

Lysholm Christensen (KRF):

Jeg vil føje mig til rækken af korte talere og bare give min tilslutning til lovforslaget.

Boligministeren (A.O. Andersen, fg.):

Jeg ved ikke, om jeg kan slå rekorden i kort-hed, men jeg takker for den velvillige modtagelse, og jeg har med interesse og med meget stor glæde noteret mig, at det netop var SF's ordfører, der gav udtryk for den i bedste forstand folkeligt europæiske tilgang til dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

24) Første behandling af lovforslag nr. L 115:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov nr. 489 af 30. juni 1993 om ændring af lov om energifgift af mineralolieprodukter m.v. (Tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer og fremskyndet forhøjelse af benzinafgiften).

Af skatteministeren (Stavad).
(Fremsat 7/12 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Pernille Sams (KF):**

Da vor ordfører, hr. Aagaard, ikke kan være til stede, skal jeg redegøre for Det Konservative Folkepartis holdning til denne sag.

Vi er enige med regeringen i synspunktet om, at bilbranchen i nogle år har haft dårlige konjunkturer, hvilket har ført til lavere salgstal

end i normale gennemsnitsår, og at der ud fra et miljø- og trafikikkerhedsmæssigt synspunkt er for mange gamle person- og varebiler på vore veje. Derfor er vi enige i det fornuftige i at tilskynde til udskiftning af de ældre biler til nye og renere biler.

Men med disse bemærkninger hører enigheden også op. En præmie til dem, der af den ene eller den anden årsag ikke har fået deres gamle bil udskiftet, kan vi ikke støtte. Det er vores opfattelse, at det er at smide penge ud ad vinduet at forære de 125.000 bilejere, der efter regeringens opfattelse alligevel lader deres bil skrotte i 1994, en præmie på flere tusinde kroner.

Det er det ikke mindst, når regningen skal betales af sagesløse bilister gennem en løbende forhøjelse af benzinafgiften. En sådan afgiftsforhøjelse kan vi under ingen omstændigheder stemme for i Det Konservative Folkeparti.

Det er jo – ligesom med CO₂-afgiften – tydeligt, hvad der er regeringens strategi: Man opkræver øgede afgifter med den ene hånd, og med den anden hånd deler man rundhåndet tilskud ud til højre og venstre. Det må snart gå op for befolkningen, hvilke mål regeringen har med sin økonomiske politik.

Skal man tro på forslaget provenuberegninger, er der jo kort og godt tale om en skjult dagsorden fra regeringens side, nemlig den, at regeringen – som på så mange andre områder – ønsker at pynte på tallene i 1994 og 1995 ved at få penge i kassen for derefter at stå med en regning i 1996.

Derfor må jeg sige til ministeren: Drop dette forslag og påbegynd i stedet for det arbejde, som ministeren godt ved er bydende nødvendigt, nemlig en omlægning af den registreringsafgift, der nok må siges at være den væsentligste årsag til, at der her i landet findes så mange gamle biler.

Vi vil gerne give ministeren det tilsagn, at vi i den konservative folketingsgruppe har stor forståelse for, at vi bruger syv eller ti år på at tilnærme os gennemsnitsniveauet for EU-beskatningen af biler.

Hvis ellers regeringen fortsat tror på sin egen politik i »En ny kurs«, er forslaget også helt overflødig. Så sent som i juni måned i år slog man fast, at man med »En ny kurs« lagde op til en aktiv konjunkturstimulerende politik, der øger velstanden og dermed bilefterspørgslen; det står i et svar på spørgsmål 4 til L 300.

[Pernille Sams]

Her sagde man videre, at »det er sandsynligt, at de udskudte skrotninger nu vil blive realiseret«, og henviste til, at en af de væsentligste omkostninger ved bilhold, nemlig realrenten, var faldende. Endelig sagde man, at det ikke vil være urealistisk med et personbilsalg på et gennemsnitligt niveau på 150.000 biler efter 1995. Tror man fortsat på det, så er det en yderligere begrundelse for at droppe dette forslag.

Jeg må med disse bemærkninger konkludere, at vi fra Det Konservative Folkeparti afviser at medvirke til dette lovforslags gennemførelse.

Anne-Marie Meldgaard (S):

Dette lovforslag om at fremskynde skrotningen af gamle biler ligner mest af alt en julegave fra skatteministeren. Det lægger op til at forene en række gode og fornuftige hensyn.

Den stramme økonomi, som mange danskere har mærket i de seneste år, har ført til, at der har været en for ringe udskiftning af gamle, forurenende biler med nye, miljøvenlige biler, og det er dårligt for miljøet. Undersøgelser viser, at 40 pct. af bilernes samlede forurening stammer fra biler, der er mere end ti år gamle.

Derfor er det miljømæssigt rigtigt, at vi gennem en fremskyndet skrotning af biler, der er over ti år gamle, kan fremrykke miljøvirkningen af de nyere biler, som langt hen ad vejen lever op til kravene om katalysatorer i alle nye biler. Nye biler kører jo, som vi nok alle sammen ved, også typisk længere pr. liter benzin, og så er de vel at mærke indrettet til blyfri benzin.

Jeg vil gerne understrege, at miljøhensynet i forslaget vægter mest for Socialdemokratiet, men vi kan også godt glæde os over, at såvel bilejerne som den betrængte bilbranche vil komme til at nyde godt af forslaget.

Jeg er godt tilfreds med, at det er en tidsbegrænset ordning på halvandet år, hvor tilbagebetalingen af registreringsafgiften nedtrappes, for personbilers vedkommende fra 6.500 kr. til 4.500 kr. og sluttelig 2.500 kr. og for varebilers vedkommende fra 3.500 kr. til 2.400 kr. og sluttelig 1.400 kr., alt sammen med et halvt års interval, hvilket skulle være et incitament til, at en stor del af den fremskyndede skrotning vil finde sted allerede i første halvår af 1994.

Da der jo også vil blive ydet skrotningspræmier til de biler, som under alle omstændigheder også uden skrotningspræmier ville blive skrottet, er det selvfølgelig vigtigt, at finansieringen er i orden. Modellen med en vis fremrykning af mindre benzinafgiftsforhøjelser med 5 øre hver den 1. april og 1. oktober i 1994 og 1995 kan vi tilslutte os. På den måde lander vi den 1. januar 1996 på det afgiftsniveau, som allerede er vedtaget i forbindelse med skatterformen. Jeg kan så håbe, at al diskussion om, hvilket niveau benzinpriserne skal have, vil slutte, da det jo bliver klart præciseret med dette lovforslag.

Forslag af den art, vi her står over for, må nødvendigvis komme noget uventet for at forhindre spekulation og for ikke at skabe usikkerhed i bilbranchen, som ikke kan være tjent med, at handelen med biler pludselig sættes i stå. Derfor kan Socialdemokratiet tilslutte sig, at forslaget gennemføres inden jul; det skylder vi både branchen og befolkningen.

Mejdahl (V):

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, ikke kan være her, skal jeg på Venstres vegne afvise at lægge stemmer til lovforslaget om tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer og fremskynde forhøjelsen af benzinafgiften.

Vi kan da godt se, at vi hermed siger nej til at give en kærkommen julegave til bilejere og måske især brugtbilsforhandlere. Vi kan også af bemærkningerne se, at vi siger nej til en pengemaskine for staten på 1 mia. kr. i 1994 og 1 mia. i 1995 som merprovenu, og det er da mange penge, men der er jo nogle, som skal betale dem, nemlig bilejerne.

Venstre synes ikke, at det er en rimelig omfordeling; alle, der har langt til arbejde, og det er tit dem, der bor i landdistrikterne, bliver på den måde straffet. Venstre siger nej til lovforslaget.

Jes Lunde (SF):

SF er i princippet positivt indstillet over for det erklærede formål med dette her lovforslag. Vi er nemlig enige i, at der er brug for at sænke forureningen fra biltrafikken, og vi er også enige i, at de ældste biler bidrager uforholdsmæssigt meget til forureningen.

Men regeringens forslag til at løse problemet virker bestemt ikke gennemtænkt. Det

[Jes Lunde]

fremgår af lovforslagets bemærkninger, at regeringen i 1994 forventer, at 465 mio. kr. vil gå til biler, der alligevel ville være blevet skrottet, og kun 110 mio. til fremrykning af skrotninger. Regeringen oplyser altså selv, at over 80 pct. af pengene forventes at være spildt. 80 pct. af pengene går til nogle, der ikke skulle have dem ifølge lovens formål, og det mener vi i SF må være ganske klart diskvalificerende for forslaget; det er økonomisk uansvarligt.

Lad mig for at illustrere det udlove en præmie til den her i salen, der kan komme med et eksempel på en lov inden for Socialministeriets, Arbejdsministeriets eller Undervisningsministeriets område, hvor 80 pct. af pengene går til et formål, der falder uden for loven. Jeg går ud fra, at sådan noget ikke eksisterer, for så havde vi vel hørt fra Rigsrevisionen for længe siden. Skatteministeren kan da ikke for alvor mene, at han i denne sag vil ødsle i den grad med pengene, at 80 pct. skal deles ud uden nogen som helst form for effekt.

Skatteministeren ser ud til at angribe problemet ældre biler med spreddehagl, hvor der i stedet for var brug for et præcisionsindgreb. SF vil derfor foreslå en langt mere præcis og effektiv model, nemlig indførelse af obligatorisk syn hvert andet år for biler, der er over 10 år gamle, inklusive en slags emissionstest, hvor bilen skal overholde en række fastsatte grænser for forurening. Periodiske syn er jo alligevel noget, der er på vej – vi skal gennemføre det senest i 1998 efter et EF-direktiv – og hvorfor så ikke fremrykke det?

Med dette lovforslag vil det være sådan, at det kun kan betale sig at skrotte sin bil, hvis man skønner, at den er under 6.500 kr. værd. Det er klart, at man ikke ville bekoste i tusindvis af kroner for at slæbe biler, der har en så lav værdi, igennem det ene syn efter det andet, så vi kan altså ved at fremrykke de periodiske syn få disse alt for gamle biler, som forurener voldsomt, ud af markedet, uden det koster staten en krone, i stedet for at gennemføre skatteministerens ødsle forslag om at lave en model, hvor 80 pct. af pengene går til nogle, der ikke skulle have dem efter lovens formål.

Vores bedste råd til regeringen er derfor: Læg det her lovforslag på hylden og kom med et nyt og bedre udspil.

Lovforslaget fremhæver, at der vil være en god miljøeffekt af at hæve benzinpriserne; det

er vi helt enige i. Der synes vi til gengæld, at regeringen gør for lidt, og det er et tema, vi senere vil vende tilbage til i en forespørgselsdebat.

Hvis regeringen insisterer på at gennemføre dette lovforslag, som ikke er særlig gennemtanke, burde den i det mindste udbetale skrotningspræmien i form af årskort til den kollektive trafik i så mange år, som pengene nu kan række; så var der da i det mindste et trafikpolitisk perspektiv i forslaget.

(Kort bemærkning).

Anne-Marie Meldgaard (S):

Jeg må indrømme, at jeg er noget forbavset over hr. Jes Lundes fremturen i denne sag, for jeg har altid haft den opfattelse, at SF var særdeles positiv over for forslag, som havde et miljømæssigt indhold.

Hr. Jes Lunde fremfører, at et periodisk syn ville have større effekt. Det kan jeg ikke være uenig i, men der er altså også i dag en meget, meget stor gruppe mennesker, der har nogle meget velholdte gamle biler, som imidlertid forurener temmelig meget, og det vil vi godt tage fat på nu.

Til påstanden om, at 80 pct. er spildt, vil jeg sige: Det kan aldrig være spildt, når det gavner miljøet.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg kan for det første rette en misforståelse, som hr. Jes Lunde åbenbart har befundet sig i. Hr. Jes Lunde sagde flere gange, at hvis vi indførte en regelmæssig synsordning, så var det meget bedre. Jeg vil underrette hr. Jes Lunde om, at det skal vi altså gøre, det er vi faktisk nødt til at gøre ifølge de regler, der er lavet om det i EF. Danmark er blevet nedstemt på området, og vi skal altså indføre en tvungen synsordning for biler; så der er ikke noget med »hvis«, det er »når«.

Det andet, jeg vil sige, er, at jeg må opfatte SF's afvisning som en generel afvisning af enhver form for skrotningspræmiering, for jeg kan ikke se, at man kan lave nogen form for skrotningspræmiering, uden at man også kommer til at præmiere de bilister, som alligevel ville skrotte deres bil. Derfor vil jeg gerne have hr. Jes Lundes svar på, om det er sådan, at SF

[Elisabeth Arnold]

går imod enhver form for skrotningspræmiering.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Først til fru Anne-Marie Meldgaard: Jamen SF er meget tilhængere af at bruge pengene på en måde, så det gavner miljøet; men jeg må altså fastholde, at det af lovens bemærkninger fremgår, at 80 pct. af pengene i dette tilfælde går til bilejere, der alligevel ville have skrottet deres bil.

Godt og vel 80 pct. af pengene går til nogle, der ville have gjort det alligevel, og det kan man ikke få en pind miljø for, absolut intet. Man opnår kun at dele 465 mio. kr. ud til nogle mennesker, som der ikke var grund til at give en krone, for de ændrer ikke adfærd; de ville have skrottet deres biler alligevel. Det står i lovforslagets bemærkninger, som jeg vil bede fru Anne-Marie Meldgaard om at læse igen. Sådan er det altså desværre: 80 pct. af pengene er spildt, og det er diskvalificerende for et lovforslag, synes jeg.

Dernæst vil jeg sige til fru Elisabeth Arnold: Jeg er fuldstændig med på, at der er et EF-direktiv; det sagde jeg også i mit ordførerindlæg. Det, jeg taler for, er, at vi fremrykker det. Vi skal gøre det senest i 1998, men jeg siger: Hvorfor ikke indføre de periodiske syn med det samme, nu, i hvert fald for de biler, der er over 10 år gamle, så vi kan få løst det problem?

Så spurgte fru Elisabeth Arnold, om vi til enhver tid vil afvise enhver idé om skrotnings-tilskud. Ja.

Det, vi har været inde på, er noget helt andet. Vi har været inde på en pantordning, hvor man ved køb af ny bil betaler en afgift, som man kan få refunderet, hvis man afleverer den et godkendt sted; men det er for at forhindre, at bilerne kommer til at ligge og flyde mærkelige steder i landskabet. Vi skal sikre, at de kommer ind til en autoriseret person, som kan tage sig af dem, så stålet osv., osv. kan blive oparbejdet. Den tankegang har vi været inde på, men en skrotningspræmie har vi aldrig foreslået, for vi er nemlig helt på det rene med, at der ville en meget stor del af pengene være spildt. Og vi har jo så i denne sag fået Skatteministeriets dokumentation for, at det er fuldstændig rigtigt vurderet.

(Kort bemærkning).

Pernille Sams (KF):

Det må da være yderst relevant at bede regeringen om at overveje relevansen af en egentlig skrotningspræmiering. Det er jo ikke særlig aktuelt i Danmark – jeg er bekendt med, at det er det andre steder, men det er det ikke i Danmark – med en sådan skrotningspræmiering, fordi gamle biler jo normalt ikke ligger og flyder rundt omkring på vores strande, i vores skove, i vores grøfter og andre steder, som man ser det i visse andre lande. Det er jo ikke tilfældet i Danmark, og derfor har vi ikke det problem, som man normalt løser ved en skrotningspræmiering.

Og når man lægger det sammen med det, som hr. Jes Lunde siger, om, at det overvejen- de er spildte penge, fordi bilerne bliver skrottet alligevel, så må man vel komme til den konklusion, som jeg også var inde på i min ordførertale, at dette her bare er en undskyldning for at hæve benzinafgifterne i utide, en undskyldning for at lægge ekstra skatter på bilisterne tidligere, end skattereformen i forvejen gjorde det. Derfor er der ikke noget at sige til, at regeringen står ret ene med sit forslag.

(Kort bemærkning).

Anne-Marie Meldgaard (S):

Jeg må indrømme, at jeg synes, det er en besynderlig fremturen, vi hører her, både fra SF's side, men så sandelig også fra De Konservati- ves side. Jeg troede faktisk, at dette forslag handlede om miljø og miljøhensyn.

At vi her i landet ikke er vant til, at gamle biler ligger og flyder rundt omkring, kan jeg da kun være tilfreds med, men jeg synes så sandelig heller ikke, vi skal komme i den situation, hvor vi kunne blive udsat for det; og en af årsagerne til, at regeringen har fremsat dette forslag, og at vi i Socialdemokratiet støtter det, er, at vi vil undgå sådan nogle situationer. For os er det altså stadig væk miljøet, der tæller.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg har det sådan set ligesom fru Anne-Marie Meldgaard: jeg troede også, dette her forslag handlede om miljø, indtil jeg havde læst det; så fandt jeg ud af, at det gjorde det ikke. For når 80 pct. af de penge, man bruger i for-

[Jes Lunde]

slaget, ikke giver nogen som helst miljøeffekt, men man bare deler 465 mio. kroner ud til nogle mennesker, som tilfældigvis har en gammel bil, så kan det ikke retfærdiggøre, at man siger, at lovforslaget samlet står for en miljøeffekt. Det er højst de sidste 20 pct., som har noget som helst miljø i sig.

Derfor er jeg nået frem til, at det her er et CD-lovforslag, som går ud på at give nogle penge til nogle folk, der har bil. Det er måske også et socialdemokratisk forslag i den forstand, at ideen med det er, at alle kurver skal pege opad næste forår, men bilsalgskurven vil ikke rigtig, så vi putter lige ½ mia. kr. i det og ser, om det så ikke går. Men det er altså ikke seriøs politik.

De miljøhensyn, som regeringen gerne vil varetage, kan vi opnå langt mere effektivt ved at sætte de periodiske syn i gang hurtigt i stedet for at spilde ½ mia. kr. på dette her.

(Kort bemærkning).

Pernille Sams (KF):

Man kan jo ikke lade være med at undre sig over fru Anne-Marie Meldgaards bemærkninger om, at vi fremturer.

Fru Anne-Marie Meldgaard siger, at der kun er tale om miljø og miljøhensyn; så kan jeg ikke forstå, hvorfor fru Anne-Marie Meldgaard i sin egen ordførertale sagde, at der var tale om en julegave. Det var præcis det ord, der blev brugt. Det har i hvert fald ikke noget med miljø og miljøhensyn at gøre at dele julegaver ud.

Dernæst forstår jeg ikke fru Anne-Marie Meldgaards argument om, at der ganske vist ikke er noget som helst, der tyder på, at det skulle blive aktuelt, at gamle biler ligger og flyder i naturen i Danmark, men tænk nu, hvis det skulle blive det! Så må vi hellere gøre noget på forhånd.

Jamen det er ikke et dansk problem, det har ikke været et dansk problem, og der er intet, der tilsiger, at det skulle blive et dansk problem. Tværtimod fungerer vores skrothandel jo vældig fint, og vi knuser de gamle biler og laver dem til stål, som vi eksporterer. Det er jo ikke noget problem, tværtimod, hele denne branche fungerer faktisk fantastisk godt i Danmark.

Fakta er, at det her ikke er spor andet end en undskyldning for at hæve benzinafgifterne.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet tager klart afstand fra dette lovforslag, og det gør vi af flere grunde:

Der er her tale om sjuskeri, lovsjusk, som vi under ingen omstændigheder kan acceptere. Vi har selvfølgelig forståelse for, at der skal sættes en skæringsdato for, hvornår forslaget skal træde i kraft, hvis det bliver vedtaget; men vi har ikke forståelse for, at det skal hastes igennem Folketinget på den måde, at vi nu kl. 17 førstebehandler det her, men der er næsten lukket for spørgsmål, og man regner med, at man skal skrive betænkning i morgen. Det er altså ikke en måde at behandle lovforslag på.

Vi mener altså også, at der bare er tale om, at man skal have nogle penge i statskassen. For ca. 3 uger siden var der en debat om, at regeringen havde bedt om at få justeret indtægten fra benzin for 1994, og da kom Kristeligt Folkeparti og CD på banen og sagde, at de ikke ville være med til det. Sandheden er jo, at man da kendte dette her forslag og vidste, at det skulle fremsættes.

Men det har jo været meget sjovt at høre den debat, der har fundet sted, og tilsyneladende bliver der en afgørelse med 90 stemmer mod 89. Der var engang et parti herinde i Folketinget, der kaldte sig bilejernes parti; jeg er meget spændt på at høre, hvad det siger til, at det nu bliver tungen på vægtskålen for, at benzinpriserne stiger med 20 øre over de næste 2 år – tidligere, end man havde forventet. Det bliver selvfølgelig spændende at høre, hvad de siger, og om de virkelig fortsat vil kalde sig bilejernes parti efter at have stemt sådan.

Vi er også meget interesseret i at vide, hvad man har tænkt sig at gøre ved de 150.000 biler, der nu tilsyneladende inden for de næste 18 måneder skal skrottes. Der står her, at der skal fremlægges dokumentation for, at køretøjet er overladt til en momsregistreret virksomhed med henblik på ophugning. Det vil sige, at enhver lille plattenslager med et anpartsselskab kan leje en mark og stille i tusindvis af biler oven på hinanden og opkræve 1.000-1.500 kr. for hver. Det bliver nemlig også et resultat af det her, at de, der tager imod biler til skrotning, vil tage sig klækkeligt betalt for at tage imod sådan et køretøj. Vi har jo før her i Danmark set eksempler på nogle såkaldte skrotfirmaer, hvor staten er kommet til at betale en kæmperegning bagefter, så det er vi lidt utrygge ved.

[Ole Donner]

Dernæst vil jeg godt sige, at vi ikke tror på, at det er den rigtige måde at gøre det på. Man siger godt nok, at der vil blive udskiftet en masse gamle biler, og folk vil købe nogle nye; det vil altså sige, at man regner med et vist provenu fra nyvognssalg. Efter vores mening skulle man hellere som alternativ til dette her ned sætte afgiften på nye biler klækkeligt. Hvis man gjorde det, ville man helt givet få solgt en masse nye biler. Mange ville skifte deres bil ud, og det ville automatisk medføre, at der også var flere, der blev skiftet ud i den anden ende.

Vi mener alt i alt, at dette er et meget dårligt forslag, som vi under ingen omstændigheder kan støtte.

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg har en lumske mistanke om, at en del af oppositionen – for ikke at sige alle partierne – er sure over, at det ikke er dem, der er kommet med dette forslag først, og at det er lykkedes regeringen at holde kortene tæt ind til kroppen, således at forslaget kom som en overraskelse for den samlede offentlighed.

For et halvt års tid siden – eller i hvert tidligere på året 1993 – blev dette forslag fremsat som en idé, jeg tror fra automobilhandlerbranchen, og jeg udtalte mig på det tidspunkt som skatteordfører for Det Radikale Venstre med ret stor begejstring for forslaget. Jeg syntes faktisk, at det miljømæssigt var en rigtig idé, men jeg havde svært ved at se, hvordan vi skulle få det til at hænge sammen økonomisk, og jeg kunne heller ikke se, hvordan man rent periodisk skulle kunne få sådan en ordening til at fungere. Jeg anså det for at være umuligt at have en sådan ordening permanent, men at man nødvendigvis måtte have den i en overgangsperiode, indtil man fandt en anden form for miljøbevidst handlingsmønster til bilisterne.

Så fra Det Radikale Venstres side kan vi kun sige, at vi synes, dette er en god ordening, og at vi synes, det er glimrende, at det er en ordening, der aftrappes langsomt, og som derpå afløses af en ordening med periodiske syn. På den måde bliver der smuk sammenhæng i forholdene, og vi er helt sikre på, at det vil blive en ordening, som vil være populær. Det generer ikke os, at der er nogle ejere af meget gamle biler, som får en kontant erkendtlighed ud af dette her, så længe der er en nettogevinst for miljøet

og der sker en udskiftning af gamle biler, som er større, end den ellers ville have været. Og det vil der blive tale om. Det er vores faste overbevisning.

Derfor støtter vi forslaget, og vi er selvfølgelig interesseret i at se – selv om der skal arbejdes hurtigt – om der skulle være detaljer i lovforslaget, som vi kan ændre under udvalgsarbejdet.

Men støtte fra Det Radikale Venstre.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg forstår nu, at De Radikale vil retfærdiggøre denne pludselige ødselhed med, at det kun er noget, der skal virke, indtil man får de periodiske syn i gang.

Så vil jeg gerne spørge: Hvad er det, der tæller for, at man skal vente med de periodiske syn? Kan man ikke lige så godt gå i gang med dem i løbet af 1994 og få den samme miljøeffekt uden at bruge ½ mia. kr., hvoraf 80 pct. af pengene er spildt?

Bente Juncker (CD):

Jeg vil sige, at CD er utrolig glad for det lovforslag, som regeringen her har fremsat. Vi synes, det er en god idé, at man aftrapper tilskuddet.

Det, der er et lille minus ved det – og det har vi accepteret – er de 5 øres stigning i benzinafgiften. Og vi når stadig væk ikke det tyske niveau, så vidt jeg har forstået skatteministeren.

Så alt i alt vil vi sige, at vi kan tilslutte os lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg er utrolig glad for, at fru Bente Juncker kom op og tilkendegav CD's holdning til dette spørgsmål. Jeg må konstatere, at det var rigtigt, når jeg konkluderede, at CD tidligere var bilejernes parti, når man nu blankt går med til at lave en benzinførhøjelse på 20 øre over de næste 2 år. Det er efter min mening fuldstændig vanvittigt. Men jeg er glad for at få bekræftet, at CD ikke længere betragter sig som bilejernes parti.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil begynde med en bemærkning, som

[Ole M. Nielsen]

jeg ikke havde forberedt, men som kan indgå som en kort bemærkning – for mig selv altså – og det er et svar på dette med, at dette her kunne erstattes af en fremrykning af de obligatoriske syn, som hr. Jes Lunde fremfører.

Jeg vil sige, at jeg altid har været ked af de obligatoriske syn, især når det drejer sig om gamle biler, for disse syn vender den tunge ende nedad. Det er jo typisk folk i rimelig små kår, som bor langt ude på landet eller i de små byer, som har brug for en gammel bil – og måske oven i købet to i en almindelig familie – for at kunne komme på arbejde overhovedet. Dem straffer man altså ved at indføre de periodiske syn på gamle biler. Det gør man ikke ved dette her. Dette er faktisk en gevinst for folk med de ældste biler, for de får lidt lettere ved at få dem skiftet ud.

Vedrørende skrotning af biler vil jeg sige, at vi mener, det er en god idé af miljømæssige hensyn at få skiftet nogle af de gamle biler ud, og det kan måske ligefrem vise sig også at være en provenumæssig forretning for staten, hvis det kan sætte gang i salget af nye biler.

Det er jo årstiden for gaver, og dette initiativ er en gave ikke blot til ejere af gamle, udtjente biler, men i endnu højere grad – desværre måske – til brugtbilsforhandlere og ophuggere. Vi håber, at den frie konkurrence i disse brancher sikrer, at det boom, der vil komme, ikke udnyttes urimeligt.

Til hr. Ole Donners bekymring om, at de her biler skal ende på en mark hos en tilfældig anpartsejer – nu ved jeg ikke, hvad der er vejen med anpartsejere sådan i almindelighed, men der findes selvfølgelig også brodne kar i den lejr – vil jeg sige, at det er en betingelse for Kristeligt Folkepartis opslutning om dette forslag, at vi får § 7 a udformet, så vi er sikre på, at bilen uden yderligere omkostninger for det offentlige ender hos Stålvaseværket i Frederiksværk. Vi skal inden udbetaling af skrotningspræmien have sikkerhed for, at vraget er deponeret hos en virksomhed, der sørger for endelig skrotning. Ikke noget med, at vragene kommer til at hænge på grunde, der tilhører virksomheder i bilbranchen, der efterhånden går nedenunder og hjem, eller i baghaverne og markskellene og grusgravene, hvilket vi jo heldigvis som før sagt er fri for i Danmark. Det skal vi heller ikke have som en følge af dette her; men skatteministeren har lovet, at vi får det formuleret, så det løser problemerne.

Vi synes, det er en god idé at fremrykke benzinafgifterne til finansiering af denne idé med de 4 gange 5 øre, så vi samtidig gør forskellen på danske og tyske priser mindre. Vi synes, det er en god og fornuftig kombination, som vi kan tilslutte os på de nævnte betingelser.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige til hr. Ole M. Nielsen, at jeg er valgt i Frederiksværk, og jeg vil helst ikke have 180.000 gamle biler til Frederiksværk sådan i en ruf, og jeg tror heller ikke, at Stålvaseværket vil være interesseret i at få dem på den måde.

Men så talte jeg ikke om anpartsejere. Jeg nævnte, at et anpartsselskab kunne leje en mark, ophobe flere tusinde biler og bagefter lukke foretagendet og sige, at nu må det være samfundets opgave at klare resten. Det er dét, som vi er bekymrede for. Derfor er jeg selvfølgelig glad for hr. Ole M. Nielsens bemærkning om, at man også har set problemet fra Kristeligt Folkepartis side. Derfor havde det selvfølgelig været smart, om der allerede nu havde ligget et ændringsforslag til den paragraf.

Som jeg sagde i min indledning, er der her tale om lovsjusk uden lige, og det vil sige, at vi ikke kan nå at få besvaret vore spørgsmål ordentligt. Derfor bliver det noget med, at der kommer nogle ændringsforslag, lige inden vi skal på talerstolen, og det synes vi ikke er acceptabelt.

Vi synes, det er helt fint, at man har sat en grænse med hensyn til, fra hvilken dato disse biler kan få tilskud, hvis der er flertal for forslaget, og det er der jo, når CD og Kristeligt Folkeparti gerne vil være med til at hæve benzinerne.

Jeg kunne forstå på hr. Ole M. Nielsen, at han syntes, det var en glimrende idé, at vi tilpassede os det tyske niveau så hurtigt som muligt, og at det var et godt stykke ad vejen at lægge disse 20 øre på prisen.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg vil gerne sige, at jeg tror desværre ikke, hr. Ole M. Nielsen har ret i, at forslaget her har så gode sociale virkninger. Jeg tror, det er meget tilfældigt, hvem der har de dér gamle biler.

[Jes Lunde]

Jeg kan oplyse, at f.eks. min bil er over 10 år gammel, og jeg opfatter ikke folketingsmedlemmer som nogle, der er specielt dårligt stillede økonomisk. Jeg synes, det vil være fuldstændig urimeligt, hvis jeg skal indkassere en sådan præmie.

Lad mig så spørge: Hvis Kristeligt Folkeparti har et stort hjerte for de svageste i samfundet – og det tror jeg gerne de har – var det så ikke mere oplagt at hjælpe dem målrettet i stedet for at hælde pengene ud på en måde, hvor det, der afgør sagen, er, om man har en bil, der er over 10 år gammel? Det er vel ikke det bedste kriterium at føre socialpolitik på her i landet, når det så oven i købet er sådan, at 80 pct. af pengene forfejler lovens erklærede miljømæssige formål.

(Kort bemærkning).

Anne-Marie Meldgaard (S):

Jeg må indrømme, at jeg synes, det er nogle interessante bemærkninger, der kommer fra hr. Ole Donner fra Fremskridtspartiet – at man kan gå ud og leje en mark og så drive en virksomhed af den her karat. Mig bekendt er der faktisk anden lovgivning, som gør, at man ikke umiddelbart kan leje en mark og sætte skrottede biler på den. Der er altså miljøgodkendelser, der skal være i orden, i og med at vi taler om forurenende virksomhed her.

Og så må jeg da indrømme, at jeg kan ikke forstå, hvorfor man altid skal tage de dårligste sider frem, prøve at finde det dårligste frem i mennesker og ligesom prøve at præcisere, at det kun er for at udnytte systemerne, man går ind i sådan noget som dette her.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Først til hr. Ole Donner. Vedrørende benzinafgiften og tilnærmelsen til det tyske niveau: Vi har jo en forudsætning om – som vi tilslutter os – at vi skal tilnærme os det tyske prisniveau for benzin, og derfor synes jeg, det er helt fint, at vi begynder på denne beskedne måde, hvilket ikke betyder, at jeg mener, at vi skal helt op på niveauet med det samme.

Vedrørende det sociale i at give tilskud til dækning af skrotning af gamle biler vil jeg sige, at selv om så også det skulle komme hr. Jes Lunde til gode – det må jeg selvfølgelig leve

med – mener jeg egentlig, selv om man siger, at de 80 pct. går til biler, som alligevel skulle skiftes ud, at en væsentlig del af de 80 pct. går til folk, som virkelig har brug for lidt støtte. Men dette er selvfølgelig ikke en sociallov, det må jeg erkende, og sociallove er jo i øvrigt heller ikke altid så lette at få målrettet tilstrækkeligt.

Jeg mener alt i alt, at det er en god lov, hvad angår de miljømæssige hensyn, og også fordi den ikke som bilsyn vender den tunge ende nedad; det er faktisk ret væsentligt for mig.

(Kort bemærkning).

Bente Juncker (CD):

Jeg er nødt til at sige til hr. Ole Donner, at vi tilpasser os altså ikke det tyske niveau med de 5 øre, som der her er tale om. Som hr. Ole Donner sikkert kan huske, da vi lavede skatte-reformen – som hr. Ole Donner ikke stemte for, men som et flertal stemte for – stod der i den, at vi skulle tilpasse vore priser til det tyske niveau, men at de penge, der derved kom ind, skulle bruges til afgiftsnedsættelser. Og det er faktisk det, vi har gjort her, og vi har ikke brugt beløbet helt op, det må hr. Ole Donner altså forstå.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige til fru Bente Juncker, at det, jeg citerede fra talerstolen før, var, at hr. Ole M. Nielsen sagde, at han syntes, det var en glimrende idé, at man tilpassede sig de tyske benzinpriser inden for de næste to år.

Jeg vil gerne sige, for at det skal være lysende klart, at når fru Bente Juncker taler om en stigning på 5 øre, er det altså 4 gange 5 øre, så det drejer sig om 20 øre over de næste to år. Og det var det, jeg konstaterede: at det vil det tidligere bilejerparti, CD, så åbenbart stemme for.

Så siger fru Anne-Marie Meldgaard, at det jo ikke er enhver, der kan gå hen og leje en sådan mark. Nej, det er det ikke, men der står rent faktisk i lovforslaget, at man kan aflevere bilen til en hvilken som helst momsregistreret virksomhed, og det kan være et hønseri, det kan være en skrothandler, eller det kan være noget helt andet. Så man burde have udformet lovforslaget sådan, at man stillede nogle bestemte krav til, hvem der kunne modtage bilen

[Ole Donner]

og til hvilken pris. Sådan som det er her, behøver man såmænd ikke engang at leje en mark, for hvis man har en mark, kan man bare stable dem op og så løbe fra det. Det har vi set adskillige eksempler på i Danmark. Så derfor, hvis man virkelig mener noget med dette her, burde man have stillet nogle ganske klare krav til, hvem der kunne modtage bilerne og eventuelt også til hvilken pris, for der er jo ingen tvivl om, at skrothandlerne er handelsfolk, og hvis de ved, at de får 6.500 kr. for en gammel Fiat, der står og næsten kan hverken det ene eller det andet, skal de nok tage for sig af retterne.

Skatteministeren (Stavad):

Måtte jeg takke det flertal, som har tilsluttet sig lovforslaget.

Når jeg ser på lovforslagets indhold, har jeg måske undret mig en lille bitte smule over, at flertallet ikke er større end det, der er kommet til udtryk her.

Dog har jeg lidt svært ved at finde ud af, hvad den kontante melding fra såvel Det Konservative Folkeparti som Venstre var. Fru Pernille Sams udtrykte det på den måde, at Det Konservative Folkeparti afviser at medvirke. Det kan ofte tolkes som, at man ikke ville stemme for, men heller ikke imod.

Hr. Mejdahl udtrykte det sådan, at Venstre afviser at lægge stemmer til lovforslaget. Jeg mener, at der er den samme fortolkningstvivl i det, hr. Mejdahl sagde, men det er jo noget, som alt sammen kan komme til udtryk, når man har været igennem udvalgsbehandlingen og fået set nøjere på det. Jeg synes, at det er helt flot, hvis man holder en dør åben med hensyn til at kunne blive overbevist om, hvor godt et forslag det faktisk er.

Derudover har debatten været præget af fru Pernille Sams, der sagde, at man smider penge ud ad vinduet, og at det er at smide penge ud ad vinduet til 125.000, som alligevel vil udskifte bilerne.

Hr. Jes Lunde gav udtryk for, at 80 pct. af pengene er spildt. De går slet ikke til lovens formål. Dertil vil jeg sige, at så får jeg da et problem, når pengene skal udbetales, hvis man ikke holder sig inden for lovens rammer og dermed også lovens formål. Formålet er selvfølgelig, at de mennesker, som skifter den bil ud, de har, som er over 10 år gammel, og som i øvrigt opfylder betingelserne, efter disse velde-

finerede regler får en skrotningspræmie – eller får en del af den registreringsafgift, de tidligere har betalt, tilbage, alt efter temperament. At det så giver en usikkerhed om, hvor mange flere biler der bliver skrottet som følge af dette her forslag, ja, dertil er at sige, at hvis vi ser det over en årrække, vil der jo ikke blive skrottet flere biler. Man fremrykker en skrotning af et antal biler; ingen af os kan sige med meget stor nøjagtighed, hvor mange der tager imod tilbuddet.

Dette lovforslag er et tilbud til den enkelte, som den enkelte selv må afgøre om man vil modtage. Men det har den gode miljømæssige virkning, at for hver eneste, der tager imod tilbuddet, ydes der et lille bitte bidrag til en hurtigere, bedre og større miljøvirkning, end vi ellers ville få, fordi de nye biler – i den udstrækning der bliver solgt nye biler til erstatning af de gamle, der bliver skrottet – vil være forsynet med katalysatorer, de vil køre på blyfri benzin, og de vil i øvrigt typisk også køre længere pr. liter benzin; dermed er der en helt klar virkning.

Skulle man vælge at skrotte flere biler, end der bliver nyanskaffet, bliver bilparken lidt mindre, og det er også en miljøgevinst.

Jeg troede faktisk, at hr. Jes Lunde og SF ville synes, at det var et rigtig, rigtig godt forslag, regeringen kom med her, fordi vi netop ikke giver tilskud til at øge bilparken, men kun til at få de gamle, mest forurenende biler ud. At der så er nogen, der under alle omstændigheder alligevel ville have skrottet bilen, som nu får en præmie, når de gør det, dertil vil jeg gerne sige, at det har jeg ingen problemer med.

Som også hr. Ole M. Nielsen var inde på, er dette ikke et socialt forslag. Men hvem er det, der har en bil, der er over 10 år gammel, og som har en værdi, der i hvert fald ikke overstiger 6.500 kr.? Spørgsmålet er jo, at selv om hr. Jes Lundes bil er over 10 år gammel, ville hr. Jes Lunde så sælge den for 6.500 kr.? Hvis ikke, er det uinteressant for hr. Jes Lunde at benytte sig af tilbuddet. Men taler vi om en bil af den førstnævnte karakter, er det nu sjældent, at vi har at gøre med dem, der har de højeste indkomster hertilands.

Så jeg vil betragte dette som et godt tilbud til dem, der har de gamle biler, og som ofte kører forholdsvis få kilometer. Der er mange pensionister, der har sådan en bil stående i garagen,

[Skatteministeren]

så her har vi en gulerod, et godt tilbud om at få skiftet den gamle bil ud, inden man skal til de periodiske syn for de ældre biler, som formentlig kommer i 1996.

Jeg synes, vi har gjort dette i den rigtige rækkefølge. Først giver vi mulighederne, og hvis man ikke tager imod tilbudene, så kommer reglerne, der sikrer, at de biler, der ikke er forsvarlige på vejene, bliver skiftet ud. Forhåbentlig bliver der også nyttet miljøkrav til de periodiske syn, for det er måske dér, det meste ligger. Det er jo ikke de gamle biler og deres mangler, der er årsag til de fleste uheld.

Man kan sige om forslaget her, at det virker positivt på miljøet, både hvad angår den måde, vi giver pengene ud på, og den måde, vi skaffer finansieringen til de penge, vi giver ud. Derfor har vi en af de få situationer, hvor der er en dobbelt miljøvirkning. Der er en miljøvirkning ved, at vi får skiftet de gamle kasser, der sviner, ud med nye, der er langt renere, og pengene til at finansiere denne udgift med skaffer vi på en måde, som også virker positivt på miljøet. Så ud fra summen af de overvejelser, vi har gjort, giver vi altså familier, der typisk har små indkomster, en mulighed for at få løst det problem, som bør løses, samtidig med at vi fremrykker nogle miljøgevinster, som vi bestemt har behov for.

Så er der den anden del, der har optaget debatten, og det er: Hvad sker der med de gamle biler, når de bliver skrottet? Lad os allerførst holde fast i – hvis nu vi tager hr. Jes Lundes udgangspunkt – at 80 pct. af de biler, som bliver skrottet, er nogle, der under alle omstændigheder alligevel ville blive skrottet. Ingen af os ved med sikkerhed, om det bliver 80 pct., 50 pct. eller 60 pct. Det afhænger af, hvor mange der siger ja tak til tilbudet, hr. Jes Lunde. Men de biler skulle altså under alle omstændigheder alligevel skrottes.

Vi har i lovforslaget indføjet, at man skal have en sikkerhed for, at det er en momspligtig, der modtager bilen. Vi undersøger i øjeblikket i Skatteministeriet og i øvrigt også sammen med Miljøministeriet, om vi har beredskab, om vi har virksomheder, som er tilstrækkeligt veldefinerede til, at vi kan lave en bedre løsning end den, der står i lovforslaget. I den udstrækning, hvor det er gørligt, og hvor vi kan få en sikkerhed for, at ikke bare de biler, der yderligere vil blive skrottet, men også dem, der

under alle omstændigheder vil blive skrottet, kan blive bragt af vejen på en bedre måde, på en sikrere måde, end det sker i dag, vil vi meget gerne være med til at få det ind i lovforslaget inden tredje behandling.

Men vi skal have sikkerhed for, at det også kan fungere i det virkelige liv, og det er som sagt det, vi arbejder på i øjeblikket, og i den udstrækning, det er muligt, vil der komme et ændringsforslag, som præciserer, hvordan forudsætningen for, at man kan få skrotningspræmien, skal være.

I den forbindelse er jeg også enig med hr. Ole Donner i, at alt efter hvordan konkurrencen er på det område, skal vi selvfølgelig være opmærksom på, at vi ikke giver et antal virksomheder muligheder for at sige: Nu kan vi så sidde og bestemme, hvor meget vi vil have, for at man kan få den skrotningspræmie. Den vinke er vi helt opmærksom på, hr. Ole Donner; jeg er enig i det synspunkt.

Hr. Ole Donner gjorde også i en af sine korte bemærkninger opmærksom på, at det var jo ikke 5 øre, benzinen stiger, det er 4 gange 5 øre. Det er rigtigt, men hr. Ole Donner glemte den lille væsentlige ting, at det er en lille fremrykning, vi laver, så benzinafgifterne lander på det niveau, som allerede blev vedtaget i juni måned, når vi når frem til 1. januar 1996. Vi påtager os en midlertidig udgift, som vi finansierer med en midlertidig indtægt, der giver os en fremrykning af en miljøgevinst, som vi har brug for, og som bestemt ikke er med til at skade den samlede økonomi, samtidig med at det gavner det samlede miljø.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige til skatteministeren, at jeg selvfølgelig er opmærksom på, at der kun er tale om en fremrykning. Men når jeg kører hen til tanken i min forholdsvis nye, miljøvenlige bil og tanker op, kommer jeg af med pengene, og dem får jeg ikke tilbage. Så der er altså en hel masse mennesker, der kommer til at betale en masse penge for dette her, og det er så det, det tidligere bilejernes parti går ind for: at man sætter benzinpriserne op.

Så er jeg selvfølgelig glad for at høre, at ministeren er enig i, at der kan være nogle problemer omkring § 7 a.

[Ole Donner]

Til slut vil jeg sige, at nu har skatteministerens jo her fra talerstolen holdt en, skal vi sige, salgstale for nyere brugte biler og har endda sagt det samme, som en vis hr. Larsen siger: Vi har et godt tilbud til Dem. Men jeg vil godt sige, at jeg turde alligevel ikke – og jeg er spændt på, hvor mange der turde – købe en nyere brugt bil af skatteministeren.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Da skatteministeren jo nu alligevel ikke tager hensyn til medlemmernes kostbare tid her sidst på eftermiddagen, vil jeg også tillade mig at bruge et par minutter på en meget god idé, tror jeg, jeg sad og fik dernede – det er jo somme tider, de kommer lidt sent. Det er en idé, som har et meget stort miljømæssigt aspekt og et folkesundhedsaspekt og også giver en større erhvervsstøtte – erhvervsspredning egentlig – end det oprindelige forslag, og det er, at vi som alternativ udbetaler støtten til dem, der skrotter biler, i form af cykler. Hvis staten foretog et virkelig fornuftigt indkøb, kunne man faktisk for 6.500 kr. give cykler til en hel familie. Jeg vil gerne bede om, at vi kunne lade dette indgå i udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg vil gerne sige, at SF er åben over for at overveje enhver ændring, der kan tilføre dette forslag et perspektiv. Det er der nemlig stærkt brug for. Der er ikke noget perspektiv i det, sådan som det ligger her.

Når skatteministeren heroppefra siger, at hver eneste, der tager imod skrotningspræmien, giver et lille bidrag til miljøet, er det jo desværre ikke rigtigt. For Skatteministeriet mister selv 80 pct. – det er ikke mit gæt, skatteministeren fortæller os selv i sit lovforslag, at 80 pct. af pengene bliver udbetalt til nogen, der ville have skrottet deres bil alligevel. Så er der jo ingen miljøvirkning.

Det er ikke rigtigt, at hver eneste, der tager imod præmien, giver et lille bidrag til miljøet. 80 pct. af dem gør det ikke, for deres situation ændrer sig ikke en tøddel. Den altovervejende del af midlerne i denne lov misbruges altså i forhold til det, der er den politiske hensigt med dette her.

Så holder skatteministeren pludselig taler om de pensionister, der skal finde bilen, der har stået i garagen i 20 år, frem. Giver det også et godt miljøbidrag, at den bliver skrottet? Hvis den har stået dér, har den jo ikke forurenet.

Jeg synes, vi er på tynd is i denne debat, og jeg ærgrer mig, hver gang Folketinget vedtager lovforslag, der er så lidt gennemarbejdede som dette her.

Skatteministeren (Stavad):

Nu har hr. Ole Donner i et par omgange forsøgt at gøre sig lidt morsom på fru Bente Junckers bekostning ved at tale om det tidligere bilejernes parti. Nu har jeg aldrig hørt, at der er nogen, der specielt var bilejernes parti. Men det, hr. Ole Donner i hvert fald overser, er, at hver eneste krone, der kommer ind ved den lille fremrykning af benzinafgiften, bliver betalt ud med renter og renters rente til bilejerne. Så hvis hr. Ole Donner mener, at han har fundet en pointe, har han i hvert fald gemt den meget godt, for han fortæller kun den ene halvdel af sandheden, og en halv sandhed giver jo ikke altid et rimelig sandt billede.

Jeg skal afholde mig fra at kommentere forslaget om cykler; Jydekompaniet har vel fået solgt restlageret.

Hr. Jes Lunde talte om en bil, der havde stået i 20 år i garagen. Nu tror jeg ikke, hr. Jes Lunde, at der er mange, der har betalt vægtafgift for en bil, der har stået 20 år i garagen, uden at den er blevet brugt, og forudsætningen for, at man kommer ind under dette, er faktisk, at bilen har været indregistreret inden for de sidste 12 måneder, så jeg tror ikke, at hr. Jes Lunde kan bruge det eksempel.

Jeg mener faktisk, at de eksempler, som hr. Jes Lunde med flere har været fremme med her, viser, at dette forslag er ganske udmærket, for når man skal komme med eksempler, der er så langt ude på overdrevet og så langt væk fra det virkelige liv, hr. Jes Lunde, er man virkelig ude og prøve at skaffe sig et argument for at mene noget, der ikke har belæg i nogen former for saglighed. Det synes jeg er lidt synd for forslaget, for det er et godt forslag.

Jeg er glad for, at forslaget uden for denne sal er blevet modtaget langt, langt mere positivt – for ikke at sige overstrømmende – i forhold til den måde, oppositionen har kunnet

[Skatteministeren]

mande sig op til at modtage det her. Vi står lige over for julen nu, og jeg synes også, oppositionen skulle blive en lille bitte smule glad – der er faktisk grund til det!

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige til skatteministeren, at jeg tror rent faktisk, jeg har fundet pointen i dette her. For hvem er det, der får udbetalt penge? Det er dem, der ikke længere har bil. Det er dem, man udbetaler pengene til.

Skatteministeren sagde, at hver eneste krone, der bliver indbetalt i denne fremrykningsperiode, bliver tilbagebetalt. Så vil jeg gerne spørge, om skatteministeren kunne give et slag på tasken med hensyn til, hvor mange af de penge, jeg betaler i de to år, jeg får tilbage. For så vidt jeg har forstået forslaget, er det altså sandt, som jeg siger, at stigningen er på 20 øre, og denne stigning bliver fremrykket, så alle de, der tanker op i de 2 år, kommer til at betale og får ikke én krone tilbage. Det gør derimod de, der skiller sig af med deres bil.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg kan forstå, at skatteministeren ikke er meget for boomeranger.

Skatteministeren var ked af eksemplet med pensionisterne, der havde bilen stående i garagen. Jo – men det var jo skatteministerens eksempel. Det var ikke mig, der bragte dem ind i debatten her. Man kan jo bare slå efter og se, hvem det var, der startede med at snakke om pensionister, der havde bilen stående i garagen. Det var jo skatteministeren. Så jeg er ked af, at skatteministeren ikke kan lide sine egne eksempler.

Med hensyn til det dér med julehumør vil jeg sige, at vi har altså ikke noget imod at være i godt humør, men vi har noget imod at bruge en halv milliard bare for at få en salgskurve for bilkøb i vejret. Vi kan godt se i aviserne, at automobilforhandlerne er begejstrede. Det tror da pokker: Deres beholdning af brugte biler stiger selvfølgelig i værdi i kraft af dette her, så de scorer nogle betydelige kapitalgevinster; så selvfølgelig er de glade.

Men vi er altså ikke særlig glade, for vi tænker lidt mere langsigtet: Vi tænker på miljøet,

hvordan vi bedst muligt kan få en positiv effekt for miljøet, og det må altså kunne lade sig gøre på en måde, der er lidt mere genial end én, hvor 80 pct. af pengene er smidt i havet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

25) Første behandling af lovforslag nr. L 118:

Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Nedsættelse af lejeværdi for pensionister).

Af skatteministeren (Stavad).
(Fremsat 7/12 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ilse Hansen (S):

Jeg glæder mig på Socialdemokratiets vegne over, at der er bred opbakning til, at vi kan nedsætte lejeværdien for pensionister. Jeg synes, det er godt, at der via satsreguleringspuljen for 1994 nu er skabt mulighed for, at vi kan nedsætte lejeværdien fra 1,2 pct. til 1,1 pct. med virkning fra 1. januar 1994 og til 1 pct. med virkning fra 1. januar 1995, og vi giver derfor fra Socialdemokratiets side vores fulde tilslutning til lovforslaget.

Pernille Sams (KF):

Dette lovforslag er jo et af dem, hvor man har lyst til at kippe med flaget. Vi er endog særdeles glade for, at vi sammen med Venstre har sikret pensionisterne dette fald i lejeværdien af egen bolig, og jeg vil da benytte lejligheden til at foreslå, at man også ved fordeling af satsreguleringspuljerne i de kommende år føl-