn, så de har lov til at bruge den knap. Det må være måden, man klarer sådan noget på i Skatteministeriet.

Spøeg til side. Over til det mere alvorlige:

Jeg tror, ministeren i diskussionen om disse 75 pct. og disse totalskadede biler – nu er det jo ikke gamle biler, det er havareerede biler – i hvilket omfang forsikringsselskaberne skal ind og betale osv. Den sammenligning, ministeren laver, er sammenligningen mellem, hvad en bil uden afgifter koster, og hvad reparationen koster.

Men i det øjeblik man erklærer en bil for, som det vist hedder hos taksatorerne, »totalskadede«, så den skal skrotes, og der skal tilkøbes en ny bil, så kommer forsikringsselskabet jo ikke bare til at betale den nye bils importpris. Der skal jo svares registreringsafgift af den nye bil, så man både har betalt registreringsafgift af den, der er skrottet, og den nye. Derfor vil den udgift, forsikringsselskabet kigger på, enten være en mekanikerregning, som der ikke er 180 pct. registreringsafgift på, eller også er det køb af en ny bil med registreringsafgift.

Derfor bliver prisforskellen naturligvis væsentlig større end de få procent, som ministeren i hovedregningen fik ud af det. Det kan godt være, jeg tager fejl, men sådan tror jeg det er.

Når ministeren så indleder næsten samtlige de fiskale forslag med at sige, at det jo er lidt mærkeligt, at der aldrig er nogen, der vil være med til at skaffe nogle flere penge ind, men der er nogle, der gerne vil være med til at afholde nogle flere udgifter, så glemmer ministeren jo Parkinsons Anden Lov.

Den første lov den kender ministeren. Det er den, der gør, at han hele tiden skal gå til receptioner og byde nye medarbejdere velkommenovre i ministeriet. Parkinsons anden lov er knap så kendt. Det er den, der siger, at udgifterne stiger, indtil de dækker alle indtægter – underforstået, at den eneste måde at få udgifterne ned på, er ved at begrænse indtægterne.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Det er bare to ting til ministeren. Det er lidt i forlængelse af hr. Kim Behnkes spørgsmål.

Ministeren sagde, at der kun var marginale omkostninger forbundet med at ændre den der genopbygningsprocent. Det vil jeg gerne bede ministeren forklare en lille smule nøjere. For ministeren glemmer måske, at forsikringsselskaberne står i den situation, at de ikke bare skal kigge på den nøgne pris uden afgift; de skal kigge på den pris, bilen egentlig har på gaden. Og så kunne jeg da også godt tænke mig at høre, om man i ministeriet havde gjort sig nogle overvejelser om, hvad det her kommer til at betyde for de forsikringspræmier, folk skal betale.

Så sagde ministeren på mit spørgsmål om høring, at der havde været nogle kontakter. Hvorfor har der kun været kontakter, og hvorfor er vi ikke blevet delagtiggjort i de resultater af en høringsrunde, som plejer at finde sted, i bemærkningerne til lovforslaget?

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg synes, det lyder, som om der er en misforståelse både i forhold til hr. Kim Behnke og fru Mariann Fischer Boel, for de 75 pct. tages jo af bilens værdi på skadetidspunktet, og i den værdi, bilen har dér, er der også indeholdt registreringsafgift. Derfor holder eksemplet, som jeg nævnte, at så lang tid reparationen koster 75 pct. eller derunder, vil forsikringsselskabet vælge at foretage reparationen. Hvis det er sådan, at man kommer over 75 pct., ja, så kan vi sige at det vil være op til 25 pct. af bilens værdi, det kan blive dyrere for forsikringsselskabet, og derfor holder billedet.

Med hensyn til høring: Jamen jeg er ikke bekendt med – men det vil jeg da gerne tjekke – om vi nogen sinde har haft registreringsafgiftsforslag til høring; jeg tror det faktisk ikke. Jeg vil gerne tage en diskussion med udvalget, om det mener, at det er et stort problem. Jeg er ikke stødt ind i, at branchen eller de, der kan siges at være naturlige høringsparter, ikke føler, at der er en kontakt, så de har mulighed for med hensyn til forslag af den karakter at komme med deres synspunkter. Hvis det er sådan, at der er noget, man mener vi kan gøre bedre, vil vi her som altid gerne lytte.

Og så bare den lille faktuelle oplysning til hr. Kim Behnke, at han gjorde det udmærkede skatteministerium uret. Hvis han husker ret, så var hul i isen-forslaget ikke fra skatteministeriet, men fra justitsministeriet.

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

Afstemning

Den fg. formand (Grete Schødt):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skat-
teudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter
jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 1:

**Forslag til folketingsbeslutning om lempelse
af skatte- og afgiftsregler for almenvelgørende
fonde og foreninger m.v.**

Af Børge Klit Johansen (KRF) m.fl.
(Fremsat 7/10 99).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Ole Stavad):

Vi skal ikke længere tilbage end til foråret for at
finde den seneste diskussion her i Folketinget
om skatte- og afgiftsreglerne for almenvelgø-
rende foreninger, og den gang var det CD, der
foreslog yderligere særregler i skattesystemet
vedrørende almenvelgørende foreninger.

Jeg vil indledningsvis godt sige – som jeg
også sagde i foråret – at jeg bestemt forstår de
gode intentioner bag forslaget, men det er me-
get svært at forsvare at indføre de regler, som
man her lægger op til, i skattelovgivningen.

Forslaget består af tre punkter. De to første
vedrører skatte- og afgiftsområdet, og dem vil
vi gerne kommentere først.

Almenvelgørende foreninger betaler ikke bo-
afgift af arv. Eneste undtagelse herfra er, hvis
der til arven er knyttet en brugs- eller indtægts-
nydelse. Det kan f.eks. være, hvis en nær slægt-
ning til afdøde skal modtage en livsvarig rente
af arven.

Det er denne undtagelse, forslagsstillerne vil
have fjernet. Der er imidlertid en god begrun-
delse for undtagelsen: Før indførelsen af boaf-
giftsloven i 1995 skulle modtageren af en ren-
tenydelse betale afgift af værdien af rentenydel-
sen, mens kapitalen var afgiftsfri, hvis den blev
testamenteret til en almenvelgørende forening.

Til gengæld kunne rentenyderen kræve afgiften
betalt af kapitalen.

Dette afgiftsprincip blev ændret ved boaf-
giftsloven, så rentenyderen ikke længere skulle
betale afgift af den kapitaliserede værdi af ren-
tenydelsen. Til gengæld skulle der så betales af-
gift af kapitalen med det samme. Det gav imid-
lertid mulighed for, at arvinger, der ikke var
fritaget for boafgiften, kunne undgå at betale
boafgift af arven, ved, at kapitalen blev testa-
menteret til en almenvelgørende forening med
en tilknyttet rentenydelse til arvingen. Det var
helt utilsigtet, og reglerne blev derfor også ret-
tet op fra 1997.

Kristeligt Folkepartis forslag betyder, at der
igen gives mulighed for, at arvinger, der nor-
malt skal betale afgift af arv, kan undgå
boafgiften.

Det tror jeg ikke vil være en heldig ændring
af forslaget. Det vil simpelt hen ikke få det til at
hænge ordentligt sammen, og det vil give muli-
ghed for omgåelse.

Kristeligt Folkeparti foreslår også, at alle
dødsboer skal fritages for beskatning, hvis
boets arvinger udelukkende er almenvelgøren-
de foreninger. Eller sagt på en anden måde: Det
skal gøres muligt at testamentere den skat, som
afdøde skylder det offentlige til en almenvel-
gørende forening.

Det er efter regeringens opfattelse et stærkt
betænkeligt princip. Regeringens holdning er, at
man ikke skal kunne testamentere penge, som
man skal betale i skat, hverken til almenvelgø-
rende foreninger eller til nogen andre, på samme
måde som man ikke kan forære sin skyldige
skat til nogen, mens man er i live.

Regeringen bakker varmt og helhjertet op
bag det flotte og samfundsvigtige arbejde, som
de almenvelgørende foreninger udfører, og
derfor er almenvelgørende foreninger også be-
gunstiget af fuld skattefrihed og med den tidli-
gere nævnte undtagelse fuldt fritaget for at be-
tale afgift af arv. Hvis foreningerne skal støttes
ud over denne skatte- og afgiftsfrihed, og de
tilskud, som de modtager gennem tipsmidlerne,
ja, så må det ske åbent og direkte og ikke gen-
nem underlige og betænkelige skatte- og
afgiftsregler.

Regeringen kan derfor ikke støtte beslut-
ningsforslagets to første punkter.

Beslutningsforslagets punkt 3 vedrører reg-
lerne i dødsboskifteloven. Disse regler hører
under min kollega justitsministeren, og jeg kan