

rere fremtidens virksomheder; jeg har også sagt i dag på VækstFondens årsmøde, at fremtidens vindere er dem, der kan tænke nyt, dem, der er kreative, dem, der kan generere noget nyt, og at vi også tager alt det med i vores holdning til tingene.

Jeg synes bare, at hvis man skal prøve på at binde op, og så kan det jo blive en kamp på balonord, så er jeg da klar til også under udvalgsbehandlingen at diskutere koordinationen, som hr. Jan Trøjborg nævner, om der er et redskab på det her område, som vi ikke har tænkt på, vi kan diskutere. Men at begynde at ændre forslaget radikalt siger jeg nej til. Jeg har sagt, at området her omkring koordinationen vil jeg da godt diskutere.

Jeg mener bare, at man ikke skal bure folk inde bag nogle faste rammer om, at det er strategien, færdig, slut. En strategi skal jo ændres uafbrudt, hele tiden. Og strategien på det her område er jo netop, at vi skal være fremtidens vindere, vi skal være kreative. Det er, ligesom man også hører her fra talerstolen i dag, at regeringen ikke interesserer sig et hak for miljø og bæredygtig udvikling m.v., m.v. Det er jo ikke korrekt. Vi har måske bare en anden tilgang til tingene indimellem.

Jeg kan sige, at vores holdning jo netop er, at vi i fremtiden skal være klar til at udnytte den viden, der er på vores højere læreanstalter, til vores virksomheder m.v.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Fru Anne Grete Holmsgaard for sin tredje og dermed sidste korte bemærkning til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg synes, det er dejligt at høre, at regeringen også interesserer sig for at bruge den nye viden, der ligger i samfundet, også for at sikre en bæredygtig udvikling. Men så synes jeg faktisk også, at det er vigtigt at få justeret eller ændret ved den sammensætning af Danmarks Erhvervsråd, der er lagt op til. For hvis man skal have det samspil, så forudsætter det også, at der er nogen, der har den viden, som sidder med den del af samspillet i rådet, og som kan være med til at spille ind til den temmelig traditionelle udpegnings, der er lagt op til.

Så jeg vil gerne opfordre ministeren til at være åben over for, at der kan komme nogle andre typer af personer ind i rådet også. Det kunne f.eks. være personer, der sidder i forskningsver-

denen, som har været vant til at have et samarbejde med erhvervslivet, eller som sidder i nogle af de innovationsmiljøer, der er koblet op på universiteterne. Men det kunne også være folk, som har særlig viden og særlig erfaring inden for hele området med at udvikle miljøvenlige teknologier eller vedvarende energi.

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):**

Jeg vil gerne sige til fru Anne Grete Holmsgaard: Det her forslag skal jo ses i sammenhæng med det parallelle forslag, der kommer fra ministeren for videnskab, teknologi og udvikling. Og det kunne jo godt være, at nogle af de personer, som fru Anne Grete Holmsgaard tænker på i den her sammenhæng, kommer til at sidde i det råd, som videnskabsministeren etablerer, og dermed sker der den koordination, som vi har diskuteret tidligere i dag.

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

**Afstemning**

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**31) Første behandling af lovforslag nr. L 181: Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. samt ændring af ligningsloven. (Skattestop, afgiftsnedsættelse for miljøvenlige motorcykler, afgiftsfritagelse for køreskolebusser, godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler og motorcykler, ændrede regler for brugte biler m.v. samt ændret firmabilbeskatning af varebiler).**

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).  
(Fremsat 20/3 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Peter Christensen (V):

Da vores ordfører på lovforslaget ikke kan være til stede, har jeg lovet at læse følgende tale op:

L 181 består af en række delelementer, der hver for sig og samlet set trækker i positiv retning, nemlig i retning af forenklinger, større gennemskuelighed for borgerne og nemmere administration.

Derfor kan Venstre støtte forslaget.

Venstres støtte gælder bestemt også udmøntningen af skattestoppet på motorafgifterne. Skattestoppet sikrer, at de beløb, der har været opkrævet af personbiler, varebiler m.m. i 2002, bliver de samme i 2003 samt årene fremover. For den enkelte bilejer betyder dette økonomisk tryghed og overblik.

Hvad angår den del af lovforslaget, der vedrører miljøvenlige motorcykler, vil ændringen fremskynde opfyldelsen af fremtidige miljønormer, hvilket Venstre tillægger stor værdi.

Fritagelsen for registreringsafgiften på busser, der anvendes til brug for undervisning af køreskoleelever, vil gøre undervisningen mere tidsvarende på grund af de nyere busser, der vil blive anvendt. Samtidig gøres erhvervelse af kørekortet billigere, hvilket også har en vis betydning for busvognmændenes omkostninger. Venstre noterer med tilfredshed, at det samtidig sikres, at de afgiftsfrie busser ikke kan anvendes til konkurrenceforvridende personbefordring.

Lad mig til sidst kort kommentere de øvrige elementer af lovforslaget.

Godtgørelsesordningen, hvor der kan ske godtgørelse af registreringsafgift af brugte person- og varebiler samt motorcykler, når disse udføres af Danmark, vil medvirke til at skabe bedre betingelser for det indre marked, idet dobbeltbeskatning undgås. Det skaber også større valgfrihed for de personer, der flytter til udlandet.

Hvad angår forslaget til nye vurderingsprocedurer og offentliggørelse af de konkrete vurderinger over internettet, vil dette i lighed med overflytning af kontrollen med stelnummeret til Statens Bilinspektion virke effektivitetsfremmende og serviceforbedrende.

Venstre kan støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

### Jacob Buksti (S):

Jeg har forstået, at hr. Peter Christensen er vikarierende ordfører, og derfor er jeg selvfølgelig

ked af, at jeg bliver nødt til at stille et spørgsmål, men det er mig rimelig magtpåliggende i forhold til selve forslaget substans. Derfor håber jeg naturligvis, at hr. Peter Christensen har læst forslaget.

Jeg vil bede hr. Peter Christensen bekræfte, at forslagens udformning, når det drejer sig om skattestoppet i forhold til prisen på nyere biler i fremtiden, betyder, at nyere biler bliver dyrere. At man ikke regulerer skalaknækket, betyder, at nyere biler bliver dyrere i fremtiden, og at det især er billigere biler, der bliver dyrere. Det vil jeg gerne bede hr. Peter Christensen bekræfte.

Det andet, jeg håber, hr. Peter Christensen kan svare på, er: Hvordan kan det være, at forslaget skal vedtages allerede nu, når det først træder i kraft den 1. januar 2003?

(Kort bemærkning).

### Peter Christensen (V):

Som altid ser jeg frem til en grundig udvalgsbehandling, og der er jeg sikker på, at vi kan få en god diskussion om de spørgsmål, som hr. Jacob Buksti har stillet.

(Kort bemærkning).

### Jacob Buksti (S):

Jeg har al mulig forståelse for Venstres ordfører. Af hensyn til Folketingets forhandlinger, så det ikke er sådan, at det fremstår som en løs påstand fra undertegnede, vil jeg bare henvise til f.eks. udtalelser af den administrerende direktør Preben Kjær fra Danmarks Automobilforhandlerforening, som siger til Politiken den 6. april i år:

»Skattestoppet betyder, at det er slut med at gøre anskaffelse af bil billigere og brug af bil dyrere. Nu bliver det lige omvendt«. Og videre hedder det i artiklen: »Staten henter 40 mio. kr. ind i ekstra provenu på registreringsafgiften som følge af skattestoppet.« Og det, Preben Kjær siger til sidst, er: »Og det vil især« – altså den manglende regulering af skalaknækket – »ramme de billige biler og folk, der har firmabil«.

### Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det hr. Jacob Buksti som ordfører.

### Jacob Buksti (S):

Hvis forretningsordenen tillod det, kunne jeg jo bare være blevet heroppe.

Det her lovforslag er endnu et godt eksempel på det fuldstændig perspektivløse i regeringens proklamerede skattestop og på, hvorledes lovkvaliteten forringes, ved at alle mulige mere el-

ler mindre forskellige ting bunkes sammen i ét lovforslag, således at en ordentlig behandling af forslagens enkelte dele ikke er mulig.

Det virker hverken rimeligt eller gennemtænkt, at vi nu og her skal gennemføre et bevidstløst skattestop, som i øvrigt først får virkning fra den 1. januar 2003, når vi samtidig ved, at konsekvenserne af EU-reglerne og en afgørelse ved EF-Domstolen efter al sandsynlighed vil være, at bilpriserne i Danmark med de nuværende regler vil stige med op mod 10 pct., måske mere.

Kl. 16.05

Der er derfor et presserende behov for mere offensive ændringer og tilpasninger af det danske bilafgiftssystem, også i retning af en præmiering af mere miljøvenlige biler.

Det virker jo helt barokt i forhold til forslaget her, når skatteministeren vel nærmest mener, at de højere danske skatter og afgifter er en fordel, idet han ifølge Politiken fra den 30. marts 2002 udtaler, at bilfabrikkerne derfor ikke vil sætte priserne op, så vi skal åbenbart bare vente og se.

Men regeringens opgave er altså at levere det offensive svar: Hvad vil regeringen med bilafgiftssystemet i fremtiden? Hvordan fremtidssikkeres det? Og hvorledes gøres det mere grønt, mere energi- og miljøvenligt? Og hvordan og hvorledes med hensyn til ny teknologi som f.eks. partikelfiltre i dieselmotorer, og uden at det får dramatiske virkninger på brugtvognspriserne? Det er udfordringen.

Forarbejdet ligger der jo allerede fra den tidligere regering, som jo havde en arbejdsgruppe til at analysere problemstillingerne, men regeringens svar er tilsyneladende bare nye udvalgsarbejder og et helt perspektivløst skattestop, der alene udskyder problemerne og indsnævrer de fremtidige muligheder. Det er for fattigt.

Socialdemokratiet vil under udvalgsarbejdet søge at få klarhed over regeringens planer for det fremtidige bilafgiftssystem. Vi kan ikke støtte forslaget. Det er kortsigtet, det er perspektivløst og det blokerer for mere fremadrettede løsninger. Og som det fremgår af bemærkningerne, skader det også miljøet.

Forslaget er direkte tåbeligt også ud fra dets egne præmisser, idet det betyder, at det bliver dyrere at købe bil efter den 1. januar 2003, og at det især er de billige biler, der bliver dyrere. Forslaget betyder nemlig på grund af den lavere regulering af grænsen mellem den lave og den høje beskatning i registreringsafgiften, at en

større del af bilens grundpris bliver beskattet med den høje 180-pct.-sats.

Skattestoppet betyder altså, at det er slut med at gøre anskaffelse af bil billigere og brug af bil dyrere. Nu bliver det lige omvendt, og det var ikke netop det, regeringspartierne og Dansk Folkeparti sagde før valget og under valgkampen. Jeg er sikker på, at der ikke er mange, som har opfattet det således, at skattestoppet vil betyde, at bilerne bliver dyrere, og at det især er den lille mands bil, der bliver dyrere.

Flere af de andre elementer i lovforslaget er mindre ændringer, som isoleret set kan virke fornuftige, og som vi kan støtte. Dog er der enkelte, vi finder problematiske. Regeringen burde måske derfor overveje at dele forslaget op, så der kan blive tale om en ordentlig behandling af de enkelte dele.

Overordnet er der behov for en samlet fremtidssikret ændring og tilpasning af det danske bilafgiftssystem dels til EU-reglerne, dels til nye miljøkrav.

Forslaget er, som det ligger, perspektivløst lapperi, og Socialdemokratiet kan som nævnt derfor ikke støtte forslaget.

#### **Mikkel Dencker (DF):**

Forslaget, som her behandles, indeholder en lang række forslag om skattestop og nedsættelse af beskatningen af motorkøretøjer samt forenklinger på området.

Det første element i forslaget er indførelse af skattestop for vægtafgift og grøn ejerafgift for biler og motorcykler.

Dansk Folkeparti ser meget positivt på dette element, idet der hermed er taget det første skridt i retning af en lempelse af den brandskatning, ejere af biler og motorcykler udsættes for i Danmark.

Vi står dog lidt uforstående over for, hvorfor reguleringen af registreringsafgiften afskaffes, sådan at nye biler bliver dyrere. Vi synes, regeringen er noget inkonsekvent, hvad angår skattestoppet lige på det her punkt.

Forslagets andet element er en midlertidig nedsættelse af registreringsafgiften på særlig miljøvenlige motorcykler. Dansk Folkeparti ønsker generelt en nedsættelse af registreringsafgiften på både biler og motorcykler. Vi kan konstatere, at vi her tager det første lille skridt i den rigtige retning, og kan derfor støtte dette element af forslaget.

Vi ser ligeledes med glæde på fritagelsen for registreringsafgiften for køreskolebusser.

Yderligere foreslås det, at en del af registreringsafgiften kan tilbagebetales, hvis en bil eller motorcykel af den ene eller anden årsag ønskes udført af Danmark. Hermed undgår man, at der sker dobbeltbeskatning, hvis en privatperson, som flytter til udlandet, vil medbringe sin bil, ligesom der åbnes op for, at der i større omfang end nu kan ske eksport af brugte biler fra Danmark.

Forslagets sidste element, som ligger Dansk Folkeparti særligt på hjerte, er fjernelsen af kravet om anvendelse af kørebøger for firmabiler på gule plader. Dermed fjernes den mistænkeliggørelse af brugerne af disse biler for, at de ulovligt anvender bilerne til privatkørsel, som tydeligt skinner igennem den nugældende ordning.

Tillige ser Dansk Folkeparti det som en sejr for retssikkerheden, at det nu ikke længere er borgeren, som over for myndighederne skal bevise, at han ikke er kriminel, men myndighederne, der skal bevise, at borgeren er kriminel. Med denne ændring undgås det fremover, at borgere bliver mødt med krav om beskatning på flere hundred tusinde kroner af deres gulpladefirmabil, blot fordi de ikke kan bevise, at de ikke har brugt den ulovligt. Krav af denne størrelse kan have tragiske følger for den enkelte borger, og det må for enhver pris undgås, at uskyldige mennesker udsættes for denne behandling.

Kl. 16.10

På denne baggrund kan Dansk Folkeparti som udgangspunkt støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg forstod det sådan, at Dansk Folkepartis ordfører i hvert fald havde forstået, at der var noget, der var uforståeligt, nemlig at man afskaffede reguleringen af skalaknækket.

Derfor vil jeg gerne bede hr. Mikkel Dencker herfra bekræfte, at resultatet af det forslag, der ligger her, er, at nye biler pr. 1. januar 2003 bliver dyrere, og at det især er de billigere biler, der bliver dyrere. Det mener jeg hr. Mikkel Dencker må bekræfte her.

Jeg kan ikke helt finde ud, hvad konsekvensen er af, at der åbenbart var noget, der var uforståeligt, som hr. Mikkel Dencker ikke havde forstået, i retning af, hvordan og hvorledes Dansk Folkeparti vil forholde sig til det her punkt. Vil Dansk Folkeparti gå ind og sikre, at den lille mands bil ikke bliver dyrere?

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

Hr. Buksti har forstået korrekt, at der er noget i forslaget, som jeg ikke har forstået logikken i, og det er, at reguleringen af registreringsafgiften bortfalder. Logisk set må det give dyrere biler, når bilen bliver registreret.

Men samlet set tror jeg, at det netto – med det samtidig indførte skattestop for grøn ejerafgift og vægtafgift – bliver et fald for den, der køber en bil. Dermed er vores betæneligheder ikke så store ved det enkelte punkt, idet det, folk betaler mere i registreringsafgift, betaler de så mindre i vægtafgift.

Dansk Folkeparti har som bekendt ikke lovet noget skattestop, som regeringen har, og derfor ser vi ikke noget problem i, at vi støtter noget, som er en nettogevinst for borgeren.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg er meget glad for det svar, for jeg forstår, at Dansk Folkeparti her bekræfter, at Dansk Folkeparti ikke ser noget problem i, at bilerne bliver dyrere i anskaffelse.

Man siger så, at de bliver billigere at køre i, men det bliver jo først hen ad vejen, og det bliver det jo også for dem, der har bilerne nu. Jeg havde ikke forstået det sådan – og det tror jeg heller ikke, der er mange rundtomkring i landet der har – at Dansk Folkepartis holdning var, at bilerne skulle blive dyrere.

Hvordan og hvorledes tror Dansk Folkeparti, det bliver, når vi skal til at diskutere en eventuel tilpasning til EU-priserne, hvor man jo netop bliver nødt til at gå ind og se på, hvordan man gør registreringsafgiften *lavere*? Vi starter med, her 8-9 måneder før det overhovedet træder i kraft, at vedtage at sætte registreringsafgiften op, når det er sådan, at vi til efteråret kommer til at diskutere at sætte den ned. Hvordan kan det være, at man ikke tager det der skattestop ud og koncentrerer sig om de andre elementer og så gemmer den skattestopsnak?

Vil Dansk Folkeparti virkelig medvirke til, at bilerne bliver dyrere?

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

For det første synes jeg ikke, at overholdelse af skattestoppet er en diskussion, Socialdemokratiet skal tage med Dansk Folkeparti, men med dem, som har udstedt skattestoppet, nemlig regeringen.

Men som sagt er det helt korrekt, hvad hr. Buksti siger, at nyprisen for en bil stiger en smule her, men det opvejes i høj grad af, at vægtafgift og grøn ejeravgift falder endnu mere over en kort periode.

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**

Hr. Jacob Buksti for tredje gang.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg skal love hr. Mikkel Dencker, at jeg nok skal lade være med at gøre Dansk Folkeparti ansvarlig for skattestoppet; så kunne der blive meget, man kunne blive ansvarlig for, så det skal jeg nok lade være med; det skal aldrig ske.

Det eneste, jeg bare beder hr. Mikkel Dencker tænke over, eller som Dansk Folkeparti måske kunne overveje, er, hvad konsekvensen er af den stemmeafgivning, Dansk Folkeparti så foretager. Dansk Folkeparti kan da ikke gå og sige, at bilafgifterne er for høje osv., og at vi skal have billigere biler, når konsekvensen af det, man gør herinde, er, at bilerne bliver dyrere. Jeg tror ikke, at der er mange af Dansk Folkepartis vælgere, som har opfattet det sådan, at Dansk Folkeparti gik ind for, at bilerne skulle være dyrere at købe, og at det især er den lille mands bil, der bliver dyrere. Det tror jeg ikke.

Kl. 16.15

**Mikkel Dencker (DF):**

Nu sagde jeg jo i min ordførertale, og det gentog jeg også, første gang jeg svarede hr. Buksti, at jeg står uforstående over for den logik, der ligger i forslaget. Det betyder så også, at jeg forventer, at der på et tidspunkt kommer en forklaring, eftersom jeg ikke selv har kunnet se logikken i det. Jeg afventer en forklaring fra regeringens side, og så må vi hen ad vejen tage stilling til det samlet.

**Charlotte Dyremose (KF):**

Der er en række elementer i det forslag, vi her behandler.

Det første element er skattestoppet – også for bilisterne. Det bakker vi selvfølgelig op om, så der også for danske bilister nu er en sikkerhed mod den evindelige skatteskrue.

Den før omtalte fjernelse af registreringsafgiften for køreskolebusserne skaber en vis balance, der giver mulighed for også at købe nye busser, hvor problemet har været, at man i stort omfang har brugt gamle busser. Det støtter vi også.

Så er der forslaget om at tilskynde til miljøvenlige motorcykler, som er god konservativ politik. Vi Konservative vil meget gerne være med til at styrke indsatsen for vores alle sammens miljø.

Det gode i forslaget, som det ligger her, er, at den, der først tager hensyn til miljøet, får størst glæde af forslaget. Jeg skal også sige, at miljø er og bliver vores alle sammens ansvar og dermed også det enkelte individs ansvar. Derfor hviler der en forpligtelse på os alle og en forpligtelse på det enkelte individ til at tage hensyn til miljøet og derfor også handle miljøvenligt. Det lægger vi Konservative stor vægt på.

Samtidig er der ingen tvivl om, at det er sund fornuft, at vi herfra også politisk tilskynder folk til at handle miljøvenligt, miljørigtigt, så man ikke kommer til at føle sig til grin, hvis man gør dette.

Med hensyn til godtgørelsen af registreringsafgiften ved udførsel af biler åbner vi her mulighed for en eksport af brugte biler ved at fjerne den dobbeltbeskatning, der i dag er problematisk i forhold til det indre marked.

Når en bil eksporteres, skal der formentlig en anden bil ind i landet. Enten vil det betyde, at det går lige op – den brugte bil med den brugte bil – eller at man ønsker i stedet for sin brugte bil at få en ny bil, og dermed kan man være med til at forny den danske bilpark. Vigtigst af alt er, at vi her er med til at give folk et reelt valg mellem deres brugte bil og en ny bil, og det støtter vi også.

Med hensyn til revisionen af vurderingsproceduren mener vi, at det er sund fornuft, at det nu er Statens Bilinspektion, der får ansvaret for denne. Det vil give en serviceforbedring for borgeren, da bilen nu kun skal fremvises én gang i stedet for op til tre gange. Den slags serviceforbedringer for borgerne er vi Konservative stærke tilhængere af.

Med dette forslag vil det også være slut med de tåbeligheder, der en gang imellem er opstået for nogle mennesker, der, før bilen kunne indregistreres, skulle køre den op til Told og Skat, så de kunne se på den dér, og så vidt jeg ved, må man ikke køre bilen op til Told og Skat, når den ikke er indregistreret.

Vi ser også en sund logik i en forenkling af afskrivningsreglerne for nyere brugte biler, da det jo er åbenlyst, at en ny bil forringes i værdi allerhurtigst.

Hvad angår stelmærkning, mener vi også, at det er ganske fornuftigt, at den procedure nu kø-

res ind, sådan at den fungerer på lige vilkår med almindeligt syn af biler og andre småskavanker.

Sidst, men sandelig ikke mindst, er der forslaget om ophævelse af reglerne om kørebøger for biler på gule nummerplader. Hermed stopper vi formodningen om, at folk snyder og bedrager, før de har gjort noget. Vi stopper den omvendte bevisførelse; man skal ikke konstant bevise over for staten, at man ikke snyder. Det er vi Konservative stærke tilhængere af. Vi er utrolig glade for det her forslag, så vi holder op med på forhånd at kriminalisere den enkelte borger.

Der skal ikke herske nogen som helst tvivl om, at privat kørsel i en bil på gule nummerplader, der ikke er registreret til det, er en overtrædelse af momsloven, en overtrædelse af vægtafgiftsloven og desuden kan være i strid med skattekontrolloven, og det er klart, at bryder man loven, skal man straffes. Det er god konservativ politik. Vi ønsker sandelig ikke, at man bryder loven, vi ønsker helt klart og utvetydigt at give det signal, at bryder man loven, skal man straffes for det.

Kl. 16.20

Man kan i forbindelse med skattekontrolloven straffes med bøde og fængsel i op til 2 år. Det ser vi som fornuftigt. Men følger man loven, skal man ikke kriminaliseres, og det gennemfører vi med det her forslag, som vi er utrolig glade for i Det Konservative Folkeparti.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Nu udmærker Det Konservative Folkeparti sig jo ved at være et af de få partier, som har en – synes de selv – gennemtænkt politik på bilafgiftsområdet.

Jeg husker tydeligt, at Det Konservative Folkeparti fremlagde et helt program, hvoraf det fremgik, at bilafgifterne skulle sænkes med 15 pct. Så vidt jeg husker, indgik der også deri, at registreringsafgiften skulle sænkes, og det skulle gøres, fordi det skulle være billigere at købe og dyrere at bruge.

Nu kommer man altså med et forslag her, som er decideret det modsatte, hvor det nemlig er sådan, at det gøres dyrere at købe og billigere at bruge. Jeg bliver fuldstændig rørt, når jeg hører fru Charlotte Dyremose stå her og tale om, hvordan og hvorledes De Konservative prioriterer miljøet, og at man derfor går ind for de der miljøvenlige motorcykler, når det er sådan, at det af selve lovforslagets bemærkninger fremgår med en sjælden klarhed:

»Skattestoppet vil gøre det billigere at holde bil end ellers. Når det bliver billigere at holde bil, vil flere vælge denne trafikform end ellers, hvilket vil give en forøget udledning af CO<sub>2</sub>«.

Om motorcyklerne står der: »... er det dog usikkert, i hvor høj grad dette vil slå igennem på luftkvaliteten.«

Er det ikke sådan, at lige præcis det her forslag forringer miljøet? Det forringer miljøet, fordi det er gennemtænkt efter principper, som er fuldstændig i modsætning til det, De Konservative er gået til valg på.

(Kort bemærkning).

**Anders Samuelson (RV):**

Det kunne jeg også godt tænke mig at følge op på. Jeg mener også, at der da efterhånden må være et alvorligt problem for Det Konservative Folkeparti. Vi har tidligere i dag diskuteret, om man var en brølende kronhjort eller en dikkende lammehale i forhold til Dansk Folkeparti, men det samme må da efterhånden gøre sig gældende for Det Konservative Folkeparti.

Undervejs i valgkampen og op til valgkampen fik vi at vide, hvor meget man skulle gøre for bilerne fra De Konservatives side. Der fik vi at vide, at Det Konservative Folkeparti forlangte at få skatteministerposten. Så vidt jeg kan se, er det ikke en konservativ skatteminister, vi har siddende i salen i dag.

Vi skulle også have skatten på arbejde ned, og det skulle være her og nu. Der sker heller ingenting på det område.

Kan det virkelig være rigtigt, at Det Konservative Folkeparti også bare er blevet til en dikkende lammehale i forhold til det bærende regeringsparti, nemlig Venstre?

(Kort bemærkning).

**Charlotte Dyremose (KF):**

Til hr. Jacob Buksti kan jeg sige, at jeg forestiller mig, at det kun kan være til glæde for miljøet, at man køber en mere miljøvenlig motorcykel. Jo flere der køber en miljøvenlig motorcykel i stedet for en ikkemiljøvenlig motorcykel, jo flere hjælper miljøet.

Til begge de herrer: Det skal ikke være nogen hemmelighed – det har det aldrig været, og det skal jeg heller ikke gøre det til – at Det Konservative Folkeparti meget gerne vil sætte registreringsafgiften på biler ned. Det skal sandelig ikke være nogen hemmelighed, det står jeg fuldt ud fast på.

Jeg står også ved skattelettelser, og vi har altså valgt at prioritere. For at skabe større økonomisk råderum i det her land og for at skabe en større samfundsmæssig gevinst har vi valgt at prioritere og ønsker derfor nu at gå efter skattelettelser, lettelse af skatten på arbejde. Det mener vi er førsteprioriteten. Derfor den prioritering, og derfor er vi nu ved i samarbejde med vores regeringspartner at skabe det nødvendige økonomiske råderum, så vi på ansvarsbevidst vis kan sætte skatterne på arbejde ned.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg tror, at fru Charlotte Dyremose må erkende, at hvis man altid går i skyggen af de store, kommer det efterhånden til at se sort ud.

Det er udmærket, at fru Charlotte Dyremose siger, at jo flere, der køber de her miljøvenlige motorcykler, jo bedre er det for miljøet, men det fremgår altså af forslaget, og jeg vil gerne citere fra bemærkningerne:

»Da det fortsat er muligt at registrere motorcykler, der ikke opfylder de skærpede krav, er det dog usikkert, i hvor høj grad dette vil slå igennem på luftkvaliteten.«

Jeg vil gerne spørge fru Charlotte Dyremose, når det nu er sådan, at vi har med et forslag her at gøre, som er direkte imod det, som De Konservative er gået til valg på, om ikke fru Charlotte Dyremose synes, at det er noget underligt noget, at vi skal vedtage det allerede nu, når det er sådan, at det først får virkning fra den 1. januar 2003, og når det er sådan, at vi ved, at til efteråret kommer vi til at diskutere de mere fremadrettede spørgsmål om, hvordan vi tilpasser bilafgiftssystemet til de EU-regler, som vi kommer til at leve under.

Kl. 16.25

Hvordan kan det så være, at vi ikke gemmer den diskussion til den tid og så koncentrerer os om de miljøvenlige motorcykler og køreskolebusserne og de der ting? Hvordan kan det være, at vi skal vedtage et skattestop her og nu? Er det, fordi regeringen kan gå ud og sige, at nu har de vedtaget et skattestop? Men det har jo først konsekvenser den 1. januar 2003.

(Kort bemærkning).

**Aage Frandsen (SF):**

Fru Charlotte Dyremose sagde, at De Konservative gik ind for skattelettelser. Er det ikke sådan, at der skønnes at være et råderum både i forhold til den gamle regerings plan og den nuværende

regerings på ca. 15 mia. kr., og er det ikke sådan, at de 12 mia. kr. bruges til skattestoppet, og at der er 3 mia. kr. tilbage – skatteministeren sagde i sidste uge 3½ mia. kr. – til skattelettelser, og er det ikke sådan, at af de 3½ mia. kr. har man med det her forslag og med andre forslag allerede brugt de ca. 2 mia. kr.? Det fremgår af et svar, som skatteministeren har givet mig, og som jeg har modtaget i dag.

Er det ikke sådan, at det, der i virkeligheden er tilbage til skattelettelser, er godt 1 mia. kroners penge? Det var ikke ret meget at få indkomstskattelettelser for; mellemskatten kan da i hvert fald ikke flyttes ret meget.

(Kort bemærkning).

**Anders Samuelsen (RV):**

Jeg kan ikke lade være med at spørge fru Charlotte Dyremose, om hun tror, det er en tilstrækkelig tilfredsstillende for befolkningen at få at vide, at fru Charlotte Dyremose kan bekræfte, at Det Konservative Folkeparti går ind for at sænke skatten på arbejde, når der ikke sker noget. Der sker jo ingenting.

Vi får at vide den ene dag efter den anden, at man har et skattestop, og så skal vi ellers se, engang i fremtiden kan det være, og jeg ved ikke hvad, at der så bliver plads til at sænke skatten på arbejde. Det bliver ikke til noget, og det her med for alvor at få gjort noget i forhold til registreringsafgifterne bliver sikkert heller ikke til noget.

Den der form med det ene løftebrud efter det andet! Hvorfor ikke bare melde sig ind i Venstre og sige: Det er det – mere indflydelse kan vi ikke få?

(Kort bemærkning).

**Charlotte Dyremose (KF):**

Til hr. Jacob Buksti kan jeg sige, at det da er rigtigt, at hvis der ikke er nogen, der køber miljøvenlige motorcykler, har det selvfølgelig ingen effekt. Det er derfor, jeg bl.a. i min ordførertale taler så kraftigt om, at det er vigtigt, at det enkelte individ i vores samfund også tager ansvar og handler miljøbevidst; det er ikke nok, at vi herindefra lovgiver.

Med hensyn til skattestoppet er det rigtigt, at vi har indgået et regeringssamarbejde. I det regeringssamarbejde har vi lavet et skattestop, som vi nu er ved at udmønte, og det bakker vi selvfølgelig op om. Det er også rigtigt, at noget af det råderum så skal bruges til skattestoppet.

Det har så til gengæld givet en vis tryghed for, at skatterne ikke stiger.

Og ja, skatten på arbejde vil vi gerne have ned, det har vi ikke lagt skjul på på noget tidspunkt. Det kan også godt være, at vi, hvis Det Konservative Folkeparti havde 90 mandater, så havde fået skattelettelse, det skal jeg ikke kunne sige, eller rettere: Det er jeg ret sikker på at vi nok havde.

Men nu har vi jo ikke 90 mandater, og derfor er vi indgået i et regeringssamarbejde, og i det regeringssamarbejde har vi lavet et skattestop, som vi nu er ved at have gennemført. Det er vi stolte af, og så er vi i øvrigt på vej til de skattelettelse, som skal komme i 2004.

**Den fg. formand** (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Jacob Buksti for en kort bemærkning – og det er den tredje.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti** (S):

Jeg undskylder, hvis det er mig, der er sådan lidt tungtopfattende, men hvordan synes fru Charlotte Dyremose det lyder, når det er sådan, at man går ind for skattelettelse – og det er jo dokumenterbart her – men den mest umiddelbare virkning ude i det åbne landskab er, at når folk skal hen og købe en bil, er den dyrere fra den 1. januar 2003?

Hvordan tror fru Charlotte Dyremose, at det kan forklares ude i det åbne land, at det er konsekvensen af skattestoppet, fordi man er så tåbelig på sine egne præmisser, at man ikke også regulerer knækket? Hvorfor gør man ikke det? Det kunne man da bare gøre. Konsekvensen er, at når folk skal hen og købe en bil, er den dyrere fra den 1. januar 2003, og det er især den lille mands bil, der er dyrere.

Hvordan synes fru Charlotte Dyremose, det stemmer overens med, at man står her og går ind for skattelettelse, når den mest umiddelbare konsekvens er, at bilerne bliver dyrere?

Kl. 16.30

**Den fg. formand** (Inge Dahl-Sørensen):

Hr. Anders Samuelsen for en tredje kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Anders Samuelsen** (RV):

Nu siger fru Charlotte Dyremose så: Vi er stolte af, at vi er gået i gang med at gennemføre Venstres politik, nemlig et skattestop. Det er jo fint

nok, at Det Konservative Folkeparti er stolte af det, men problemet er jo netop med det her lovforslag, at man *ikke* gennemfører skattestoppet, for så havde man gjort noget ved det her knæk, som hr. Jacob Buksti netop har omtalt, og det gør man jo ikke.

Der er ikke noget skattestop på det her område, og man bryder skattestoppet, så hvordan synes man selv, det går på nuværende tidspunkt? Man kan altså ikke engang leve op til skattestoppet. Hvorfor er der så nogen som helst, der skulle tro på, at Det Konservative Folkeparti en dag får held til at få gennemført at få sat skatten på arbejde ned i samarbejde med de partier, man i øjeblikket har valgt at være i stue sammen med?

(Kort bemærkning).

**Charlotte Dyremose** (KF):

Som jeg tidligere har sagt, ønsker Det Konservative Folkeparti skattelettelse. Havde Det Konservative Folkeparti 90 mandater, havde vi formentlig fået skattelettelse, men det har Det Konservative Folkeparti ikke.

Vi har en målsætning, der hedder skattelettelse fra 1. januar 2004. Jeg skal gerne love, at jeg vil gøre alt, hvad der står i min magt, for at vi også får skattelettelse i 2004. Det er, bliver og har altid været konservativ politik, og derfor vil vi også arbejde hårdt og målrettet mod netop at få skattelettelse.

**Aage Frandsen** (SF):

Dette lovforslag indeholder en række småting. Det kan godt være, at det er store ting for den pågældende person, men det er en række småting, som vi godt kunne have overvejet at stemme for, men det indgår jo i en samlet lovpakke, som har som hovedsigte at lave et skattestop og dermed prioritere, hvordan skattebyrden skal være på bil- og motorcykelområdet.

Vi synes, det havde været fornuftigere, hvis man havde haft de 265 mio. kr., som det koster i år at lave dette skattestop, så at se på, hvis nu vi ville bruge dem til noget, hvad vi så skulle bruge dem til. Vi synes ikke, det er fornuftigt at bruge dem til dette.

Hvis man så endelig ville have kigget på det og sagt, at det her vil vi gerne have neutralt – det kunne vi godt tilslutte os sådan set som udgangspunkt, at man skulle have haft, at det her skulle være neutralt – så ville vi jo hæve afgiften nogle steder og sænke den andre steder i forhold til nogle overordnede målsætninger. Og de overordnede målsætninger er her, at miljøet er i or-



den, at folk køber de biler, der er fornuftige at købe, at de har en adfærd i forhold til, om de bruger biler eller ikke bruger biler, der er fornuftig ud fra nogle samlede samfundsmæssige og miljømæssige betragtninger.

Men det her følger bare Venstres politik, at der skal være skattestop, og så lægger man loft over skatten på ét område, og det koster så en kvart milliard kroner, og det, vi får ud af det, er i og for sig ingenting.

Også andre ordførere har været inde på det, nemlig nogle af de problemer, som vi ved ligger forude i forhold til de ændringer, som vi forventer EU kommer med, og som bliver gennemført. Netop fordi de bliver vedtaget i EU, eller fordi det bliver besluttet, at vi ikke har lov til at opretholde nogle af de regler, som vi har, så var det jo rart at have nogle muligheder for at ændre i vores system, i stedet for at bruge 265 mio. kr., alene fordi Venstre har sagt, at vi skal have et skattestop.

Derfor er diskussionen, som vi havde før med fru Charlotte Dyremose, jo meget relevant, for De Konservative har ikke lovet skattestop før valget, men lovet skattelettelser. De har også lovet nogle skattelettelser, som vi sandelig ikke vil være med til, helt sikkert.

Her er altså noget, der bliver gennemført af Folketinget, ikke fordi der dybest set er flertal i Folketinget for det, men fordi Venstre lovede det før valget. Jeg har ikke indtryk af, at Dansk Folkeparti synes, at det er fornuftigt at bruge de her penge til det formål, der ligger i lovforslaget. Jeg har heller ikke indtryk af, at Det Konservative Folkeparti synes, at det er det allerbedste, men selvfølgelig er man loyal. Når man skriver under på en aftale, er det selvfølgelig sådan, det er.

Det er altså, fordi Venstre har lovet et skattestop, og det lider vi så under. Det gør vi også i forhold til en række andre love, hvor vi bruger pengene på en meget uhensigtsmæssig måde.

Det andet, der ligger i det, er, at vi får nogle strukturer, som heller ikke er hensigtsmæssige.

Derfor afviser vi forslaget, selv om der er enkelte elementer, som det kan være fornuftigt at se på.

Kl. 16.35

#### **Anders Samuelsen (RV):**

Lovforslaget er udtryk for en skatteomlægning, som Det Radikale Venstre ikke kan støtte, og det er der to grunde til:

For det første er fastfrysning af vægtafgiften med til at påføre det offentlige et skatteprove-

nutab, der alternativt kunne have været anvendt til at sænke indkomstskatterne. Det Radikale Venstre har svært ved at forstå den prioritering.

Det altoverskyggende problem for den danske samfundsøkonomi er en faldende arbejdsstyrke. Det ville derfor være naturligt, hvis regeringens skatteomlægninger sigtede på at gøre det mere attraktivt for danskerne at arbejde ved at sænke indkomstskatten i stedet for at give afgiftslettelser.

Skatteministeren har således selv så sent som i sidste uge bekræftet, at flere danskere ville komme i arbejde ved at sænke skatten på arbejde end ved afgiftslettelser. Erhvervsministeren bekræftede ved samme lejlighed, at forholdet er cirka 1:4. Man har en fire gange så stor effekt i forhold til arbejdsudbuddet ved at bruge pengene på at sænke skatten på arbejde i stedet for at bruge dem på at sænke afgifter. Regeringen har simpelt hen valgt det ringeste værktøj af de to, den har til sin rådighed, og det beklager Det Radikale Venstre.

For det andet er lovforslaget også, hvad angår miljøområdet, uambitiøst. I stedet for miljøblinde bilafgifter mener vi, at registreringsafgifterne er området, hvor man skal sætte ind, hvor man kan sikre, at miljøvenlige biler bliver billigere, mens de miljøbelastende biler skal være dyrere. Det er altså alene brændstofforbruget, som vi mener er det væsentlige, og ikke produktionsprisen i forholdet til registreringsafgiften. Her vil man for alvor kunne få en effekt i forhold til miljøet.

Samlet er der derfor, som vi ser det, tale om et uambitiøst forslag. Regeringen kunne få både flere i beskæftigelse og et bedre miljø uden at miste skatteindtægter, hvis den i stedet for fulgte den radikale linje. Det Radikale Venstre kan derfor ikke støtte forslaget, som det foreligger her.

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Regeringens forslag betyder, at man bruger rundt regnet 1/4 mia. kr. om året og tilsyneladende i al fremtid på at skabe en lang række problemer i samfundet, som så efterlader en yderligere regning ubetalt. Hvor stor den yderligere regning bliver, ved vi ikke på nuværende tidspunkt, men det er jo givet, at Danmarks muligheder for at opfylde CO<sub>2</sub>-målsætningerne, altså at sænke luftforureningen, hvad vi har forpligtet os til i Kyotoprotokollen, bliver endnu vanskeligere.

Det vil sige, at den ekstraregning til at løse CO<sub>2</sub>-problemet, som så vidt jeg husker var beregnet til 2,5 mia. kr., bliver tilsvarende større. Så det, man foregøgler, nemlig at det er en udgift på ca. 1/4 mia. kr., er altså i realiteten en væsentlig større udgift, når man regner CO<sub>2</sub>-regningen ind i det.

Man får jo i stigende grad en fornemmelse af, at regeringen i virkeligheden, når det kommer til stykket, ikke har til sinds at opfylde Kyoto-protokollen. Det er det eneste, der efterhånden kan få ligningen til at hænge forståeligt sammen, for det ene lovforslag efter det andet, som regeringen kommer med, underminerer den danske forpligtelse i forhold til Kyotoprotokollen.

Det bliver meget spændende at se, hvordan regeringen vil få det regnestykke til at gå op. Hvis man har tænkt sig at løse det ved at gå til udlandet og købe ledige forureningskvoter i udlandet, kan man godt det efter Kyotoprotokollen, men så bliver det dyrt, vældig dyrt. Og så er det at stikke folk blå i øjnene, at de skulle få en lettelse på baggrund af det her forslag.

Så er der en række andre indenlandske problemer, som også bliver forstærket af det her forslag. Man siger selv, at det vil give mere biltrafik, fordi forslaget selvfølgelig vil tilskynde folk til at køre noget mere i deres bil. Måske ikke til at købe bil på grund af det med registreringsafgiften, men man vil få en tilskyndelse til at køre mere og i længere tid med bilen. Det vil forstærke de enorme trafikproblemerne, vi har især i de store byer, og det vil så afføde en række udgifter, men dem kan man selvfølgelig vælge at vælte over på kommunerne.

Kl. 16.40

Men det er givet, at det vil medføre et øget pres på de byer, der i forvejen står i en fortvivlet trafikalsituation: København, Odense, Aalborg, Århus, som er de byer, der er hårdest ramt. De får altså endnu flere privatbiler pumpet ind, endnu større problemer i myldretiden og et deraf øget udgiftspres med henblik på at finde løsninger på, hvordan de overhovedet kan få trafikken til at fungere. Der er ingen, der får fordele af det, for den billigere pris på bilen skal betales ved, at bilisterne sidder længere tid i trafikpropet.

Når man regner det igennem samfundsøkonomisk og privatøkonomisk, må man sige, at der intet positivt element er, men der er en lang række negative elementer i det forslag, man er kommet med.

Det fortvivlende er, som flere andre ordførere har været inde på, at den eneste grund til, at man kommer med forslaget, er ren ideologi. Det er noget skatteteknik, man har været ude og love under valgkampen, som er uden hoved og hale i forhold til virkeligheden og virkelighedens problemer, men som man altså føler sig forpligtet til at gennemføre. Og det viser jo, hvilket fortvivlet projekt man gik ud med med det der skattestop.

Til sidst skal jeg sige, at regeringen fortsætter den uskik med at bylle alle mulige ting sammen, som ingenting har med hinanden at gøre, og hvis der var nogle af de mindre, mere positive elementer i det her forslag, som man var kommet med særskilt, ville vi gerne i Enhedslisten have overvejet at samarbejde med regeringen om det.

Det er efterhånden ved at være typisk, at Enhedslisten konsekvent er afskåret fra at samarbejde med regeringen om noget som helst, for hvis regeringen endelig kommer med noget positivt, som f.eks. det med motorcyklerne, så sørger den altid for at kombinere det med et eller andet, der har med skattestoppet eller noget andet fortvivlet noget at gøre. Det er jo så den måde, man har valgt til at sikre sig, at det alene bliver blokpolitik hele vejen igennem, at det alene bliver automatflertallet sammen med Dansk Folkeparti, som man benytter sig af.

#### Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil gerne knytte an til den sidste ærede taler. Der er små, gode elementer i lovforslaget, men de er pakket sammen med store dårlige ting. Og det er selvfølgelig en god anledning til igen at foreslå, at vi får lovforslaget opdelt. Jeg tror bare ikke rigtig, at der er nogen af os fra oppositionspartierne, der gider foreslå det, for vi ved bare, at det ikke kan lade sig gøre, fuldstændig som hr. Keld Albrechtsen siger.

Det er jo ikke nogen ny skik, at regeringer pakker mange lovforslag sammen. Men den gamle regering var dog lidt mere imødekomende med hensyn til at få dem pakket op igen. Det var selvfølgelig også, fordi den ikke havde et helt sikkert flertal, hvad denne regering har. Vi må nok erkende, at sådan er politik, men det er ærgerligt, for der er jo helt klart elementer i forslaget, som er fornuftige, men hovedsagen i lovforslaget er et rigtig trist udslag af en uhenigtsmæssig idé, nemlig skattestoppet.

Det er rigtigt, som tidligere ordførere har gjort opmærksom på, at det simpelt hen går i

den forkerte retning, at bilerne bliver dyrere i anskaffelse og billigere i brug. Det betyder, at vi får flere gamle biler og at vi kører længere tid i dem.

Vi har længe ment, og jeg har forstået, at De Konservative mener det samme, at vi skulle lave en omlægning af registreringsafgiften, så de miljøvenlige, de energirigtige biler blev billigere og de uhensigtsmæssige biler blev dyrere at købe, og så skulle vi i øvrigt gøre bilerne dyrere at køre i, så vi havde et øget incitament til at bruge den kollektive trafik dér, hvor den fungerer.

Men det her går i den anden retning. Det ændrer da selvfølgelig ikke så meget det første år, men det er jo en linje, der skal føres videre. Altså misforholdet bliver jo værre og værre, jo længere tid man undlader at hæve vægtafgifterne eller den grønne ejerafgift, som den hedder nu om dage. Så det er utroligt.

Så er der det med skattestoppet. Nu ved jeg ikke, hvor mange gange, vi har fået at vide, når vi skulle lave besparelser på forskellige områder, at vi skulle have finansieret regeringens prioritering. Det er det her med hofter og knæ, og dem har vi fået finansieret mange gange. Her bruger man altså 265 mio. kr. på noget helt andet, og dem kunne man da have fået lavet mange hofter og knæ for og så have undgået nogle andre nedskæringer.

Det her er uheldigt. Det er uheldigt med hensyn til CO<sub>2</sub>-udledningen på længere sigt. I det hele taget vil vi gerne drøfte hele den omlægning af beskatningen på bilerne, også dieselbilerne, som der jo er bred tilslutning til at gøre noget ved i praksis, men som man altså ikke af forskellige politiske og taktiske hensyn kan få gjort noget ved.

Kl. 16.45

Vi kan desværre ikke støtte forslaget her. Vi synes, at det er rigtig uhensigtsmæssigt, og de småting, der er deri, som vi kunne stemme for, må vi lade være med at stemme for, fordi vi sandsynligvis ikke kan få det opdelt.

Vi foreslår ikke det her lovforslag opdelt, for hvis regeringen synes det, kan den jo foreslå det opdelt. Vi har opgivet den trafik.

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Må jeg allerførst takke repræsentanter for Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti for tilslutningen til forslaget her og dernæst sige: Jo, der er da flere elementer i dette forslag, men de har nu alle sammen noget med trafik at gøre, og

der er i hvert fald på flere områder en vis sammenhæng.

Jeg synes, det er vigtigt her at understrege, at vi under udvalgsbehandlingen har brug for – det giver jeg tilsagn om – en nærmere udredning af de økonomiske faktorer, som ligger bag dette forslag. Det er vigtigt for mig at understrege, at der samlet bliver tale om en lettelse. Det bliver lettere at være bilejer fremover, når man regner det hele med.

Nogle siger, de synes, at der er elementer i det her forslag, som er forkerte, og som peger i den forkerte retning. Jeg vil gerne sige, at grundlæggende har jeg også den opfattelse, som flere har været inde på, at vi som punkt 1 skal arbejde mod at sikre en bedre udvikling for miljøvenlige biler i Danmark. Regeringen har derfor nedsat en arbejdsgruppe, som i øjeblikket er i færd med at se på konsekvenserne af den rapport, vi fik forelagt sidste år. Vi vil se på konsekvenserne af en lang række faktorer, herunder spørgsmålet om det miljømæssige, spørgsmålet om partikel-forurening og CO<sub>2</sub>-forurening samt spørgsmålet om udviklingen som følge af liberaliseringen i EU. På den baggrund vil vi komme med udspil i næste samling.

Jeg tror, at vi alle sammen har brug for en mere overordnet og samlet vurdering af hele den problemstilling, og derfor er jeg glad for, at også de, der har været kritiske over for lovforslaget her, har peget på netop dette aspekt.

Jeg tror, at vi her løser en række spørgsmål om motorcykler, som er vigtige at få løst, spørgsmål om skolebusser, spørgsmål om godtgørelsesordning for udførsel af brugte biler. Det er en lille sag, kan man godt sige, ja, men en sag, som mange har været optaget af, og som absolut har betydning for ganske mange.

Spørgsmålet om revisions- og vurderingsprocedurer hører jo til bunken af administrative byrder, og man kan godt negligere det og sige, at det er relativt ligegyldigt. Ja, men havet er jo gjort af dråber. Det er altså vigtigt at tage disse forenklinger i det omfang, vi overhovedet støder på problemer, og så se at få dem gennemført, for det er alt for bureaukratisk, som det er i dag.

Så skal jeg sige noget til sidst om det med de gule plader. Jeg tror, jeg må sige, at her er der virkelig tale om et initiativ, som jeg sjældent har oplevet så mange gode bemærkninger til, specielt fra dem, som det her drejer sig om: Håndværksrådet, byggeriets organisationer og en lang række erhvervsorganisationer, som bruger varevogne, gulpladebiler i dagligdagen. For

dem er det simpelt hen uforståeligt, at de, efter at have oplevet, at man nu har afskaffet kørebøgerne, tvinges til alligevel at føre en kørebog for at dokumentere over for det offentlige, at de ikke har misbrugt de ordninger, som er gældende.

Kl. 16.50

Jeg må indrømme, at jeg også har svært ved at forstå det, og det er årsagen til, at vi nu foreslår, at man simpelt hen helt fjerner det bureaukrati. Det kan ikke være rigtigt, at 99 eller 98 pct. lovlidige skal straffes, fordi der er nogle ganske få, som ikke retter sig efter reglerne.

Det mener jeg er et princip, som er vigtigt her i Folketinget, og derfor har vi nu forenklet det her område til stor glæde for de allerfleste.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg har tidligere nævnt også fra denne talerstol, at vi jo er mange, der bekymrer os om de små i regeringen. Vi har mange års erfaring for, at det er vigtigt.

Jeg ved jo ikke, hvordan og hvorledes kommunikationen er mellem regeringspartierne, men jeg vil da gerne spørge skatteministeren, om han kender denne her publikation. Det er en publikation, som hedder »Modernisering af bilbeskatningen – Det Konservative Folkeparti, april 2000«, hvori det med en sjælden klarhed for partier fremgår, at det, der er det største særkende, er den høje afgift på anskaffelse af biler, og at det i øvrigt er sådan, at det vigtigste er at nedbringe anskaffelsesprisen for nye biler.

Så spørger jeg bare: Hvordan kan det være, at man åbenbart slet ikke har ladet sig påvirke af det her, men alene er gået ind i Venstres skattestop og har lavet et forslag, som på sine egne præmisser er så dødssygt, så man ikke engang har tænkt på at regulere det skalaknæk, som er der? Jeg vil spørge skatteministeren: Hvordan kan det være, at regeringen kommer med et forslag, som gør nye biler dyrere? Hvordan kan det være, at man i det mindste ikke er gået ind og har reguleret det knæk? Det var fremadskuende at ville gøre biler billigere i anskaffelse og dyrere i brug, men nu virker det modsat.

Hvordan kan det være, at vi skal gennemføre den der skattestopvedtagelse nu, når den først har betydning fra den 1. januar 2003? Hvordan kan det være, at vi ikke kan lade det indgå i den overordnede, samlede vurdering, som skatteministeren talte om? Hvorfor kan vi ikke vente med den del til efteråret? Hvordan kan det være,

at vi skal have den nu? Er det bare, for at skatteministeren kan gå ud og sige, at han har gennemført et skattestop, som har den konsekvens, at det bliver dyrere, og i øvrigt først virker fra den 1. januar?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg synes godt, at skatteministeren kunne have skånet os for de der sødladne betragtninger om miljøvenlige biler. Nu kommer skatteministeren med et forslag, der betyder, at bilerne bliver ældre, altså vi kommer i højere grad til at køre rundt i brugte, gamle biler, og vi kommer til at køre længere i dem, som også hr. Ole M. Nielsen var inde på, med det resultat, at vi gennemsnitligt betragtet får en miljøforringelse af bilparken. Det er resultatet af ministerens forslag, og det er det, han har valgt at bruge pengene til.

Så synes jeg, det er stærkt at skulle høre fra talerstolen, at ministeren i ramme alvor hævder, at han går ind for miljøvenlige biler. Alt, hvad ministeren hidtil har gjort, mens han har været minister på det her område, er gået ud på at sikre, at vi får miljøforringede biler, ikke miljøforbedrede biler.

Jeg synes, at én ting er, hvad man gør, og hvad man vedtager; noget andet er, hvis man går herop på talerstolen og postulerer det fuldstændig modsatte af, hvad man får gennemført i praktisk handling.

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

## Afstemning

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**32) Første behandling af lovforslag nr. L 185:**

**Forslag til lov om Post Danmark A/S.**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 4/4 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.