

ligheden til at lufte sådan lidt mere generelle synspunkter på området, og det er jo rart, at vi også får mulighed for det i forbindelse med denne her ganske beskedne ændring i den rigtige retning.

Hverken jeg eller den socialdemokratiske ordfører eller andre fra regeringspartierne har stillet os op og sagt, at det her løser samtlige iværksætterproblemer i dette land. Det har ikke været intentionen. Vi er beskedne folk. Vi arbejder stille, roligt og realistisk, og det her er et skridt på vejen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 39: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Udvidet brug af mandskabsvogne. Plejehjemsbusser, elbiler).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 31/10 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

L 39 kan nok nærmest betegnes som en slags opsamlingsheat, idet vi her taler om tre vidt forskellige kategorier af køretøjer, som skal have eller som har en særordning.

Vi er bekendt med, at elbilerne er fritaget for registreringsafgift for at fremme salget af denne

type biler. Ordningen udløber imidlertid her i 1997, og forslaget går ud på en videreførelse til udgangen af år 2000. Hvis man vil vurdere elbilernes succes på det danske marked, er det ikke nødvendigvis prisfastsættelsen, men måske nok lige så meget den tekniske udvikling eller mangel på samme, der gør sig gældende, og jeg er sikker på, at i og med at teknikken udvikler sig ganske hurtigt, så vil vi også se en anden udvikling i antallet af elbiler på de danske veje.

Det næste punkt i lovforslaget omhandler busser tilhørende plejehjem. Dem ser vi jo stadig væk enkelte steder, og de er selvfølgelig beholdt netop funktionen omkring plejehjemmene og deres beboere; men da vi så også kender behovet for at transportere visiterede klienter til behandling, genoptræning osv., er det også typisk i Danmark, at denne form for behandling ikke nødvendigvis foregår i plejehjemmenes terapier, men også på dagcentre og andre sociale institutioner i kommunerne, og det kunne være ganske fornuftigt at transportere disse mennesker i de busser, som i et vist omfang findes på plejehjemmene.

Det tredje område er nok det mest omtalte, idet det måske har været lidt svært for en virksomhed at se logikken i, at man kan køre mandskab og materiale ud på en arbejdsplads, men ved fyraften kan man altså ikke køre mandskab tilbage, i og med at man ikke har materialerne med, hvilket i og for sig er logisk nok, for så bliver der tale om en ren persontransport.

Da det åbenbart er en stor succes for en bestemt vogntype, nemlig den mellem 3 og 4 t, som i forvejen har en begrænset vægtafgift, så lægger lovforslaget op til, at vi ved at tillægge dem fuld vægtafgift selvfølgelig også lovliggør persontransport. Det kunne så umiddelbart lyde, som om det bliver en ekstraomkostning for virksomhederne, men man må samtidig gå ud fra, at den persontransport, som firmaet skal fortage i forvejen, foregår i andre biler, og dem kunne de så i givet fald afvikle. Så totalt set, også provenumæssigt for staten, bliver det ikke nødvendigvis et plus i omkostningerne, men kan meget vel blive et minus.

Med de tre forskellige kategorier og de for os at se fornuftige tiltag kan jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget.

Jens Løgstrup Madsen (V):

I Venstre er vi skeptiske over for det foreliggende lovforslag, der drejer sig om tre elementer: mandskabsvogne, plejehjemsbusser og eldrevne biler.

I forhold til mandskabsvognene er den øgede adgang til at benytte dem til persontransport eller transport af medarbejdere en fornuftig ting. Til gengæld er vi kritiske over for at hæve afgiftsniveauet for de mindre mandskabsvogne, og vi vil i hvert fald gerne have belyst den samlede stilling, som denne ændring af afgiftsreglerne medfører – specielt i forhold til de mindre virksomheder, som måske kan blive særlig hårdt ramt af forslaget.

Når det gælder plejehjemsbusser og den øgede adgang til at kunne befordre folk, der skal behandles på plejehjem, hvor man giver øget adgang til, at dagcentre kan benytte eller bruge busser afgiftsfrit, er vi imod. Vi mener ikke, at plejehjem og ældrecentre skal drive vognmandsvirksomhed. Det kan føre til unfair konkurrence i forhold til private virksomheder. Vi er derfor imod den del af lovforslaget.

Når det gælder de ældre biler og forlængelse af afgiftsfritagelsen til år 2000, kan Venstre støtte det.

Brian Mikkelsen (KF):

Dette lovforslag indeholder en række elementer. Nogle er positive, andre er negative. Men vi vil godt sige, at det er tegn på fleksibilitet, at skatteministeren nu er lydør over for konkrete problemer i den virkelige verden, og derfor vil vi selvfølgelig gå konstruktivt ind i forhandlingerne og i udvalgsbehandlingen af det her forslag.

Med hensyn til mandskabsvogne er det jo rart at se, at skatteministeren har lyttet til brancheorganisationerne, så erhvervslivet kan få nogle mere rimelige vilkår at arbejde under. Det er således meget godt, at man ikke længere skal have materiel med, hver gang man skal køre arbejderne et eller andet sted hen.

Som sagt er det fleksibelt, og det er vi glade for. Men vi er dog opmærksomme på, at for nogle mandskabsvogne bliver det dyrere, meget dyrere, og det vil vi prøve at se på under udvalgsbehandlingen.

Hvad angår elbiler, er vi også positive, men ikke ukritiske, for så vidt angår fritagelsens forlængelse. Men jeg synes godt, at Danmark kan gå i spidsen med hensyn til udviklingen af elbiler, og her hjælper det jo godt på vej med en afgiftsfritagelse.

Til gengæld er det klart, at vi på længere sigt nøjere skal vurdere, hvordan hele afgiftsstrukturen for motorkøretøjer skal afbalanceres. Jeg tror nemlig, at danskerne efterhånden er ret forvirrede på dette område, hvor der hele tiden

kommer justeringer, afgiftslettelser og -stigninger, samtidig med at der er mange diskussioner omkring en større omlægning, nemlig til benzinskatning i stedet for vægtafgifter. Jeg tror, at vi snarest skal se at få styr på disse ting, så vi kan få en effektiv analyse af, hvad der er bedst for miljøet i det lange løb, og hvad det er rimeligt at pålægge den danske befolkning.

Hvis vi kigger på det lidt mere negative i forslaget, så vil jeg henstille til ministeren, at man tænker lidt mere på de private udbydere af transportydelser, end det måske er tilfældet med dette forslag, for det er jo klart, at afgiftsfritagelse for institutioner rammer de private transportfirmaer, som måske hidtil har stået for transportopgaverne; der skal med andre ord findes en rimelig balance i systemet. Det skal skatteministeren vide at vi meget gerne og meget snart vil være med til, for det kan jo ikke være meningen, at vi indirekte skal støtte offentlige eller halvoffentlige institutioner ved, at de får muligheden for hele tiden at opnå en afgiftsfritagelse, når det samme ikke gør sig gældende for den private sektor.

Det er altså med denne betingelse og med opmærksomheden rettet mod dette problem, at vi vil stemme for forslaget som en slags skridt i den rigtige retning.

Jes Lunde (SF):

Så vidt vi kan se, er der dels tale om nogle småjusteringer, som vi synes ser meget fornuftige ud, dels om en fortsat afgiftsfritagelse for elbiler for at tilskynde til, at man stadig væk har en udvikling i gang på det område. Begge dele synes vi er yderst fornuftigt.

Elisabeth Arnold (RV):

Forslaget indeholder tre elementer, om hvilke man må sige, at de er forholdsvis forskellige, men ingen af dem særlig store. Arbejdspladsbefordringen er en smidiggørelse af de nugældende regler, som kan virke bureaukratiske og mærkværdige, og vi synes, det er udmærket, at man lytter til de beklagelser, der har været fra de folk, der bruger de pågældende regler.

Med hensyn til plejehjemsbusserne er vi opmærksomme på, at hvis det bliver drevet ud i sin yderste konsekvens, så kan det selvfølgelig tage brødet ud af munden på nogle vognmænd, nogle taxachauffører, men vi mener, at det er et rimeligt forslag, fordi udviklingen i ældreforsorgen er blevet, som den er, hvor der er flere hjemmeboende ældre og flere decentrale ældre-

centre. Så det er altså fornuftigt nok at udvide muligheden for afgiftsfri befordring på dette område.

Endelig er der den indirekte støtte til udbredelsen af elbiler, og dér støtter vi helt klart, at de fritages for afgift i en forlænget periode, dvs. indtil udgangen af år 2000

Kim Behnke (FP):

Disse blandede forslag har det problem, at man er nødt til at tage stilling til tingene samlet. Det, der selvfølgelig er skatteministerens bevæggrund for at komme med tre forskellige ting i samme lovforslag, er naturligvis håbet om, at man – hvis det endelig skulle være – kan sikke sig gennem Folketingssalen og få flertal for det hele.

Hvis vi starter i den ende, som nok er den nemmeste, nemlig spørgsmålet om elbilene, så har vi da også lyttet til de få elbilfabrikanter, der er i Danmark, som har sagt, at det er et problem for deres udviklings- og salgsafdeling, hvis registreringsafgiftsfritagelsen ikke bliver forlænget, for hvis den udløber med udgangen af 1997, er det selvfølgelig stort set umuligt at få folk til at interessere sig for at købe netop disse elbiler, og så går deres udviklingsafdelinger i stå. Så den del af forslaget er der ingen problemer i.

Så er der den med plejehjemmene og andre institutioner. Det er jo ikke længe siden, at Folketinget vedtog, at man kunne købe og benytte disse busser afgiftsfrit, og i den forbindelse var der mange vognmænd, som brokkede sig og sagde: Det her er at tage brødet ud af munden på os.

Erfaringen har imidlertid vist, at mange af de aktiviteter, som disse busser nu bliver brugt til, er – hvad skal man sige – nye ting, for hvis den pågældende institution skulle overveje at gå ud og leje en bus med chauffør og hele molevitten, så blev projektet ganske enkelt opgivet, fordi det ville være for dyrt.

Så kan man spørge, om denne tilføjelse er det, der får bægeret til at flyde over. Er det det, der betyder, at de lokale taxavognmænd og busvognmænd nu for alvor mister kunder?

Vores opfattelse i Fremskridtspartiet er, at vi skal se på de ældre situation og sørge for, at de har så hensigtsmæssige vilkår som muligt. Det vejer således tungt for os i Fremskridtspartiet, at de, der vælger at bo i eget hjem, men som samtidig ønsker at komme på institutionerne og deltage i aktiviteter osv., skal have mulighed for

det. Derfor er vores melding på dette punkt, at medmindre vognmændene hævder, at det er det her, som for alvor tager brødet ud af munden på dem, så kan vi også støtte det element.

Tilbage er der så det med mandskabsvogne. Det har jo givet anledning til store, nærmest humoristiske indslag rundt omkring i landet, når disse mandskabsvogne, afhængig af branche, har været fyldt med murerbaljer, træ og alt muligt andet, for at det skal se ud som om, man har materialer med både den ene og den anden vej. Denne absurditet har vi alle sammen kunnet se, og det glæder os, at også embedsværket i Skatteministeriet har kunnet se, at der var grund til at få ændret det punkt, men det har nogle andre konsekvenser.

Det har antagelig også nogle konsekvenser, når disse biler efterfølgende skal sælges, og det spørgsmål bliver slet ikke berørt i bemærkningerne til forslaget, og derfor vil vi gerne under udvalgsarbejdet have nærmere belyst, hvordan disse mandskabsvogns salgssituation bliver, når de er udtjent.

Et andet problem er, at denne 50 pct.-regel omkring opdeling af vognen i et område til fragt og et område til persontransport også i det daglige giver sig udslag i ganske absurde forhold. Det er jo efterhånden blevet sådan, at mange af disse køretøjer har så lidt plads til føreren, at en dansk mand eller kvinde med en normal højde knap nok kan sidde bag rattet, fordi man har denne regel, der skal være opfyldt, hvis man kun skal betale stykafgiften.

Det problem vil vi også godt benytte lejligheden til at få forsket lidt i. For når embedsværket kan se, at dette absurde problem omkring mandskabsvognene kan løses, så håber vi også på, at det andet problem kan blive løst. Det betyder antagelig, at staten går glip af et prove-nu. Bevares, det synes vi i Fremskridtspartiet er en god ting. Vi er mere interesseret i, at de små virksomheder får nemmere og bedre forhold, end vi er i, om staten nu får alle pengene i kassen eller ej.

Så den samlede vurdering fra Fremskridtspartiet er, at vi er absolut positive over for forslaget, men der er et par ting omkring mandskabsvognene, vi godt lige vil have undersøgt nærmere. Og så glæder vi os til at få nogle tilbage-meldinger fra vognmandsbranchen, om de mener, at denne kørsel til og fra disse ældre-institutioner giver anledning til problemer. Og ellers kan vi tilslutte os forslaget.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Jeg synes lige, når nu hr. Kim Behnke udlægger transporten med plejehjemsbusser som værende generel, at det retfærdigvis skal nævnes, at det jo langt fra er tilfældet. Der er netop tale om specielt visiterede til behandlingsformål på dagcentre, daghjem osv. Det er altså ikke sådan, at man kan etablere en kommunal busrute, der samler pensionister op til hobbyaktiviteter og eftermiddagskaffe. Det er altså et meget begrænset antal mennesker, vi her taler om.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Et er, hvad lovttekstens intention er, noget andet er den mangfoldige virkelighed, som der er ude omkring. Vi ved jo godt, at når chaufføren nu er undervejs, så kan han jo lige ordne et par andre ærinder, fordi det er hensigtsmæssigt osv.

Hvis det er hensigtsmæssigt, så har Fremskridtspartiet ikke noget at indvende imod det, men hvis konsekvensen er, at den lokale taxavognmand, som tidligere har stået for noget af den her transport, mister sit ernæringsgrundlag, så vil vi ikke være med til det. Derfor skal Fremskridtspartiet ikke gøre sig specielt klog på det.

Vi afventer en tilbagemelding fra taxa- og busvognmændene for at høre, om de mener, at det her giver anledning til problemer for dem. Hvis svaret fra deres side er nej, så har vi ikke noget som helst at indvende, for så betragter vi det her som en mulighed for at give de ældre et ekstra tilbud, og det er vi bestemt interesseret i at medvirke til.

Frank Aaen (EL):

Vi har i Enhedslisten haft en lille snak om det betimelige i fritagelsen vedrørende mandskovogne, men er nået til, at det kan vi godt støtte, ligesom vi også kan støtte de øvrige ting – selv om de jo bidrager til at øge skatteudgifterne i Danmark, så går det vel.

Når vi nu har fat i registreringsafgiftsfritagelser for elbiler, vil vi foreslå og gerne høre skatteministeren, om det kunne overvejes, at vi bruger anledningen til at udvide fritagelsen til at gælde biler, der har brint og naturgas som drivmiddel, så der ikke skal komme et nyt lille lovforslag om et halvt års tid; det vil vi i hvert fald gerne være med til at befordre.

Forsøgene er i gang inden for de her områder, og det er specielt spændende inden for brint som drivmiddel, som vi synes er meget interes-

sant ud fra en miljømæssig synsvinkel, og vi vil gerne være sikker på, at vi på et eller andet tidspunkt kan fremme det her i salen.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Også ved denne lejlighed skal jeg takke for en positiv modtagelse af forslaget og skal med mine svar sikre, at der bliver tale om en rimelig hurtig udvalgsbehandling.

Der stilles enkelte spørgsmål, nemlig om vi er parate til at overveje at fritage brint- og naturgasdrevne biler.

Normalt er det sådan, at vi som altovervejende hovedregel laver så få skatteudgifter som muligt, laver så få fritagelser fra de generelle regler som muligt. De fleste af de regler, som er undtagelser, må jeg konstatere er nogen, der er vedtaget før min tid.

Jeg vil sige, at når man er i mere eksperimenterende faser, hvilket man nok må sige, for så vidt angår angår brint og naturgas, så er det mere egnet, at sådanne forskningsprojekter får støtte i form af tilskud frem for afgiftsfritagelser eller -nedsættelser. Så min holdning er, at jeg vil undersøge det nærmere, men umiddelbart vil jeg sige, at det nok var bedre, om man brugte tilskudsmodellen frem for afgiftsfritagelsesmodellen, hvis det viste sig, at det havde noget på sig.

Jeg har ved flere lejligheder konstateret, at Enhedslisten og jeg egentlig har samme holdning til sådan noget som biobrændsel, hvor man også i Enhedslisten er noget tilbageholdende med at bevilge afgiftsfritagelser for at fremme disse produkter, men man er villig til at afsætte midler til støtte for forskning og udvikling. Og først på et senere tidspunkt kan det eventuelt blive relevant at indføre afgiftsdifferentieringer – om overhovedet.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Først en lille korrektion: Vi er ikke, meget for biobrændsel; vi er faktisk imod at bruge biomasse til energiformål. Det er derfor også helt klart, at vi er imod afgiftsfritagelse på det område.

Dernæst: Hvis vi kan finde ud af at give tilskud til udvikling af f.eks. brintteknologi inden for biltransport, så er vi selvfølgelig meget mere interesseret i det end i en afgiftsfritagelse – i hvert fald på nuværende tidspunkt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 40: Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Ophævelse af afgiftsfritagelse for benzin til landbrugsformål m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 31/10 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Det her en næsten ren nostalgi, for det er helt klart et historisk fænomen, vi har med at gøre her. Jeg vil tro, at mange i hvert fald i min generation og før mig husker historier om anvendelsesmulighederne for farvet benzin, for det viste sig rent faktisk, at både knallerter og biler udmærket kunne køre på dette brændstof, selv om det havde en anden farve.

Det er klart, at forbruget er gået stærkt tilbage, i og med at drivmidlerne nu er baseret på diesel, men der er stadig væk et skønnet forbrug på ca. 7 mio. l årlig, og det viser, at der dog er et potentiale. Det er vel næppe den gamle, grå Ferguson, som vel nok var det primære mål dengang, men vi har set, hvordan udviklingen har været på motorområdet. Hjælpemaskiner af enhver art, minitraktorer, buskryddere, motorsave osv., er kommet ind på markedet og kan selvfølgelig med fordel anvende et sådant brændstof som den farvede benzin, men i og med at disse hjælperedskaber ikke nødvendigvis er tilknyttet et bestemt erhverv, så finder vi, at det er lidt søgt at opretholde en sådan subsi-

diering af et bestemt brændstof, som fra starten var tiltænkt et bestemt erhverv.

Ydermere må man også sige, at afgiftsfritagelsen alligevel ikke bringer benzin ned på det helt lave niveau, fordi det typisk bliver leveret i 200 liters tromler, og det er i sig selv en ret dyr distribuering.

Så alt i alt finder vi, at tidspunktet må være velvalgt til at sige: Det var den historie. Vi kan støtte forslaget.

Mariann Fischer Boel (V):

Skatteministerens forslag om afskaffelse af afgiftsfritagelse for farvet benzin til landbrugsformål betyder reelt en forringelse af landbrugs-erhvervets økonomiske forhold, måske nok i særdeleshed skovbruget og gartneriet. Som ministeren skriver i bemærkningerne, så er beløbet på omkring 25 mio. kr. om året.

I Venstre er vi egentlig noget uforstående over for, at skatteministeren kommer med det her forslag, der jo specifikt rammer ét erhverv. Ud fra en skatteministerovervejelse kan 25 mio. kr. – det er det provenu, man regner med – vel ikke være en afgørende faktor.

Jeg vil godt sige, at argumentationen i bemærkningerne om, at man nu ved at afskaffe afgiftsfritagelsen på benzin vil få konverteret flere benzinmotorer til dieselmotorer, jo ikke holder i virkelighedens verden, for det drejer sig i stor udstrækning – som også hr. Erik Mortensen var inde på – om maskiner, motorsave, kratryddere og fodervogne til kvægbrug, som jo kører på benzin og ikke har andre muligheder. Så jeg har svært ved at se det som et historisk fænomen.

Så vil jeg egentlig godt høre ministeren: Hvis forslaget bliver vedtaget, vil det så betyde, at en landmand, der vælger at tage ned på den lokale tankstation og købe ufarvet benzin til sine maskiner, i fremtiden vil have mulighed for at få fuld fradragsret for det køb af ufarvet benzin? Hvis det ikke er tilfældet, så stiller man jo reelt et erhverv endnu dårligere, end ministeren lægger op til.

Da forslaget som nævnt betyder en merbelastning af erhvervslivet, kan Venstre ikke støtte forslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

Lad mig med det samme slå fast, at Det Konservative Folkeparti ikke ønsker at stemme for forslaget. Til trods for at man har forsøgt at gøre det så tilforladeligt som muligt, så hindrer det