

## [Ministeren for offentlige arbejder]

lingsnøglen, 70 og 75 pct. Så der er nok noget sund mening i det, selv om der ikke er den højere videnskab.

Til hr. Erenbjerg må jeg sige, at jeg er glad for, at han tog ordet igen og nævnte udvalget, for jeg sagde før, at udvalget ingen opgaver har haft, og at det måtte være en mærkelig opgave at sidde der, når man egentlig ikke rigtig havde noget at rive i. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige, at det jo er dygtige og kompetente mennesker, der sidder der, og jeg tror, at et flertal af dem har meget andet at bestille, hvor de virkelig gør nytte, og som er vigtigt, og at de ikke vil have spor imod ikke mere at have denne funktion, fordi det som sagt må være lidt spild af gode kræfter at indkalde dem til møder, uden at de egentlig kan gøre nogen nytte.

Så skal jeg endelig sige til hr. Erenbjerg, at det er mit regnestykke, der er rigtigt, og hans, der er forkert. Hr. Erenbjerg kom til noget med 6 mill. kr. dér, hvor jeg nævnte 2½ mill. kr., men hr. Erenbjerg regnede på hele det offentlige tilskud, både når det drejer sig om investering og anlæg, og hr. Erenbjerg glemmer derved, at det jo kun er på investeringens område, vi vil ændre procenten fra 75 til 70, medens der på driften allerede gælder de 70 pct. Det er dér, forskellen mellem vore to tal ligger, men jeg må slå fast, at det er faktisk de af mig opgivne tal, der er rigtige. Men det er vi sikkert også hurtigt enige om.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

I modsætning til trafikministeren bliver jeg aldrig så betaget af folks embedseksamener, altså jeg mener ikke, det er adgangsbillet til sund fornuft og politisk indsigt osv. Det kan såmænd en gang imellem være en skade, ikke nødvendigvis.

Det, at man har haft det hele møllen igenem, er selvfølgelig prisværdigt. Men så synes jeg stadig væk, at det ville have været dejligt, om der havde stået i lovforslaget, hvad den politiske hensigt med det var, for rationaliseringer i sig selv er ikke neutrale. Det var faktisk, hvad jeg prøvede at sige.

Jeg synes, dette område har ligget så kaotisk hen, og det er ministeren og jeg enige om, men så havde det da været godt, om vi havde fået at vide, hvad hensigten i det er,

hvad man vil med det. Det er derfor, vi må stå meget famlende over for det. Det kan være, vi skal i en helt anden retning. Det kan være, vi skal lave meget mere, det kan være, vi skal lave mindre. Vi har næsten ikke fået andet at vide i lovforslaget end det magiske ord rationalisering, og det er den, som jeg altså ikke køber. Ligesom når folk siger decentralisering. Så skulle alt være godt og folkeligt, men det er ikke altid rigtigt.

Og embedseksamener er ikke tilstrækkeligt, hr. minister, af og til er det endda skadeligt.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Når fru Margrete Auken igen spørger, hvad den politiske hensigt er, kan jeg kun sige, at det er det, der står at læse. Kan man lide det, stemmer man for det og samarbejder om det i udvalget og får måske foretaget ændringer og korrektioner i det. Der er ingen anden hensigt, end hvad skrevet står. Men fru Margrete Auken gav selv løsningen i begyndelsen af sin sidste lille replik her, da hun sagde »sund fornuft«. Andet er der såmænd ikke i det. Den, der kan lide det, køber det lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 55:**

*Forslag til lov om ændring af lov om vægt-afgift af motorkøretøjer m.v.*

(Fremsat 15/2 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling*

**Egon Jensen (S):**

Man skulle næsten tro, at ministeren for skatter og afgifter havde sans for åktualitet med dette lovforslag, idet vi jo skal have Nordisk Råds samling i næste uge. Det er måske lidt af et varselsskud over for Nordisk Råd, hvad jeg ikke kan være uenig i, og altså meget aktuelt.

Det bedste, man kan ønske for en væsentlig del af lovforslaget, er faktisk, at den bemyndigelse, som skatteministeren i samarbejde med ministeren for offentlige arbejder ønsker at få for at kunne opkræve kilometerafgift af norske og svenske lastbiler i Danmark, aldrig nogen sinde bliver virkelighed. Det er urimeligt, at danske lastbiler i Norge og i Sverige skal betale henholdsvis 2 kr. pr. km og ca. 50 øre pr. km, og at norske og svenske lastbiler kan køre gratis i Danmark. Jeg er godt klar over, at der er en bemyndigelse til ministeren, som ikke er udnyttet, men bemyndigelsen i dette lovforslag drejer sig om, at man sidestiller med norske og svenske kilometerafgifter.

Jeg er klar over, at der ligger mange problemer i noget sådant, og vi skal da i udvalget se nærmere på det.

Jeg synes, at man i Nordisk Råd i forbindelse med samlingen i næste uge fra norsk og svensk side kunne vise den samme gestus over for Danmark, som man viser over for Vesttyskland, hvor norske lastbiler kører gratis og omvendt vesttyske lastbiler kører gratis i Norge. Den nuværende situation er med til at hindre varesamkvem, og det er urimeligt, at man inden for Norden ensidigt lægger byrden på andre nordiske lande.

Ministeren anfører, at provenuet vil blive 13 mill. kr., administrationen 2,5 mill. kr., og at 14 personer skal ansættes. Det håber jeg ikke bliver tilfældet. Ministeren har selv gjort opmærksom på, at de 13 mill. kr. ikke er det afgørende, det afgørende er, at man får en løsning på problemet.

Som jeg sagde før, er det en beklagelig form for nordisk samarbejde, dette nordiske samarbejde, som vi almindeligvis priser, og hvor vi over for den øvrige verden siger, at vi kan finde ud af det, men det kan nordmænd og svenskere åbenbart ikke – jo, til deres egen fordel, og det er urimeligt. Jeg ønsker skatteministeren held og lykke hos sin norske kollega, der jo har omtrent den sam-

me partifarve, med at finde ud af, at Norden er et sted, andre kan se hen til, fordi vi kan enes om tingene.

Forslaget om, at treakslede busser skal have en lavere afgift, som treakslede lastbiler har det i dag, kan vi være enige i, idet der er mindre slid på vejene. De andre bestemmelser, der drejer sig om godtgørelse i henhold til EF-forordningen, når der transporteres på baner, og om en tydeliggørelse af problemerne omkring rednings- og sygetransport, finder vi er gode ting.

Men jeg vil endnu en gang understrege, at det bedste, man kunne ønske for lovforslaget, var, at det aldrig nogen sinde blev til virkelighed, men at nordmænd og svenskere kom til besindelse og viste en gestus over for Nordisk Råd.

**Arne Lund (KF):**

Også jeg finder det taktisk særdeles å propos, at dette forslag om ændring af lovgivningen om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. kommer til behandling her i dag umiddelbart før mødet i Nordisk Råd i den kommende uge.

Det ville selvfølgelig have været at foretrække, om vi for så vidt angår lastvognskørslen på danske, norske og svenske landeveje havde gensidig afgiftsfrihed. Det har skatte- og afgiftsministeren sikkert også søgt at opnå, men det er altså ikke gået helt glat med det gode.

Jeg skal derfor på den konservative folketingsgruppes vegne anbefale, at skatte- og afgiftsministeren får den i lovforslaget indeholdte bemyndigelse til at opkræve tilsvarende afgifter, når svensk og norsk indregistrerede lastvogne kører på danske veje, selv om de pågældende afgifter bliver højere end dem, der gælder for dansk indregistrerede motorkøretøjer.

Må jeg have lov at føje til – og dér tror jeg at jeg er enig med min forgænger her blandt ordførerne – at jeg gerne vil anbefale, at medlemmerne af den danske delegation til Nordisk Råd tager lovforslaget med i bagagen til Stockholm i den kommende uge. Det kræver i al fald ikke nogen lastvogn, selv om jeg selvfølgelig gerne ser, at lovforslaget i nordisk sammenhæng får den forøgede vægt, der ligger i en bred tilslutning under førstebehandlingen her i dag.

**Birthe Rønn Hornbech (V):**

Lovforslaget indeholder dels en række tekniske ændringer, der bl.a. bringer vægtafgiftsloven i overensstemmelse med registreringsloven, dels lempelser i afgiften for busser. Endelig indeholder lovforslaget en bemyndigelse til ministeren. Bemyndigelsen giver ministeren mulighed for at opkræve afgift af udenlandske køretøjer i samme omfang, som danske køretøjer afkræves afgift i udlandet.

Som mine forgængere på talerstolen vil jeg også på venstres vegne stærkt beklage, at det har været nødvendigt at fremsætte dette lovforslag, men det er desværre nødvendigt. Særlig for lastbilerne har det betydning, at der afkræves denne urimelige afgift under kørsel i enkelte lande, herunder Norge. Det kan således nævnes, at en dansk vognmand, der sender et 42 t vogntog til Norge, skal betale 3.000 kr. alene i afgifter for en tur fra Göteborg til Trondheim.

Venstre beklager også, at det ikke for længst er lykkedes inden for de nordiske lande at opnå en aftalemæssig løsning, og jeg ved, at det ikke er det danske initiativ, der har manglet i denne sag. Venstre er derfor enige i, at vi nu giver ministeren denne bemyndigelse, men håber ikke, den kommer i brug.

Til hr. Arne Lunds forslag om, at vi skal pakke lovforslaget ned i bagagen, når vi tager til Nordisk Råd, kan jeg sige, at venstre for længst har pakket rygsækken. Venstre har nemlig til Nordisk Råds samling i næste uge anmeldt følgende spørgsmål fra hr. Sønderby:

»Er man i Sverige og Norge indstillet på at dispensere fra bestemmelserne om kilometerafgift for så vidt angår danske vognmænd, eller har man forslag til andre ordninger til afskaffelse af den eksisterende forskelsbehandling?«

I motiveringen har venstre gjort opmærksom på, at der ikke pålægges udenlandske chauffører, der kører i Danmark, afgift.

Venstre finder, at det er en helt uholdbar situation for danske vognmænd, og ønsker at få en afklaring i nær fremtid forhandlingsmæssigt, så vi kan undgå at få indført disse afgifter i Danmark.

Vi håber meget, at lovforslaget vil være medvirkende til, at vores udgangspunkt for

nye forhandlinger bliver bedre, og vi kan anbefale lovforslaget.

**Ruth Olsen (SF):**

Vi må også beklage, at det ikke hidtil er lykkedes at få en fællesnordisk aftale, men hvis dette lovforslag kan være med til at presse Norge og Sverige til forhandlingsbordet, er det såmænd et udmærket forslag. Det er jo den gensidige aftale, vi helst vil have, og det kan jeg forstå der er bred enighed her i salen om, fordi denne lovgivning bare forøger bureaukratiet.

Hvad angår muligheden for reduktion i afgift for delvis transport med jernbane, er vi selvfølgelig også positive, fordi vi byder et hvert skridt, der fremmer øget brug af kollektiv transport, velkommen. Om millimeterretfærdigheden er sket fyldest i disse afgiftsændringer, kan vi få opklaret i udvalgsarbejdet. SF er i hvert fald meget interesseret i at se på, om der i grunden ikke sker en konkurrenceforvridning, sådan at jernbanetransporten er blevet forholdsvis for dyr i forhold til lastvogntransporten, og om det måske er det, man gør i Norge og Sverige for at gøre det mere profitabelt at bruge jernbanegods-transport i stedet for vejtransport.

Men altså en positiv melding fra SF.

**Aase Olesen (RV):**

Jeg skal tilslutte mig de øvrige ordføreres beklagelse af, at dette lovforslag er nødvendigt, men skal også give min tilslutning på det radikale venstres vegne. Vi vil håbe, at ministeren ikke får brug for at rasle med sablen. Vi vil gerne udstyre ham med et hvidt flag i baglommen også, så man kan se, at det ikke skal komme til håndgribeligheder. Det er egentlig sørgeligt, at det skal være nødvendigt at komme med sådan bemyndigelse for at kunne få vores broderfolk i tale.

Hvad angår lovforslagets øvrige punkter, kan vi tilslutte os.

**Bente Juncker (CD):**

Lad os nu se, om dette ikke kan blive ordnet ved Nordisk Råds samling, men ellers kan jeg på centrum-demokraternes vegne sige, at vi kan give ministeren denne bemyndigelse.

**Ove Jensen (FP):**

[Ove Jensen]

Fremskridtspartiet kan tilslutte sig synspunktet om, at udenlandsk indregistrerede køretøjer skal betale samme afgift for at køre på de danske veje, som danske køretøjer betaler for at køre i udlandet.

Ministeren skriver i bemærkningerne til lovforslaget, at ændringen er begrundet i en stigende kritik fra erhvervslivet over de vej-skatte, som danske lastvogne betaler ved kørsel i Norge og Sverige. Denne kritik fra erhvervslivet er velbegrundet, og Danmark har vel nærmest været lidt til grin i flere år, fordi vi ikke for længst har opkrævet disse afgifter, når andre lande krævede afgifter af danske køretøjer.

Ministeren skriver også i bemærkningerne, at mellem Danmark og de fleste europæiske lande er der ved indgåede aftaler eller på anden måde etableret gensidig afgiftsfritagelse, og at bemyndigelsen derfor ikke vil blive anvendt over for disse landes køretøjer og heller ikke i tilfælde, hvor der ikke er noget trafikpolitisk grundlag herfor.

Men når vi nu har taget fat på spørgsmålet, må vi have undersøgt til bunds, hvad det er for aftaler, der er truffet om gensidig afgiftsfritagelse. Der bliver i flere lande syd for grænsen opkrævet en eller anden form for vejskat for både lastvogne og busser. Derfor må vi i forbindelse med dette lovforslag have disse ting klarlagt. I Vesttyskland betales der for kørsel med lastvogne og vistnok også for busser en olieafgift. I den forbindelse kunne det være naturligt at spørge: hvad betaler de vesttyske lastvogne og busser for at køre i Danmark?

I Frankrig og Italien samt i hvert fald i nogle østlande betaler danske køretøjer også afgift for at køre på vejene, og hvad med danske busser, der kører i Norge og Sverige, betaler de også afgifter? Det skriver ministeren ikke noget om i bemærkningerne.

Fremskridtspartiet er som sagt enig i synspunktet om, at disse ting skal bringes på plads, men der er noget, der tyder på, at ministeren ikke har fået det hele med i dette lovforslag. Det primære må være at få loven udformet således, at Danmark opkræver de samme afgifter af alle typer udenlandske køretøjer – hvad enten der er tale om lastvogne, busser eller eventuelt personbiler – som alle andre lande og altså ikke kun Norge og Sverige opkræver af danske køretøjer. Jeg mener ikke, at skatteministeren har fået det hele

med i dette lovforslag, og derfor vil jeg opfordre ministeren til at undersøge disse forhold nøje og derefter stille de nødvendige ændringsforslag.

Vedrørende bemyndigelsen til ministeren i nr. 6 om EFs regler om afgiftsgodtgørelse i tilfælde, hvor køretøjer til godstransport transporteres med jernbane, er det mit indtryk, at ministeren her er ude i god tid. Ministeren skriver, at det er hensigten at fastsætte de nærmere regler for godtgørelse i samarbejde med Landsforeningen Danske Vognmænd. Havde det ikke været hensigtsmæssigt at høre de danske vognmænds synspunkter, inden dette forslag bliver vedtaget? Så vidt jeg kan bedømme det, kan der her let blive tale om konkurrenceforvridning i transport-erhvervet.

#### Lenger (VS):

Vi synes, det er fuldt forsvarligt, at der betales dyrt for tunge køretøjer, som slider på vejnettet og dermed er en belastning for skatteborgerne. Derfor synes vi også, det er fuldt forsvarligt, at de lastvogne, der er indregistreret i andre lande, og som derfor ikke betaler skat til Danmark, kan komme til at betale på anden måde, og da i særdeleshed, når der skal betales for kørsel med dansk indregistrerede køretøjer i de pågældende lande, i dette tilfælde Norge og Sverige. At det så ikke er videre praktisk at opkræve den slags afgifter, er et andet problem.

Om det er lovforslagets hensigt at opnå en ligestilling ved, at der betales afgift alle steder, eller ved, at der ikke betales nogen steder, står lidt hen i det uvisse. Nok siger ministeren i bemærkningerne, at hensigten er at bruge lovgivningen til at presse især Norge og Sverige til at undlade at kræve afgifter for danske biler, men det forekommer os faktisk at være urealistisk, at det skulle lykkes, fordi der jo også kan argumenteres for fornuften i den slags afgifter. Det er formentlig derfor, man har dem i Norge og Sverige. Derfor tror vi, at resultatet bliver, at afgifterne faktisk indføres. Ministeren må også have været opmærksom på, at det er meget tænkeligt, at det bliver udgangen.

Om selve den tekniske udformning af lovforslaget vil jeg gerne sige, at regeringen efterhånden er ved at tillægge sig en kedelig uvane ved hele tiden blot at bede om bemyn-

[Lenger]

digelse til det ene og til det andet, og så kan ministeren efter forgodtbefindende forvalte disse bemyndigelser. Det er i virkeligheden også, hvad dette lovforslag går ud på. Det er vi principielt betænkelige ved, selv om vi mener, at lovforslaget i sit indhold har en fornuftig retning.

Nå ja, jeg var ved at glemme det, men det er, fordi det er med i snart sagt ethvert lovforslag: også i dette lovforslag er der en række bestemmelser, som er rene EF-harmoniseringer, og dem er vi selvfølgelig imod.

#### **Arne Bjerregaard (KrF):**

Da det jo knap nok er en krigserklæring, vil vi give ministeren bemyndigelsen, men jeg vil da gerne opfordre skatteministeren til at tage ministeren for nordiske anliggender i hånden og prøve på, i al fald på ét område, at få det nordiske fællesskab til at fungere.

#### **Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):**

Må jeg takke for den enstemmige tilslutning til den bestemmelse i det fremsatte lovforslag, der indeholder bemyndigelsen til at indføre vejsskat.

Det har vel nok været en af de største skuffelser, jeg har oplevet det sidste år, at det er så fantastisk vanskeligt at etablere nordisk enhed på dette punkt, og at det er vanskeligt at formå den norske regering til at forstå, at der i forbindelse med lastbiltrafik bør være gensidighed mellem de nordiske lande.

Jeg er ikke helt blind for de besværligheder, den norske regering har, nemlig dette, at det jo altid er vanskeligt for en regering at give udlændinge, i dette tilfælde danskere, en bedre stilling, end man giver sine egne borgere. Men der er to ting, der kan siges i den henseende.

For det første koster alting jo noget, og det har også sin pris at have et nordisk samarbejde. Det virker direkte udfordrende, at Norge indgår aftaler med andre lande, herunder Vesttyskland, men ikke er villig til at indgå aftale med Danmark.

Det andet synspunkt er simpelt hen dette, at når den norske regering hidtil har afvist at indgå en aftale med Danmark under henvisning til ligestilling med norske borgere, forstår jeg også godt den indstilling. Jeg håber, at man i den norske regering vil forstå, at denne lovgivning er en hjælp til den norske

regering, for når dette lovforslag bliver vedtaget, er der skabt en ny situation for regeringen. Det er mit håb, at den norske regering vil forstå, at denne nye situation kun kan løses på én måde, nemlig ved, at der bliver truffet en aftale med Danmark på samme måde, som der er truffet aftaler med Vesttyskland og andre lande i Europa.

Selvfølgelig er den danske lastvognstrafik i Norge større end den tyske og den østrigske og den sovjetrussiske, dvs. nogle af de lande, som Norge har indgået fritagelsesaftaler med, men den danske lastbiltrafik i Norge er omkring 12 pct., og de lande, som Norge har fritaget for afgift, har sammenlagt en lastbiltrafik, der er langt større end 12 pct. Jeg siger dette til oplysning for de medlemmer, der skal til Nordisk Råd. Der findes ikke noget egentligt argument for, at danskere ikke skal blive fritaget for afgift. Jeg er glad for de initiativer, som de forskellige partier, herunder regeringspartierne, vil tage over for de nordiske kolleger under Nordisk Råds møde i næste uge.

Til hr. Ove Jensen vil jeg give den faktiske oplysning, at busser mig bekendt ikke betaler afgift i Norge og Sverige. De betaler, så vidt jeg ved, heller ikke landevejsafgift, altså vejsskat, i Vesttyskland. I Vesttyskland har man nogle andre afgifter, man har moms på turistikørsel. Det har vi også, så det er der ikke noget at sige til, men der betales ikke vejafgift.

For så vidt angår spørgsmålet om bemyndigelse er jeg enig i, at det kan være betænkeligt at give bemyndigelser til ministeren. Nu er det ikke noget, der hyppigt sker inden for skatte- og afgiftsområdet, for det er vi i vidt omfang afskåret fra ud fra grundlovens bestemmelser. Men i denne situation, hvor vi fremsætter et lovforslag, er folketingets holdning til denne bemyndigelse klart tilkendegivet her i salen i dag, nemlig at man ønsker at gennemføre en vejsskat, såfremt der ikke opnås en mindelig ordening med Norge og Sverige. Jeg synes, det er et godt budskab, og jeg er taknemlig for, at det kom så enstemmigt frem i salen i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 53:**

*Forslag til lov om ændring af lov om stempelafgift og lov om ændring af lov om en særlig stempelafgift ved overdragelse af offentlige værdipapirer. (Stempelafgift og børsstempelafgift).*

(Fremsat 15/2 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling*

**Stavad (S):**

Da mit partis ordfører, hr. Camre, desværre er forhindret i at være til stede, skal jeg kun gøre et par bemærkninger, nemlig at dette jo først og fremmest er teknik. Der kan være nogle enkelte spørgsmål, vi gerne vil have belyst under udvalgsbehandlingen, men vi kan give tilslutning til de principper, der ligger i det lovforslag, som ministeren har fremsat.

**Aagaard (KF):**

Det konservative folkeparti hilser med tilfredshed, at man af dette lovforslag kan udlede en række naturlige regelsaneringer, samtidig med at lovforslaget også indeholder nogle administrative lettelser i forbindelse med opkrævningen af stempelafgift.

Det er udtryk for effektivisering, når ministeren med dette forslag forenkler de meget komplicerede og forskellige regler om stempelfrihed og samtidig letter administrationen ved at foreslå et mindstebeløb for stempelafgift på 50 kr. og helt at fjerne afgiften for dokumenter, der er omfattet af stempeloven, såfremt beløbet er under 50 kr.

Jeg føler også, at der er megen rimelighed i, at den nuværende godtgørelse af stempel-

afgift på mindst 10 kr. med dette lovforslag hæves til 50 kr.

Siden Danmarks tilslutning til EF har lovbestemmelserne fritaget dokumenter om sikkerhedsstillelse for licenser i forbindelse med ind- og udførsel i EFs medlemslande for stempelafgift, medens øvrige dokumenter har været omfattet af loven om stempelafgift.

Det har imidlertid ikke været tilfældet i flere af de øvrige EF-medlemslande, hvorfor vi føler det helt naturligt, at ministeren med dette forslag ligestiller danske importører og eksportører med deres kolleger i andre EF-lande, også selv om det betyder et tab i provenuet.

Blandt de forskellige regelsaneringer skal jeg kun nævne overførsel af tekstanmærkningen på finansloven til stempeloven, hvor ministeren kan fritage danske skibsværfter for stempelafgifter på dokumenter i forbindelse med overdragelse af skibe, og at den generelle opkrævningsregel for stempelafgift, som jeg tidligere omtalte, her betyder, at skibsskøder, hvis købesum ikke overstiger 10.000 kr., er stempelfri.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne tilsige lovforslaget en positiv behandling i udvalget.

**Birthe Rønn Hornbech (V):**

Lovforslaget er et led i regeringens regelsanering, og venstre har hele tiden arbejdet for, at lovgivningen forenkles både i ordlyd og for dem, der skal administrere den, hvorfor vi kan tilslutte os formålet med lovændringen.

Da der stort set kun er tale om rationaliseringer og ikke reelle ændringer, skal jeg indskrænke mig til at henlede opmærksomheden på lovens § 1, nr. 19, hvorefter dokumenter, der vedrører sikkerhedsstillelse over for staten i forbindelse med administrationen af De europæiske Fællesskabers landbrugsordninger, nu også bliver stempelfri.

Med disse bemærkninger kan venstre anbefale lovforslaget.

**Thoft (SF):**

Om ændringen i stempelafgiftsloven skal jeg på SFs vegne sige, at der er jo både godt og skidt mellem hinanden. Vi vil i udvalget se nærmere på en lang række spørgsmål.