

[Skatteministeren]

hedshandling, fordi det indebærer, at der gælder samme vilkår for skibene, uanset hvilket af registre de melder sig ind i, men der er stadig den store fordel for skibe i udenrigsfart ved at være registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, at det giver mulighed for at udbetale lavere løn til de søfarende, som til gengæld er fri for at betale skat af hyren.

Alt i alt har der været en overvejende positiv tilslutning til dette forslag, og det vil jeg på regeringens vegne sige tak for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

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:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 226:

Forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven. (Handicapvenlige hyrevognes fritagelse for moms).

Af Kofod-Svendsen (KRF) m.fl.
(FremSAT 5/4 89).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Kristeligt Folkepartis forslag går ud på at fritage handicapvenlige hyrevogne for moms. Som forslagsstillerne selv nævner i bemærkningerne til forslaget, vil det næppe være i overensstemmelse med de gældende EF-regler, der regulerer beregningsgrundlaget for medlemslandenes momssystem.

Det er nævnt i forslaget, at Danmark kan indlede forhandlinger med EF-Kommissionen om at etablere de fornødne undtagelsesbestemmelser, men jeg er nødt til at sige, at tosidige forhandlinger mellem Danmark og Kom-

missionen næppe kan løse problemet. Hovedprincippet på både dansk og på EF-plan er jo, at al erhvervsmæssig omsætning af varer og ydelser er afgiftspligtig, medmindre den pågældende vare eller ydelse udtrykkelig positivt er undtaget fra afgiftspligten. Det er jo ikke tilfældet i den konkrete situation, og da indførelsen af en særlig regel for Danmarks vedkommende i princippet bidrager til at undergrave momssystemets neutrale virkning, uanset hvor prisværdigt formålet er, skal de øvrige EF-lande involveres for at give tilslutning til en evt. dansk særordning på dette område.

Uden at give udtryk for overdreven pessimisme kan jeg udmærket forestille mig, at et forslag om en dansk regel om særbehandling inden for afgiftsområdet ikke vil blive mødt med den helt store entusiasme hos vore kolleger i EF, så vi skal altså være forberedt på, at EF-reglerne er den første hindring, der skal passes.

Nu vil der jo i Skatte- og Afgiftsudvalget være mulighed for en mere indgående drøftelse af hele denne problematik, så det spørgsmål vil jeg lade ligge og i stedet vende mig mod de særlige danske forhold for at se, om der er tungtvæjende hensyn, som berettiger til en momsfritagelse ved salg af handicapvenlige hyrevogne til taxavognmænd. Jeg er ganske enig med forslagsstillerne i tanken om at forbedre de individuelle transportmuligheder for handicappede i kørestole, og det glæder mig også meget at se den stadigt voksende erkendelse af de praktiske besværligheder, disse mennesker konfronteres med i hverdagen.

Det er denne øgede bevidsthed over for de handicappedes vanskeligheder, som i den sidste ende bedst bidrager til at løse opgaven, men jeg synes også, at vi på afgiftssiden har gjort en hel del for at lette deres forhold. Lad mig minde om, at i 1987 blev hyrevogne, der er indrettet til transport af mindst én person i kørestol, helt fritaget for registreringsafgift, en meget væsentlig lempelse, som i allerhøjeste grad skulle skabe et incitament for taxavognmændene til at købe specialindrettede vogne. Dertil kommer, at udgiften til særligt invalideudstyr, der installeres i almindelige køretøjer, holdes helt uden for afgiftsberegningen og herved kommer mange bilejere til gode.

Men på trods af disse afgiftslempler og fritagelser, som begunstiger indkøb af hyrevogne

[Skatteministeren]

til brug for transport af handicappede i kørestole, synes der ikke at være sket en større udvikling på området. Jeg har en fornemmelse af, at det ikke er registreringsafgiften, der har afholdt vognmænd fra køb af sådanne specialindrettede taxaer, og derfor er jeg heller ikke overbevist om, at en momsfritagelse vil forbedre situationen. En forklaring på det begrænsede antal handicaptaxaer kunne være, at en kørestolsbruger ikke altid kan transporteres i en almindelig personbil. Der er kun ganske få bilmodeller til rådighed på markedet, der opfylder de særlige betingelser for handicapkørsel, og det er jo ikke sikkert, at disse modeller i øvrigt svarer til vognmændenes ønsker og behov.

På den baggrund er det min opfattelse, at en momsfritagelse for taxavognmænds indkøb af handicapvenlige taxaer ikke i sig selv vil medføre en stigning i antallet af sådanne køretøjer, og så må vi jo heller ikke glemme det konkurrencemæssige aspekt. Det vil være vanskeligt at opretholde en ordning, der helt fritager handicapvenlige hyrevogne for moms, i betragtning af, at de samtidig i vidt omfang vil blive benyttet til almindelig passagertransport og på den måde opnår en urimelig begunstiggelse i forhold til de øvrige taxavognmænd.

Selvfølgelig skal vi tilstræbe at tilbyde handicappede i kørestol bedre og flere individuelle transportmuligheder, men det er regeringens opfattelse, at det kan gøres mere effektivt ad andre veje end ved at ændre momsloven.

Stavad (S):

Jeg vil gerne på Socialdemokratiets vegne give fuld og hel tilslutning til intentionerne i Kristeligt Folkepartis forslag. Vi er meget enige i, at vi bestræber os for at sikre bedre muligheder for handicappedes mobilitet, også når vi taler om individuel personbefordring, og at der er behov for at se på problemstillingen.

Skatteministeren har i sin indledning fejlet meget ind under EF-gulvtæppet, men jeg var glad for, at ministeren ikke stoppede dér, fordi der fortsat er en tendens til, at man forsøger at løse ethvert problem ved at begrænske det i vort skatte- og afgiftssystem, også når det er uhenigtsmæssigt. Og jeg mener, at den løsning, Kristeligt Folkeparti foreslår her, er uhenigtsmæssig ud fra næsten enhver synsvinkel. Vi får nogle uhenigtsmæssige forvriddninger og asymmetrier i vores momssystem. Derudover

er jeg enig med skatteministeren i, at det er et meget stort spørgsmål, om vi får flere handicapvenlige taxaer på gaden ved dette her initiativ. Det vil jeg godt sætte et stort spørgsmålstegn ved.

Derimod tror jeg, vi bør se på problemstillingen i forbindelse med den nye hyrevognslov, som regeringen havde bebudet i denne folketingssamling i lovkatologet. Nu ser det ikke ud til, at vi får den i denne samling, men jeg synes, det bør tages op i den forbindelse.

Socialdemokratiet må afvise Kristeligt Folkepartis løsningsmodel, men vi vil meget gerne fortsætte udviklingsarbejdet på området sammen med andre partier i Trafikudvalget, hvor vi just har skrevet en betænkning, og hvor trafikministeren har lovet at fremsætte lovforslag i folketingssamlingen 1989-90 om, at samtlige nyanskaffede busser i Danmarks kollektive trafik skal være udstyret således, at bevægelseshæmmede med eller uden kørestol kan befordres. Det er et godt skridt, et godt tilsagn fra trafikministeren om den kollektive trafik, og vi vil meget gerne være med til at sikre, at vore handicappede medborgere får en tilsvarende mulighed for individuel personbefordring, men ikke sådan, som det er anvist her, for det er en dårlig måde at løse problemet på og også et meget stort spørgsmål, om vi overhovedet løser det.

Socialdemokratiet kan give tilsagn om, at vi gerne vil være med til at finde løsninger på problemerne og sikre de handicappedes muligheder for at kunne bevæge sig rundt i samfundet, men vi må skuffe med, at vi hverken mener, dette forslag løser problemet eller er hensigtsmæssigt.

Pernille Sams (KF):

Det Konservative Folkeparti har megen sympati for begrundelsen for forslaget, nemlig at forbedre de individuelle transportmuligheder for handicappede i kørestol.

Men forslaget vil medføre en hel række uheldige virkninger, som det er udformet her. Dels er det formentlig uforeneligt med EF-momsbestemmelserne, som skatteministeren allerede har beskrevet det, dels vil en vedtagelse medføre en ganske omfattende konkurrenceforvriddning vognmændene imellem. Det vil betyde store prisforskelle på hyrevognene og i omkostningerne for vognmændene, selv om det for den altovervejende del fortsat vil være de sam-

[Pernille Sams]

me kunder, de to vogntyper skal betjene, idet jeg går ud fra, at Kristeligt Folkeparti ikke vil foreskrive, at disse handicapvenlige taxaer kun må transportere handicappede. Dette er næppe realistisk at forestille sig, men disse ting kan vi måske få nærmere belyst i udvalgsarbejdet.

Hr. Stavad nævnte, at trafikministeren i den næste folketingssamling vil fremsætte et lovforslag om handicappedes transport med offentlige transportmidler, og jeg tror, det forslag på mange områder vil tage samme udgangspunkt som Kristeligt Folkepartis. Derfor finder Det Konservative Folkeparti, det vil være hensigtsmæssigt at se disse ting i sammenhæng, og vi må afvise det forslag, vi behandler her.

Jens Thoft (SF):

Da SF's ordfører, hr. Bjørn Poulsen, ikke kan være til stede på grund af sekretærmøde i huset, skal jeg på hans vegne give tilsagn om at støtte handicapvenlige hyrevogne. At det vil stride imod EF-regler, forstyrrer ikke vores nattesøvn, vil jeg gerne understrege. Men skal støtten ske netop gennem fritagelse for moms, og er problemet ikke, at taxavognmændene tjener deres penge ved at frikøre bilerne og ikke køre hyrevognskørsel? Når man udnytter denne afgiftslempelse for handicapvenlige hyrevogne i dag, er prisen, at man må afgive frikørselsretten. Er det ikke her, det egentlige problem ligger? Vi er altså meget positive over for forslagens intentioner, men lidt i tvivl om, hvorvidt det er en indirekte støtte til en enkelt autoforhandler, som forhandler de såkaldte London-taxaer, eller generelt set løser problemet og rammer tilstrækkelig præcist.

Vi deler helt undtagelsesvis – selv en blind høne kan jo finde et korn – regeringens betænkeligheder, men jeg vil godt understrege, at fra SF's side ligger der ikke en afstandtagen fra den valgte løsningsmodel. Det vil vi undersøge i udvalget, men vi tvivler på – det skal ikke være nogen hemmelighed – om metoden er den optimale. Det er vigtigt at understrege, at de handicappedes muligheder for at komme rundt i vort samfund bør støttes og modtages mest muligt positivt, og det er intentionerne med forslaget. Derfor SF's positive holdning.

Svend Heiselberg (V):

Et sådant lovforslag kan altid samle en del sympati, for hvem vil ikke gerne gøre noget for

bevægelseshæmmede mennesker. Venstre har altid haft den største forståelse for disse mennesker, og jeg synes også, at det ud fra ministerens tale klart fremgik, at der allerede er taget en række hensyn. Det manglede også bare.

Venstre må med samme argumenter, som skatteministeren har fremført, afvise lovforslaget.

Aage Brusgaard (FP):

Fremskridtpartiet kan selvfølgelig godt finde en hel del gode og saglige argumenter for at støtte forslaget, ikke mindst at det ville give et større udbud af transportmuligheder for kørestolsbrugere, hvis ellers vognmændene vil benytte en eventuel lovvedtagelse.

Imidlertid har Kristeligt Folkeparti skrevet i bemærkningerne, at lovforslaget direkte strider mod en EF-bestemmelse, som Danmark har tiltrådt. Derfor mener Fremskridtpartiet, at forslaget kommer på et forkert tidspunkt og må indgå i en større sammenhæng om moms- og afgiftsændringer i forbindelse med en større EF-harmonisering.

Jeg må altså sige til Kristeligt Folkeparti, at fremskridtsgruppen har vejet plusser og minusser imod hinanden, men på nuværende tidspunkt må sige nej til forslaget.

Arne Melchior (CD):

Jeg har med interesse lyttet til skatteministerens indlæg, og jeg vil godt beskæftige mig lidt med det, idet jeg finder, at der er en række logiske og omtankemæssige brist i det.

For det første tror jeg ikke, at denne lille sag vil undergrave momssystemets neutrale virkning, det er vist at skyde med store kanoner, men heller ikke synspunktet om EF-besværlighederne. I modsætning til hr. Jens Thoft vil vi naturligvis meget gerne rette os efter EF-regler, men hvem siger, at EF-landene ikke gerne vil købe den idé?

Hvis der et sted fremkommer en idé, som alle er enige om er god, men bliver hindret af nogle regler, har man dog ret til at forsøge at lave dem om på en fornuftig måde, og det er da meget sandsynligt og tænkeligt, at man vil klappe i sine små hænder og sige: Jamen der kommer da noget godt fra Danmark dér. Så det frygter jeg ikke, det bør i hvert fald ikke være uforsøgt.

Så kommer hovedpunktet i det, jeg ikke kan forstå i ministerens tale. Ministeren er ikke

[Arne Melchior]

overbevist om, at momsfritagelse vil bedre situationen. Jeg tør heller ikke sige, at jeg er overbevist om det, men så må spørgsmålet være: And so what? – nå, undskyld, vi skal vel nok tale dansk her – og hvad så? Hvis det ikke løser problemet, så bliver der ikke noget tab for statskassen og ingen manglende neutralitet i moms-systemet. Hvis der stadig væk ikke er nogen, der vil anskaffe de vogne, hvad jeg godt kunne tænke mig der er, går statskassen og skatteministeren jo ikke glip af noget, ergo kunne han lige så godt tilslutte sig. Jeg skal nemlig gøre opmærksom på, at disse vogne er gode for mange flere end kørestolsbrugerne. Hensynet til dem er i og for sig nok for mig, men noget i retning af 20 pct. af befolkningen har vanskeligt ved at gå ind i mange af de typer, der nu kører som hyrevogne, fordi de har dårlige ben eller dårlige rygge, og dér er en handicapegnet bil meget velegnet.

Skatteministeren sagde til sidst, at han mente, at den gode intention bag loven kan opnås mere effektivt ad andre veje end ved ændring af momsloven. Hr. Jens Thoft var inde på noget lignende, at det måske ikke var den maksimale løsning, og så må man jo spille bolden tilbage og spørge, hvordan det kan gøres mere effektivt. Kom med ideen, lad os tale om den og samarbejde. Alle er enige om, at intentionerne er gode, men at det ikke er den mest effektive og maksimale måde. Jamen så lad os finde den i fællesskab!

Jeg vil slutte med at sige, at henvisningen til, hvad det lykkedes at opnå uden om regeringen, hvad busserne angår, ikke spiller ind på taxaområdet. Nogle ordførere siger, at det skal ses i sammenhæng, det kan man da godt, men fordi man løser én side af problemet, skal man ikke undlade at løse en anden side af det! Da formålet med al handicappolitik er, at de handicappede skal have tekniske muligheder for at klare sig lige så godt i samfundet som ikke-handicappede, er den omstændighed, at man har løst det eller begynder at løse det for bussernes vedkommende, ikke noget argument for, at vi ikke også skal søge en løsning på taxaområdet.

Jeg skal derfor tilslutte mig ideen bag forslaget, tilsige et positivt samarbejde og opfordre alle de ordførere, der har udtrykt sympati for det, om enten at komme med noget, der er endnu bedre – det ville da være skønt – eller i det mindste at kunne gå ind for dette, som skatte-

ministeren altså ikke forventer at tabe ret mange penge ved. Og vi er jo alle interesserede i, at hans pengepung skal balancere.

Lysholm Christensen (KRF):

Jeg skal takke for de meget positive tilkendegivelser, der er kommet om forslaget intentioner, de var jo næsten enslydende fra alle partier, så det vil jeg gerne kvittere for. Det er altid godt, når nogen giver én ret i, at man har et rigtigt sigte med det, man gerne vil. Vi har også noteret os, at flere har udtrykt, at man gerne vil se på spørgsmålet i sammenhæng med en bredere løsning for hele området på et senere tidspunkt. Det er vi naturligvis åbne over for, og vi er klar over, at der er andre problemer på området, som ikke er indeholdt i forslaget.

Det blev påpeget, at et af problemerne ligger i frikørsordningen, og her ligger et væsentligt spørgsmål, som vi bør se på. Men vi må konstatere, at der i øjeblikket mangler et incitament til at købe handicapvenlige taxaer, for de findes ikke i gadebilledet. De taxaer, der findes, er mildest talt ikke venlige, hverken over for decideret handicappede, eller over for folk, der blot har lidt bevægelsesproblemer. Vi mangler et incitament til at investere i sådanne hyrevogne, derfor eksisterer problemet, og vi må have gjort noget ved det. De eksisterende ordninger om registreringsafgift, som skatteministeren nævnte, har ikke været med til at løse problemet. Det har ikke været tilstrækkeligt til at tilskynde vognmændene til at investere i disse køretøjer.

Så skal jeg i øvrigt også takke hr. Arne Melchior for de synspunkter, der kom til udtryk for lidt siden, og som jeg må erklære mig helt enig i. Det kunne jo være, at EF ville købe denne idé. Vi skal ikke uden videre lade spørgsmålet afvise, blot fordi det strider mod EF's synspunkter. Vi har jo på andre områder nogle afvigende synspunkter om EF-spørgsmål, hvor vi f.eks. på miljøområdet prøver at påvirke EF. Her var måske også et område, hvor vi kunne forsøge at sælge ideen til EF.

Jeg skal blot takke for den positive holdning til intentionerne og konstatere, at forslaget i den foreliggende form ikke har stor udsigt til at blive vedtaget, men vi ser frem til, at vi kan lave en bredere løsning på et senere tidspunkt.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Mine bemærkninger i denne omgang knytter

[Skatteministeren]

sig især til de betragtninger, som hr. Arne Melchior og hr. Lysholm Christensen fremkom med.

Jeg vil gerne gentage, at også regeringen er fuldstændig enig i det positive sigte, der ligger bag forslaget, og jeg vil gerne understrege, at jeg har ikke afvist forslaget med henvisning til gældende EF-regler, men jeg har påpeget, hvilke vanskeligheder forslaget indebærer i forhold til gældende EF-regler.

Sådan som forslaget er udformet, tilsigter det ikke i momsmæssig forstand egentlig at momsfritage salget af handicapvenlige taxaer til vognmænd. Forslaget er formuleret på en sådan måde, at det er indsat i momslovens § 12, stk. 1, hvorefter varen ikke formelt fritages, men snarere pålægges en nulsats, og denne konstruktion medfører, at automobilimportøren skal erlægge 22 pct. i moms i indførslen af den handicapvenlige taxa, men derimod ikke skal opkræve moms af videresalget til en vognmand. Importøren bevarer herved sin fradragsret for den indgående moms uden at have en udgående moms, der skal modregnes, og det stiller selvsagt forhandleren i en meget, meget gunstig position.

I forhold til EF er det sådan, at der i henhold til 6. momsdirektiv ikke af medlemsstaterne kan indføres nye bestemmelser med nulsatser. Nulsatsordninger, som var gældende i medlemslandene forud for direktivets ikrafttræden, er af EF tilladt opretholdt, men det er altså ikke muligt uden videre at indføre nye nulsatsordninger, og sådan som Kristeligt Folkeparti har formuleret sit forslag, er det et forslag om en nulsatsordning. Jeg gentager, at det blot er en beskrivelse af nogle ikke uvæsentlige problemer i forbindelse med forslaget.

Hr. Lysholm Christensen var også inde på de særlige aspekter omkring frikøbsordningen. Det er sådan, at almindelige taxaer, hvor registreringsafgiften udgør 20 pct., på visse betingelser kan omregistreres til privat brug uden yderligere afgiftsberigtigelse. Taxaen kan herefter sælges med økonomisk gevinst.

En handicapvenlig hyrevogn, som ganske vist er fritaget for registreringsafgift, skal afgiftsberigtiges på grundlag af vurderingsværdien, når den overgår fra erhvervsmæssig til privat brug. Netop af den årsag er mange taxa-vognmænd nok ud fra en økonomisk betragtning tilbøjelige til at vælge en normalt indrettet

hyrevogn, og yderligere er det vel også sådan, at en handicapindrettet taxa vanskeligere kan sælges, efter at den er færdigbenyttet som handicaptaxa. Disse særlige aspekter omkring frikøbsordningen er nok den væsentligste årsag til, at der ikke er nogen særlig udvikling på dette område, og det er givet et problem, der er langt væsentligere end spørgsmålet om momsbelastning, og det var det, jeg sigtede til med mine bemærkninger om, at en momsfritagelse nok ikke i sig selv ville løse problemerne.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Nu fik skatteministeren rettet lidt op på det til sidst, for der er jo gode ting i EF, og der er mindre gode ting i EF alt efter temperament. Jeg synes, det ville være forkert, hvis det stod tilbage efter denne debat, at det er EF-bindinger og EF-regler, der forhindrer os i at gennemføre en ordentlig behandling af vore handicappede med hensyn til individuel personbefordring.

Jeg synes, at EF-argumentet er en parentes. Jeg synes, at det, det handler om, er at skaffe en løsning, som sørger for, at der er flere vogne på gaden, som kan transportere handicappede medborgere. Den løsning, vi er præsenteret for i dag, giver ud fra alle nøgterne vurderinger ikke det resultat. Derfor synes jeg også, at jeg sammen med forslagsstillerne kan notere med tilfredshed, at så at sige alle ordførere har været enige i, at vi har et problem her, at det problem bør vi løse hurtigst muligt, og at vi i forbindelse med hyrevogsloven og i forbindelse med de gældende frikørselsregler, vi har, må sikre, at de bliver sådan indrettet, at vi til enhver tid har mulighed for på ordentlig, anstændig vis at tilbyde individuel personbefordring for vore handicappede.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

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.

Meddelelser fra formanden:**Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Kulturudvalget (18/4 89):

Udtræder: Jette Pors (CD)

Ny stedf.: Arne Melchior (CD)

Erhvervsudvalget (18/4 89):

Udtræder: Bjørn Westh (S)

Nyt medl.: Taanquist (S)

Udtræder: Svend Andersen (S)

Nyt medl.: Klaus Hækkerup (S)

Udtræder: Lissa Mathiasen (S)

Nyt medl.: Jytte Andersen (S)

Udtræder: Jimmy Stahr (S)

Ny stedf.: Grete Schødts (S)

Erhvervsudvalget (19/4 89)

Udtræder: Taanquist (S)

Nyt medl.: Bjørn Westh (S)

Udtræder: Klaus Hækkerup (S)

Nyt medl.: Svend Andersen (S)

Udtræder: Jytte Andersen (S)

Nyt medl.: Lissa Mathiasen (S)

Udtræder: Grete Schødts (S)

Ny stedf.: Jimmy Stahr (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 20. april 1989, kl. 10.00.

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

Mødet hævet kl. 14.08
