

[Ove Jensen]

har de ikke været før. Derfor er udtrykket forkert.

Fremskridtspartiet vil ikke være med til at udvide den særlige indkomstskat, så i modsætning til det forslag, som før var til behandling, vil vi stemme imod dette forslag.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Jeg vil til den konservative ordfører sige, at det er rigtigt, at § 9, stk. 5, ophæves, og det ville måske nok have været rigtigt, om vi i bemærkningerne havde begrundet det specielt.

Men der er altså her ikke tale om en realitetsændring. Det fremgår af den nye § 9, stk. 4, i loven, hvor vi har ændret indledningsordene til: »Hvis den skattepligtige almindelige indkomst udviser underskud ...«. Denne formulering medfører, at underskud, som er opstået ved overførsel af underskud fra tidligere år, kan modregnes positivt i særlig indkomst, altså helt den samme retsstilling, som vi har i dag. Netop dette punkt er specielt omtalt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Hr. Rahbæk Møller spørger, hvorfor vi i det hele taget skal have en lov om særlig indkomst. Loven om særlig indkomst indeholder to ting. Den indeholder for det første en speciel skatteprocent, som under vores nuværende system spiller en rolle. Derudover indeholder loven om særlig indkomst en række regler om, hvorledes skatten beregnes, af hvilket beløb den beregnes, og hvorledes man kommer frem til det. Disse regler vil være af ganske særlig betydning ved det nye skattesystem.

Noget andet er, at man naturligvis kan tænke sig, at man en dag kan indarbejde disse regler i andre af de love, vi har, så vi forenkler lovstoffet. Det får vi jo nok mulighed for at overveje på et senere tidspunkt.

Når hr. Ove Jensen siger, at der her er tale om ny lovgivning, og at det ikke er konsekvensændringer af skattereformen, så er det ikke rigtigt. Det er rigtigt, at beskatningen af fonde og visse foreninger er ny. Den kom med skattereformen. Det fremgår tydeligt af loven om beskatning af fonde og foreninger, at fonde og foreninger i princippet skal beskattes på samme måde som aktieselskaber. Og det er som konsekvens af denne vedtagelse, at dette lovforslag gennemføres, for aktie-

selskaber er underkastet særlig indkomstbeskatning. Det skal fonde og foreninger også være. Der er bare ikke hjemmel til det, medmindre vi gennemfører dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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 sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 233:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftslempelse for biler med særligt trafiksikkerhedsfremmende udstyr).

(Fremsat 9/4 86).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Stavad (S):

Dette lovforslag har absolut intet med skattereformen at gøre. I parentesen, der forklarer, hvad lovforslaget vedrører, burde egentlig have stået »figenbladet«, for dette var vel det figenblad, som CD fik i forbindelse med påskepakken. Det var det, der betød, at CD accepterede, at den momsforhøjelse, som CD holdt så meget af, ikke blev gennemført, og at man accepterede yderligere elafgift. Lempelse i vægtafgiften var det, der fik CD til at bøje sig i første omgang, men den blev senere fjernet.

I stedet fik man, som vi har oplevet det tidligere, lidt på lempelse af vægtafgiften i forhold til sikkerhedsudstyr. Det bliver spændende at lytte til fru Bente Junckers sandsynligvis meget begejstrede ordførertale om et øjeblik. Der skal jo udvises en vis begejstring for at have et eller andet at dække sig bag, når der nu er så lidt realiteter i det.

[Stavad]

Må jeg sige om lovforslagets indhold, at socialdemokratiet naturligvis ønsker den størst mulige trafiksikkerhed. Under udvalgsarbejdet vil vi granske nærmere, om dette er en fornuftig og ordentlig måde at bruge det beløb på, som man skønner til et par hundrede millioner kroner. Vi vil have mere at vide om, hvilket udstyr man vil kunne få under den generelle forhøjelse på for personbiler fra 1.500 kr. op til 2.700 kr. og for varevogne fra 800 kr. til 1.000 kr. Hvad er det for udstyr, man vil kunne få, som vil betyde et virkeligt fremskridt for trafiksikkerheden, og er pengene – det må vi selvfølgelig derefter vurdere – givet rigtigt ud?

Det andet, vi vil undersøge under udvalgsarbejdet, er lettelsen på op til 7.500 kr. for blokeringsfri bremsesystemer. Er det kun nogle ganske få velhaverbiler, der kan udnytte den? Er det en lempelse for direktionvogne til over 400.000 kr., vi taler om her? Hvad der er på vej rent udviklingsmæssigt, er selvfølgelig også vigtigt. Vi har jo kunnet læse i dagspressen inden for den seneste tid, at der kommer noget, som også kan bruges for de mindre og dermed billigere biler.

Hvis vi kan få dokumentation for, at pengene rent faktisk giver større trafiksikkerhed, har vi en positiv holdning til forslaget, men vor endelige stillingtagen må afhænge af de oplysninger, vi får under udvalgsarbejdet. Det er vigtigt, når vi i folketinget kan bruge et par hundrede millioner kroner på trafiksikkerhed, at disse midler bruges rigtigt.

Hvis vi i stedet brugte midlerne hos trafikministeren til at trafiksikre nogle af de vejstrækninger og vejkryds, hvor der sker mange uheld, hvor vi oplever virkelig alvorlige ulykker, så tror jeg faktisk, vi fik større trafiksikkerhed for midlerne. Men vi er meget åbne over for argumentation i dette spørgsmål, og såfremt ministeren har en sund argumentation for substansen, for det reelle indhold, lader vi os meget gerne overbevise. Men hvis argumentationen alene er, at CD og fru Bente Juncker skal have et figenblad for at stemme en i øvrigt usmagelig afgiftspakke igennem, så kan vores sympati være på et meget lille sted.

Aagaard (KF):

Især fra bilbranchen er ofte fremført det synspunkt, at det er umuligt at få en dialog i

gang med politikerne om det fornuftige i afgiftsbeskatningen af sikkerhedsudstyr på biler, og at vi ikke ønsker at sætte os ind i tingenes sammenhæng. Når det drejer sig om ABS-bremsesystemet, mener jeg at kunne afvise kritikken, idet ingen kan betvivle dette systems sikkerhedsmæssige værdi under opbremsninger.

Derfor hilser vi også i det konservative folkeparti regeringens forslag om som et led i martspakken at nedsættelse registreringsafgiften meget velkommen. Det betyder jo nemlig, at de billigste blokeringsfri bremsesystemer, der i dag er på markedet, reelt bliver fritaget for afgift. Jeg vil i parentes bemærke til hr. Stavad, at det ikke kun er i biler til 200.000, 300.000 og 400.000 kr., at man kan få systemet, men helt ned til en pris af omkring 130.000 kr.

Der er dog en kategori af biler, vi meget gerne under udvalgsbehandlingen vil pege på også bør medtages i loven, nemlig turistbuser. For et årligt provenutab på ½ mill. kr. for staten kan man forsyne 85 turistbusser med blokeringsfri bremsesystemer. Det må være naturligt og muligt også at medtage disse og dermed stimulere en maksimal udnyttelse af det nye bremsesystem for at reducere antallet af trafikulykker og undgå menneskelige tragedier samt spare vort samfund for store udgifter til hospitalsvæsenet.

Vi ser også meget positivt på forhøjelsen af eksisterende beløbsgrænser for afgifts-nedsættelsen på de øvrige former for trafiksikkerhedsudstyr som rulleseleler på bagsædet, halogenforlygter m.m.

Alt i alt er det min opfattelse, at vi med regeringens ramme på 200 mill. kr. årligt til nedsættelse af registreringsafgiften på sikkerhedsudstyr yder et væsentligt bidrag i bestræbelserne for at forøge sikkerheden i trafikken. Kendsgerningen er jo, at det nu er et begrænset antal bilmærker, der fra fabrikken er forsynet med blokeringsfri bremsesystemer, men det vil være naturligt at følge udviklingen på dette område nøje.

Jeg skal tilsige forslaget en positiv behandling under udvalgsarbejdet.

Birthe Rønn Hornbech (V):

Venstre kan støtte dette forslag.

Jeg vil sige til hr. Stavad, at det er ikke altid det mindst væsentlige, som man kan

[Birthe Rønn Hornbech]

gemme bag et figenblad. Hr. Stavad skulle måske læse redegørelsesdebatten om færdselssikkerhed, som vi havde i efteråret. Da gik jeg på venstres vegne ind for afgiftslempelser for trafikikkerhedsfremmende udstyr, bl.a. ABS-bremser, så også i venstre er vi – med eller uden figenblade – godt tilfredse med lovforslaget.

Rahbæk Møller (SF):

Som det er sagt tidligere i debatten, så er det CDs figenblad, vi behandler her. Vi har ikke meget sympati for figenblade i almindelighed og heller ikke for dette. Hvis man skal ind på at fritage sikkerhedsudstyr for afgifter – hvilket er en god idé – skulle man snarere ind på forslag af den art, som SF tidligere er kommet med, nemlig reducere registreringsafgiftens afhængighed af værdien og bruge andre kriterier som f.eks. energiforbrug.

Jeg vil dog erkende, at der i forslaget ligger et element, der muligvis kan være fornuftigt. Jeg tænker på afgiftsfritagelsen for blokeringsfri bremses. Det vil vi godt undersøge. Vi har de samme betænkeligheder som hr. Stavad om, hvilke biler der omfattes, og jeg har også undret mig over at se, at der i forudsætningerne er regnet med, at 4.000 ud af 140.000 nye bilejere vil benytte sig af denne mulighed. Heraf kan jeg slutte, at enten vil det have meget ringe betydning, fordi langt de fleste biler vil køre rundt uden blokeringsfri bremses, eller også er provenuskønnet helt i skoven.

Men vi vil kigge på lovforslaget i udvalget, og det er da muligt, vi lader os overtale til at undlade at stemme.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Nu er det vist gået op for alle, der hører debatten, at det ikke blot er direktionsbiler og andre meget dyre biler, der har blokeringsfri bremses. De findes også i mellemprisbilerne, og den billigste kan for fremtiden fås for 130.000 kr.

Jeg vil gerne sige om dette lovforslag, der bliver kaldt et figenblad af hr. Stavad, at hvis det er et figenblad – hvad enten det er et figenblad for CDs ordfører, fru Bente Juncker, eller for CDs gruppeformand, hr. Bollmann – så er jeg meget stærk tilhænger af figenblade. Jeg tænker tilbage på de diskussioner, vi tidligere har haft med skatteminister for bare

at få overført nogle få millioner kroner ekstra til sikkerhedsudstyr. Her kommer pludselig et meget stort beløb. Jeg er godt tilfreds med, at det afsættes til at gøre bilerne sikrere. Jeg er overbevist om, at provenutabet hurtigt sparer sig selv ind, fordi der kommer færre på hospital.

Bente Juncker (CD):

Det var meget lyrisk at høre hr. Stavad tale om figenbladet. Men hr. Stavad glemte en afgørende ting, nemlig de 200 mill. kr., vi fik på benzinen. Når det endelig skal være, vil jeg gerne have æren for det hele, og det var altså 10 øre pr. liter, benzinen blev nedsat.

Jeg vil gerne sige til hr. Stavad, at det passer jo ikke, at det kun er luksusbiler. Det er rigtigt, at man kan købe en BMW med blokeringsfri bremses, og disse bremses koster 36.000 kr. Men nu er der kommet en billigere bil i handelen, og det er en Ford Escort, det må jeg vel godt sige herfra. På denne Ford Escort er registreringsafgiften 7.412 kr. Så vidt jeg kan se, svarer det meget godt til det beløb, som skatteministeren har sat i sit forslag, nemlig 7.500 kr., så jeg tror ikke, at der er nogen, der bliver snydt. Og jeg vil da gerne medgive, at med den bilbeskatning, vi har herhjemme, også fra dem, der har haft regeringsmagten, før vi fik hr. Foighel som skatteminister, har det været svært at få råd til andet end en Ford Escort.

Centrum-demokraterne kan støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Jeg vil bare spørge fru Bente Juncker, om hun kan huske, hvor meget benzinen steg, efter at CD havde fået den nedsat med 10 øre pr. liter.

Lenger (VS):

Det lyder selvfølgelig godt, at der skal bruges 200 mill. kr. til lempelse af registreringsafgiften, når det gælder trafikikkerhedsfremmende udstyr. Men vi er lidt i tvivl om, om lige præcis det udstyr, der er nævnt i bemærkningerne, er det vigtigste at subsidiere på denne måde. Man kunne forestille sig, at der indgik miljømæssige kriterier i nedsættelsen af registreringsafgiften, eller overveje,

[Lenger]

som hr. Stavad var inde på, om 200 mill. kr. for trafikikkerheden overhovedet skal anvendes på registreringsafgiften. Måske kunne man ved forbedring af vejanlæg, ved at forbedre cyklisterne eller de gåendes vilkår opnå langt mere for 200 mill. kr. indsat i trafikikkerhedens tjeneste.

Men lad det nu ligge. Vi vil se, hvad der kommer ud af de spørgsmål, som uden tvivl bliver stillet ved forslaget videre behandling, og til sin tid vil vi så tage stilling til, om vi vil stemme for det. Umiddelbart er vi rimeligt positive, men vi vil godt først se, hvilke besvarelser der kommer.

Det undrer os meget, at CD er tilfreds med dette forslag. Hvis man husker tilbage på, hvad det faktisk var, CD sagde i forbindelse med behandlingen af påskepakken, hvilke bilister CD især gik i offensiven for, så var det jo ældre mennesker, som havde deres bil stående hjemme i garagen, ikke fordi de kørte specielt meget i den, men de havde i hvert fald brug for den. Det var meget vigtigt for CD at forsvare bilen netop for disse ældre mennesker. Og nu bliver kompensationen til bilejerne altså givet i form af en nedsættelse af registreringsafgiften.

For mig at se er det en anden gruppe af bilejere, der får fordel af dette forslag, end den gruppe, som CD gjorde så meget ud af at forsvare i forbindelse med påskepakken. Det vil jo typisk være ved nyanskaffelse, at man kan trække dette tilskud hjem, og det er ikke den gruppe af bilejere, som CD gjorde så meget ud af.

Men det må CD selvfølgelig selv om; et figenblad kan jo dække over så mange ting. Så vi vil blot meddele, at vi i første omgang er positive over for tankerne i forslaget, men godt vil se en række af besvarelserne i udvalget, før vi tager endelig stilling.

(Kort bemærkning).

Bente Juncker (CD):

Jeg bliver nødt til at repetere vores politik på området for hr. Lenger. Det er ikke bare de ældre, det er også de unge, og det helt primære for CD, hvis vi får magt, som vi har agt, bliver at fjerne registreringsafgiften.

(Kort bemærkning).

Lenger (VS):

Er det ikke rigtigt, fru Bente Juncker, at dette forslag kun i ganske begrænset omfang vil komme de mennesker til gode, der har en lidt ældre bil stående hjemme i garagen, som de kun kører lidt i, men som de skal have, fordi de har brug for den en gang imellem? Er det ikke rigtigt, at de mennesker, der ikke vil være specielt tilbøjelige til at udskifte deres bil, ikke rigtig får nogen fordel af det her forslag?

Kofod-Svendsen (KrF):

Jeg skal meddele, at kristeligt folkeparti kan tilslutte sig det fremsatte lovforslag. Vi mener, det er væsentligt at fremme trafikikkerheden. Det lægger dette forslag op til, og det synes vi er helt fint.

Ove Jensen (FP):

Forslaget er et typisk velhaverforslag, der vil gavne direktører og fabrikanter, der køber en bil i prisklassen mellem 700.000 kr. og 1 mill. kr. Hvis nogen er i tvivl om, hvad det er for biler, der er udstyret med blokeringsfri bremses, kan jeg nævne, at Mercedes, som er en af de dyreste biler, vi har på markedet i dag, laver modeller, der koster mellem 500.000 og 600.000 kr., som ikke er udstyret med blokeringsfri bremses. Hvis man vil have en Mercedes, som fra fabrikkens side er udstyret med blokeringsfri bremses, og hvor det ikke er ekstraudstyr, skal man op i prisklassen mellem 700.000 og 900.000 kr. Det er sådanne biler, man her står og taler om, der skal have afgiftsfrihed for blokeringsfrie bremses; det er det reelle i forslaget.

Det er så korrekt, at der er kommet en anden type nu, som har lavet en efterligning, en Ford Escort. Men indtil dato har det været de biler, der har kostet knap 1 mill. kr.; der fra fabrikkens side er udstyret med blokeringsfri bremses.

Fru Bente Juncker sagde, at hun ikke mente, der var nogen, der var blevet snydt med de aftaler her. For det første er både fru Bente Juncker og CD blevet snydt, endda ganske alvorligt, ved at de er med til både en højere benzinafgift, en højere olieafgift og en højere elafgift. Men det er så, hvad det er; dem har jeg ikke den store medynk med.

Men alle de mennesker, som skal køre i en bil, som skal købe den dyre benzin, de er virkelig blevet snydt, så vandet driver af

[Ove Jensen]

dem. Arbejdsmand Jensen i Ringkøbing amt, som nu skal give en krone mere for hver liter benzin, han skal hælde på sin gamle bil for at komme til sit arbejde og fra sit arbejde, han har i hvert fald ingen gavn af, at direktøren eller fabrikanten, der køber en bil til 700.000, 800.000, 900.000 kr., sparer lidt i afgift for at få nogle blokeringsfri bremses. Det er et rigtig asocialt forslag.

Jeg vil godt tilføje, at nu er skaden jo sket med alle de afgiftsforhøjelser på benzin og på olie osv., og så kan man sige, at det her er et lille plaster på såret. Selv om vi ikke synes, det er et særlig godt forslag, vil vi alligevel stemme for det, fordi det er det eneste lille plaster på det sår, man tilføjede alle almindelige biler med påskepakken.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Ove Jensen, at der er intet unaturligt i, at de dyre biler, fra 400.000–500.000 kr. og måske op til 1 mill. kr., har dette system monteret. Det betyder ikke noget på en bil til 700.000 kr., som hr. Ove Jensen nævnte, at investere 35.000 kr. i dette system. Det er jo en forhøjelse på 5 pct. Men med hensyn til de billigere biler, indtil 100.000 kr., hvor montering af blokeringsfrie bremses betyder en merudgift på ca. 30.000 kr., er det en forhøjelse på 30 pct. af den pris, bilisterne skal give. Det, der er perspektivet i dette forslag, er netop, at det motiverer fabrikanter af de mindre bilmærker til også at montere dette trafikikkerhedsmæssige udstyr.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Socialdemokratiets ordfører, hr. Stavad, har naturligvis ret i, at dette lovforslag er et resultat af eller et led i påskepakken, og det var måske derfor, hr. Stavad var så sur over dette lovforslag. Det skyldes måske, at hr. Stavad ikke er med i påskepakken, som dette er et led i.

Hr. Stavad mente, at de 200 mill. kr. kunne benyttes bedre, hvis man gav dem til trafikministeren. For at hr. Stavad ikke skal være urolig, kan jeg sige, at jeg ved ganske positivt, at trafikministeren er helt enig i det lovforslag, vi diskuterer nu, og bakker det op.

Den konservative ordfører, hr. Aagaard, rejste et spørgsmål, som jeg synes er meget vigtigt, nemlig om lovforslaget også skal omfatte turistbusser. Hr. Aagaard pegede dér på et problem, som desværre er blevet sørgelig aktuelt, og antydede, at man for et mindre beløb kunne trafikisikre disse transportmidler, som jo beforder mange mennesker.

Jeg vil gerne, nu da spørgsmålet er rejst, give tilsagn om at overveje, om der er mulighed for også at sikre turistbusser. Hvis der ikke er det umiddelbart, vil der måske være mulighed for under udvalgsbehandlingen at tilpasse lovforslaget på en sådan måde, at turistbusser også kommer ind under denne lempelse, der tjener trafikikkerheden.

Jeg har en enkelt bemærkning til hr. Ove Jensen, der rejste spørgsmålet om, hvem der vil have gavn af dette lovforslag, og nævnte forskellige mennesker fra Ringkøbing amt, som jeg ikke kender. Jeg tror, man skal se dette lovforslag i en meget bredere sammenhæng: trafikikkerheden gavner os alle, trafikikkerheden gavner samfundet. Det er et spørgsmål om en besparelse i udgifterne for det offentlige. Det er et spørgsmål om at redde menneskeliv, og det er et spørgsmål om at redde menneskers førlighed. Når man ser det på den måde, vil der være en opbakning bag dette lovforslag, det fortjener, og som jeg foreløbig takker for.

(Kort bemærkning).

Ove Jensen (FP):

Jeg kan være enig med skatteministeren i, at trafikikkerhed er en god ting, men med den påskepakke, man har vedtaget, og med de store udgifter, man har pålagt den ganske almindelige bilejer, som kører i en gammel og udslidt bil, til det daglige transportbehov, vil han aldrig nogen sinde få råd til at købe en ny bil med det sikkerhedsudstyr, som man nu sætter afgiften ned på. Derfor er det, som jeg sagde, et asocialt velhaverforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Meddelelser fra formanden:**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Det udenrigspolitiske nævn (16/4 86):

Udtræder: Ole Espersen (S)

Nyt medl.: Svend Jakobsen (S)

Udtræder som stf. for Svend Auken (S): Ritt Bjerregaard (S)

Ny stf. for Svend Auken (S): Kelm-Hansen (S)

Udtræder som stf. for Kjeld Olesen (S): Kelm-Hansen (S)

Ny stf. for Kjeld Olesen (S): Ritt Bjerregaard (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 17. april 1986, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 14.35
