

Så er det spørgsmålet om udbuddet, men der skal vi jo gøre op med os selv, om vi rent faktisk vil bruge det, der anslås til at være ca. 20 mio. kr. om året i driftsudgifter, til en forbindelse af den her karakter ud fra den forudsætning, som vi har i dag, nemlig at tyskerne for så vidt ikke er med.

Så skal jeg sige en lille smule om, hvor sagen er i dag i Trafikministeriets regi, og det gør jeg så ud fra en venlig opfattelse af beslutningsfor-slaget fra de borgerlige partier, selv om det er lidt svært at fastholde, at det skulle være et forsøg på at være venlig, når man en gang imellem også læser lidt i den lokale presse, som hr.

Svend Erik Hovmand betjener sig af. Men hvis vi nu tager den venlige forklaring, som jeg har fået her både fra hr. Svend Heiselberg og også fra hr. Kaj Ikkast og hr. Ole M. Nielsen, skal jeg gøre opmærksom på, at trafikministeren også kan lidt selv og Trafikministeriet kan lidt selv.

Allerede inden påske var der faktisk direkte kontakt mellem DSB og Deutsche Bahn med henblik på en afklaring af, hvilke muligheder tyskerne ser, og hvilke muligheder man kunne have for et samarbejde på det her område, og der har også efterfølgende været kontakt mellem de to trafikministerier med henblik på at finde ud af, hvilke muligheder der er, hvilke interesserer bl.a. tyskerne har. Vi har fra dansk side klart tilkendegivet, at vi i givet fald vil være interesseret, hvis vi kan finde noget, der er fornuftigt. Det er desværre ikke lykkedes mig endnu at få et møde direkte med min tyske kollega. Jeg håber, at det lykkes i nær fremtid, men det har simpelt hen ikke været praktisk muligt, og så er vi nok også lidt opmærksomme på, at den tyske trafikminister desværre har haft lidt andet at beskæftige sig med det sidste par uger.

Det sidste, jeg så skal sige, er en oplysning om Warnemünde, som Enhedslisten spørger til. Hvis man skal bruge Warnemünde som alternativ til Rostock, er det af Scandlines oplyst over for mig, at man skal have tilpasset færgelejet til færgen, men der er også et problem med vejforbindelsen. Så det er altså lidt vanskeligt. Der skal store investeringer til på den tyske side, for at man kan bruge Warnemünde, og på samme måde findes der ikke noget brugeligt jernbaneleje i Rostock. Så det er altså også noget med, at det ikke bare er i Danmark, der skal store investeringer til, det er også i Tyskland, og derfor er det her ikke nogen sag, man kan løse hurtigt og nemt.

Det er en sag, der kræver lidt større bearbejde, men jeg vil gerne sige, at regeringen, og det har jeg også tilkendegivet tidligere i forskellige sammenhænge, er klart opmærksom på ikke at få koblet Danmark af og heller ikke at få koblet det sydsjællandske og Lolland-Falster af i den udvikling, som vi ser, og heller ikke i forhold til Berlin. Vi er meget opmærksomme på, hvilke muligheder der er, men foretrækker også at være realistiske i den her sammenhæng. Og hvis jeg lytter med de venlige ører, så hører jeg i virkeligheden også, at det er det, flertallet her i Folketinget i dag siger, og det synes jeg sådan set er udmærket.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vil gerne takke ministeren for ikke mindst de sidste bemærkninger. Det var jo næsten lige før, at man fik en fornemmelse af, at vi var hundrede procent enige om alt.

Man skal selvfølgelig ikke være overoptimistisk, men jeg er glad for de bemærkninger, og jeg synes, at det var konstruktive bemærkninger, og jeg håber, at det vil føre til, at vi nu meget hurtigt vil kunne finde en løsning, som vil kunne dække bredt i Folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslagene overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 89: Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug af visse personbiler. (Tillægsafgift for privat anvendelse af varebiler og forhøjelse af vægtafgift for varebiler). Af skatteministeren (Ole Stavad). (Fremsat 2/6 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

I forbindelse med dette lovforslag er der nok grund til at hæfte sig ved i hvert fald to facts.

Det første faktum kunne være, at den tidligere lovgivning på området viste sig ikke at være ekstremt heldig. Der var nogle tekniske, administrative ting, der ikke fungerede optimalt, og der var selvfølgelig også et element omkring tilbagevirkende kraft, der ikke var populært, selvfølgelig.

Det andet faktum, som er værd at beskæftige sig med, er imidlertid meget aktuelt. Det er selvfølgelig hele spørgsmålet om, hvorvidt det er rimeligt, at vi i Danmark har en ordning, hvor nogle kører privat vogn på billig takst, mens andre kører på dyr – altså om vi har en privatvognsløsning, der hedder gule plader, og en, der hedder hvide plader.

Jeg er meget tilfreds med, at der i det nye forslag bl.a. bliver tydeligt bekendtgjort, hvad det vil sige at være helt eller delvis erhvervs-mæssig brug, sådan at vi ikke løber ind i problemer af den art. Der er allerede kommet tilkendegivelser fra kredse, hvor dette kriterium har været lidt besværligt at håndtere tidligere. Jeg synes, det er dejligt, at det nu bliver mere klart.

Det næste, som jo ikke er helt uvæsentligt – det er faktisk meget væsentligt – er, at forslaget jo kun gælder for nye biler. Men det er stadigvæk et fiskalt, altså et skattemæssigt forslag, og det vil sige, at det også har noget med penge at gøre. Da det kun gælder for nye biler, må vi også imødesee en vis interesse for ældre gulpladebiler, som jo ikke bliver belagt med denne afgift, og det kunne jo meget fornuftigt, som også forslaget opererer med, føre frem til, at man siger, at det så var rimeligt med en generel stigning i vægtafgiften, og det indeholder forslaget også. Det gælder så både for de privatbenyttede biler og for firmabiler. En rimelig ordning for privatbilerne, vil jeg sige, og en overkommelig også for erhvervslivet.

Men sigtet med det hele var jo stadigvæk spørgsmålet om en tillægsafgift for dem, som bruger en ren gulpladebil til privat kørsel. Tallene kan måske forskrække nogle. Den store type over 2.000 kg får en afgift på 4.210 kr. Det lyder voldsomt i forhold til den billige takst for de små biler på 750 kr., men dér skal man være opmærksom på, at indregistreringsafgiften på de store biler jo er ekstremt lav, nemlig 30 pct.

Så på den måde får vi også en udjævning imellem de to typer biler.

Det er klart, at det rent provenumæssigt for staten vil være mindre end det, som man oprindeligt opererede med, fordi vi nu starter på en frisk med en årgang ad gangen og ikke får et samlet provenu på hele bestanden af gulpladebiler. På den anden side set får vi en ordning, der i enhver henseende, synes jeg, virker fornuftig, rimelig, over for dem, som benytter sig af gulpladebiler.

Så på den baggrund kan jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale forslaget.

Mariann Fischer Boel (V):

Jeg ved ikke, om de medlemmer, der er til stede i salen, kan huske, at der for nogle år siden kørte en tv-serie i fjernsynet, der hed Soap. Det var en serie stort set uden handling og indhold. Det var egentlig det glade vanvid. Det var noget amatøragtigt, men utrolig underholdende. Jeg ved ikke, hvorfor dette forslag bringer den gamle tv-serie i erindring.

Det har, lige fra det første forslag om omlægning af varebilbeskatning blev vedtaget af et flertal her i Folketinget i sommeren 1997 og frem til i dag stort set, været et skoleeksempel på dårlig og uadministrerbar lovgivning. Ikke så heldigt, som Socialdemokratiets ordfører solidarisk kaldte det. Og nu skal der så indføres en anden tillægsafgift for privat anvendelse og for det, der hedder blandet benyttelse af varebiler. Man er jo blevet klog af skade, så derfor opkræves tillægsafgiften nu kun af nye varebiler, der indregistreres efter forslagens fremsættelse.

Men da forslaget nu kun kommer til at gælde for de nyindregistrerede biler, er det klart, at så har skatteministeren fået en manko i sin kasse. Der er altså sket det, som jeg med interesse har læst i lovforslaget, man kalder en erodering af provenuet – jeg troede kun, det var noget, vi kendte ude i landbruget – og for at dække det hul, skal der indføres en generel stigning i vægtafgiften for alle varebiler. Det vil jo egentlig sige, at de intentioner, der lå i det oprindelige forslag, nemlig at ramme den private kørsel i off-roaderne eller de dér 4-hjuls-trækkere, nu rammer erhvervslivets anvendelse af f.eks. kassebiler, altså dem, der vejer over 2.000 kg.

Så fra Venstres side må vi konstatere, at det endnu en gang er en ekstra skat på erhvervslivet på omkring 180 mio. kr. Det var jo ikke det,

der lå i intentionerne i det første lovforslag, så vidt jeg husker det.

I Venstre er vi overbevist om, at der på sigt vil være en økonomisk overdækning i forslaget, når nu alle de gamle varebiler er skiftet ud, og de, der kører på vejen, er belagt med den nye afgift, og vi mener, at der vil være en provenuegevinst til skatteministeren.

Fra Venstres side kan vi selvfølgelig ikke bidrage til et forslag, der påfører erhvervslivet yderligere beskatning, og på det grundlag kan vi ikke støtte lovforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

»Den store farce«, sådan kan man vel karakterisere skuespillet omkring L 89. Man kan også sige, at tredje gang er lykkens gang. Sådan siger man i hvert fald. Regeringen med skatteministeren i spidsen håber vel på, at det også passer på det her forslag, fordi det endelig er lykkedes at skrue forslaget sammen, så det har de virkninger og konsekvenser, som regeringen og den øvrige venstrefløj aftalte sidste forår.

Grønærtforliget gik hårdt ud over salget af varebiler, men det er ikke at regne mod det kaos, som blev en logisk følge af det lovsjusk, der blev lavet for et år siden. Der blev jo total forvirring blandt varebilsejerne, virksomhederne og skattemyndigheder, og det var jo resultatet af en ekstremt ringe lovgivning. Jeg håber på, at man i regeringen har meget røde ører efter den omgang. Det bør man i hvert tilfælde have. Det store cirkus med klistermærker i forruden, tilbagebetalingstransaktioner og mange andre julelege er jeg sikker på langt de fleste helst havde været foruden.

En gang imellem kan man jo opfordre selv en socialdemokratisk skatteminister til at slå lidt koldt vand i blodet. Det handler ikke kun om at hente flere penge ind, men det handler altså også om at gennemføre en fornuftig, logisk skattelovgivning. Desværre er det ikke gået op for alle, at begrebet rettidig omhu har mange fordele.

Nu er regeringen kommet med det her forslag, hvis tre hovedbestanddele er, som vi har hørt tidligere, at indføre ny tillægsafgift for udelukkende nye varebiler, at den ikke afkræves for varebiler, der udelukkende anvendes erhvervsmæssigt. Og endelig foreslås det at afgrænse erhvervsbegrebet, så det efter moms- og skattelovgivningen ikke kan betragtes som erhvervsmæssigt. Det må jo siges at være en meget klar indrømmelse af, at definitionen ale-

ne ud fra moms- og lønsumsafgifter har nogle problemer.

Vi var ikke, som man kan høre, tilhængere af forslaget sidste år, og vi mener, at de sidste 12 måneders kaos med al ønskelig tydelighed har vist, at der ikke på nogen som helst måde er grund til at ændre på den opfattelse. Vi mener, det igen er erhvervslivet og ejerne af varebiler og så altså i sidste ende helt almindelige forbrugere, som endnu en gang skal straffes, når regeringens budgetter ikke hænger sammen.

I bemærkningerne nævnes det, at de øgede omkostninger for erhvervene ventes overvæltet på forbrugerne. I forlængelse heraf gøres der endvidere opmærksom på, at det primært er hjemmeserviceerhvervene, som bliver belastet. Man kan jo så sige, at det er en ringe trøst, at det ikke går ud over eksporten denne gang, men det koster jo noget for den almindelige forbruger, for den lille selvstændige.

Man kan også sige, at i forliget nævnes det, at formålet med tillægsafgiften er at begrænse den private anvendelse af varebiler. Men på grund af de mange fejl og af, at tillægsafgiften nu kun gælder nyindregistrerede biler, oplever man jo det fra regeringens side, at det forventede provenu bliver væsentlig mindre end forventet. Det betyder så, at man bliver nødt til at hæve vægtafgiften generelt for alle biler.

Alt i alt synes jeg, at det er et elendigt forslag. Erhvervslivet bliver belastet yderligere, den almindelige forbruger bliver belastet yderligere. Man har altså strammet skatteskruen rimelig meget i stedet for at stramme op dér, hvor der virkelig er behov for det, f.eks. ved at spare på de offentlige budgetter. Det nytter ikke noget at blive ved med at indføre nye skatter, som man forsøger på det her område, og derfor er vi inderligt imod det her forslag.

Aage Frandsen (SF):

Det er selvfølgelig naturligt, at ikke mindst oppositionen til højre benytter sig af lejligheden til at fortælle om, at vi her har udløbere af noget, som er en elendig lovgivning.

Dette lovforslag, som afløser tidligere lovgivning, er jo klart i orden med hensyn til det tekniske. Man kan være politisk uenig i det, men det skal ikke være usagt, at den lovgivning, som blev vedtaget sidste forår, ikke var Folkettinget værdig.

Det rummede en masse inkonsekvenser, uheldige ting, og det siger noget om, at når vi lovgiver herinde, skal vi tænke os rimelig grun-

digt om. Det vil sige, at hvis man får nye ideer – det er selvfølgelig glimrende, det får vi også – så forudsætter det, at de bliver grundigt undersøgt, inden man fører dem ud i livet. Det er noget, som jeg tror vi alle sammen en gang imellem bliver klogere af.

Man kan jo sige, at af skade bliver man klog, men sjældent rig, og det kan man måske også sige var tilfældet med skatteministerens forslag. Det er så det, forslaget er et forsøg på at kompensere for.

Vi er tilhængere af det, som var intentionen bag lovgivningen for et år siden, og ikke af den måde, det er udført på, og derfor er vi også tilhængere af den lovgivning, som ligger her i lovforslaget, og som indebærer, at man gør det mere lige, når det drejer sig om private varebiler i forhold til andre biler til privat brug.

Vi mener, at det er rigtigt, at afgiften er sådan, som den ligger her med tillægsafgiften. Så kan man selvfølgelig altid diskutere, om det er rimeligt, at det, som også er erhvervsmæssig brug, skal beskattes mere i form af vægtafgift. Det er en politisk afvejning. Det er en politisk afvejning, om man vil spare i den offentlige sektor, som den konservative ordfører pegede på, eller om man siger, at der er nogle, der skal betale mere i afgift.

Vi vælger den model, der ligger her. Vi mener, konstruktionen er her. Det er bare synd for Folketingets værdigheds skyld og befolkningens opfattelse af det, at vi ikke havde det klart sidste forår. Det havde klædt os.

Klaus Kjær (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører på dette område er forhindret i at være til stede, har jeg lovet at fremføre Dansk Folkepartis synspunkter på denne sag.

Der er tale om endnu en stramning af skatte- og afgiftsskruen, som Dansk Folkeparti under ingen omstændigheder kan medvirke til. Vi kan altså ikke gå ind for forslaget.

Og lad mig så have lov til at tilføje for egen regning, at dette forslag virker jo dobbelt på den måde, at de tidligere indregistrerede gulpladebiler nu bliver forringet i værdi. Det har jo også et rent konfiskationsformål. Det bliver jo slet ikke attraktivt at overtage en sådan brugt gulpladebil længere, og det vil sige, at sådan en bil falder måske til halvdelen af værdien – en ren formuetilsætning for den enkelte bruger.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Kun for god ordens skyld: Jeg tror, hr. Klaus Kjær har misforstået situationen, fordi det faktisk er det modsatte, der sker.

Det er klart, at en brugt gulpladebil vil være mere attraktiv efter denne ordning. Situationen, som hr. Kjær beskriver, var netop det, som skete i den gamle lovgivning.

Sonja Albrink (CD):

Jeg skal kort på CD's vegne tilkendegive, at det forslag, som ligger til behandling her på Folketingets bord, om at pålægge en afgift på gulpladebiler, er et forslag, som CD ikke kan støtte.

Det sidste forslag, som heldigvis blev taget af bordet, hvor det nye er afløseren for det, gav jo utrolig mange henvendelser fra personer, som fik masser af girokort ind ad døren og ikke anede, hvordan hele administrationen skulle være, og fra mennesker med en bil, som de havde købt i den gode tro, at den afgift, de nu betalte, også var den, de kunne forvente at de fremover skulle betale.

Jeg er sikker på, at dette forslag også vil give ret mange henvendelser, og det må vi jo selvfølgelig kigge på under udvalgsbehandlingen.

Men alt i alt kan jeg på nuværende tidspunkt sige: CD kan ikke støtte det forslag.

Morten Helveg Petersen (RV):

Det Radikale Venstre kan godt tilslutte sig lovforslaget. En stor del af det tidligere lovforslag er jo imødegået med det lovforslag, vi har foran os i dag; eksempelvis blev afgiften tidligere opkrævet på hele den eksisterende bilpark, men fra nu af bliver det først ved lovforslagets fremsættelse og fremover.

Tillægsafgiften vil også kun blive opkrævet på nye varebiler til privat anvendelse, og varebiler, der kun anvendes erhvervsmæssigt, undtages fra det. En stor del af kritikken burde være imødegået på den konto.

Det Radikale Venstre kan godt støtte lovforslaget. Det er et spørgsmål, der skal ses i en helhed. Biler er et godt sted at beskatte i disse internationaliseringstider, og som led i hele den økonomiske politik kan Det Radikale Venstre godt støtte, at vi finder et provenu på den her konto.

Frank Aaen (EL):

Vi har i Enhedslistens folketingsgruppe et indeks over dumheder, vi har begået i de snart

fire år, vi har været her. Det er heldigvis et meget kort indeks, men jeg må beklage, at jeg personlig står øverst på det for denne sag, som jeg har et medansvar for. Det var ubetinget den dumme ting, Enhedslisten har været med til at lave i Folketinget til dato.

Derfor er vi meget glade for, at vi sammen med vores samarbejdspartnere kan lave det om, således at vi altså får fjernet det, der lå på bordet, og nu med en anden lov kan gennemføre det, der var vores intention, nemlig at vi vil stoppe den trafik, der går ud på, at folk med skattelettelser kører rundt i nogle mægtig store gulpladebiler. Den skattemæssige fordel, der lå i det, eliminerer vi, og det er vi meget tilfredse med, og derfor er vi selvfølgelig også meget tilfredse med det lovforslag, der nu ligger.

Jeg vil belært af erfaringer sige, at vi vil lytte meget til de henvendelser, der måtte komme det næste par uger, og over for ministeren spørge, om der nu også er taget højde for de ting. Der er kommet en henvendelse fra musikerne, og der er kommet andre. Jeg tror, vi skal prøve at være meget omhyggelige med det.

Jeg må indrømme, at sidst havde jeg det sådan, at nå, det er det sædvanlige: Når vi gør noget ved bilisterne, så brokker de sig. Men jeg måtte jo indrømme hen ad vejen, at der var realiteter og god fornuft bag brokkeriet, og derfor: Denne gang lidt mere ydmyghed over for henvendelser udefra. Det vil klæde os alle sammen en hel del.

Vi kan altså i udgangspunktet støtte det, der ligger.

Kim Behnke (FP):

Efter at hr. Frank Aaen har været oppe at skrive her ved stolen, er der jo håb forude, for hvis hr. Frank Aaen ikke skal indskrive sig på Enhedslistens topti over kvajpanderier og dumheder, så er der jo en chance for, at vi kan forhindre det her lovforslag i at blive vedtaget. Specielt hr. Frank Aaens sidste bemærkning om, at hvis det nu viser sig, at der også er problemer med det her, er det ikke sikkert, at Enhedslisten vil støtte det. Vi ser frem til at bevise for hr. Frank Aaen og andre, at det her selvfølgelig heller ikke virker.

For det første er det sådan, at den gamle ordning fik demonstreret over for om ikke andre så de embedsmænd, der sidder i ministeriet – hvis livshorisont er gåturen fra en HT-bus og ind i ministeriet og gåturen fra ministeriet og tilbage til en HT-bus og ud til, hvor de bor – den

mangfoldighed, der er i det danske samfund. Den blev afsløret ned i mindste detalje, da vi så det gamle forslag. De anede da ikke, at man i sportsforeninger brugte gamle varebiler for at kunne få sine surfbrætter frem, men mente arrogant, at man da bare kunne tage bussen, hvis man skulle ud og dyrke sin sportsgren.

Og som hr. Frank Aaen var inde på, er der musikerne. Medmindre man spiller piccolofløjte eller mundharmonika, kan det også være nok så besværligt at tage sine musikinstrumenter med. Hvis man er janitshar eller bassist, er det ikke så nemt at have det med i busserne.

I det hele taget glemmer man, at Danmark er mere end Slotsholmen. Danmark er faktisk mange regioner, hvor den alternative mulighed, nemlig offentlig transport, er ikkeeksisterende på de tidspunkter af døgnet og i weekender osv., hvor folk har brug for disse varebiler. Folk kører ikke bare rundt med kæmpestore gulpladederegistrerede amerikaneerbiler og blærer sig i Hellerup og omegn, hvor embedsmændene måske med misundelsens blik har fået øje på sådan nogle biler, når de selv har været på sommergåtur. Det er barsk realitet for mange mennesker, at det er deres eneste transportform, når de ønsker at leve det liv, de nu engang har. Så langt, så godt.

Så skulle der komme et nyt forslag, og der opdager man jo så, at rent provenumæssigt kan det ikke hænge sammen længere. Så gør man, hvad man plejer at gøre. Man ser i bakspejlet og siger: Hvordan har vi tidligere med held kradset nogle penge ind hos folk? Hvad er der af muligheder? Der er en generel forhøjelse af vægtafgiften på 300 kr. årlig for varebiler op til 2 t og 1.000 kr. for dem på over 2 t. Det er et af de steder, hvor vi i hvert fald vil opleve, at vi skyder os selv gevaldigt i foden.

I forvejen er det sådan, at danske vognmænd har meget, meget svært ved at konkurrere med tyske, hollandske, svenske og norske vognmænd, fordi man med de forskellige ordninger med diæter osv. jo næsten ikke kan få det til at hænge sammen længere, fordi man bare har sagt til vognmændene, at når vi ikke rent skattemæssigt vil kompensere chaufførerne, så må vognmændene bare give noget mere i løn. De kan ikke længere få økonomien til at hænge sammen, og det vil skubbe endnu flere ordrer og endnu flere kørsler over på udenlandske ejere og udenlandske køretøjer, og det er ikke i det danske samfunds interesse.

Derudover har det jo direkte negativ miljø-mæssig effekt, i og med at alle de gamle rustne Bedford'er og skrammelkasser, der kører rundt, får lov til at blive ved med at køre rundt, for der er jo ingen mennesker, der med det her afgiftssystem har råd til at skifte til en ny bil.

Så ud fra en miljøbetragtning, ud fra trafik-sikkerhed og sådan noget er det her jo hoved-rystende. Alle disse gamle skrammelkasser kan blive ved med at køre, så længe man med sejl-garn og gaffatape kan få bilen til at hænge sam-men og holde nummerpladerne på.

Lige så snart man skal have nyindregistreret, så kommer afgiften. Det er simpelt hen dum-mere end dumt, og derfor håber jeg også, at skatteministeren laver sig en topti over dumh-eder i ministeriet, og så vil det her lovforslag hurtigt vise sig at komme ind og få en temmelig høj placering.

Oven i det kommer så, at regeringen min-sandten har tænkt sig at skulle tjene penge på det. Ikke nok med at man laver det på en masse dumme måder og med en masse u hensigts-mæssige afløb, men der skal også kradses eks-tra millioner ind. Allerede i 1998 skal man have 2 gange 10 millioner ind på den her konto. Og med mundvandet løbende ud over skjorten skriver man, hvordan provenuet vil stige og sti-ge de næste år, efterhånden som folk tvinges til at skifte deres køretøjer ud. Ja, det er godt at lægge afgifter på nogle steder, hvor folk simpelt hen ikke har andet alternativ end at blive tvun-get til at betale ved kasse 1.

Vi kan ikke finde nok ord til at afvise det her forslag, men vil under udvalgsarbejdet argu-mentere så meget, at hr. Frank Aaen erkender, at han ikke skal indnoteres på Enhedslistens dumhedsliste en gang til.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Det har såmænd været ganske interessant sådan fra sidelinjen at følge med i dette lovfor-slags tilblivelseshistorie, som jo foregår i flere akter.

Jeg overraskes over, at man med erfaringerne fra det makværk, man lavede for et år siden, bliver præsenteret for et lovforslag her i juni måned 1998, hvor skatteministeren og Skatte-ministeriet har overordentlig travlt med en pin-sepakke. Jeg er enig i, at det er nødvendigt med et forbrugsbegrænsende indgreb, men når man har så travlt med dette vigtige overordnede sig-te og der bliver stillet vældig mange spørgsmål,

magter man så tillige at få dette lovforslag ordentligt behandlet?

Selvfølgelig har man mange dumheder at bli-ve klog af. Vi har jo allerede nu fået flere hen-veltelser i Skatteudvalget, der er kommet adskillige deputationer, vi har fået skriftlige henvendelser, og der kommer givetvis flere. Det får mig til at rejse det helt overordnede spørgs-mål: Er ministeren ikke lidt nervøs for, om der på denne korte tidshorisont er mulighed for at lave et kvalificeret stykke arbejde?

Jeg synes, det er lidt af en uskik af regeringen at komme med flere lovforslag inde i juni måned. Jeg forstår, at det kan være nødvendigt i særlige tilfælde, eksempelvis ved et forbrugs-begrænsende indgreb – det må jo ifølge sin natur gå ret hurtigt – men hvorfor kunne man ikke vente til oktober med dette forslag, så man havde tid til at gennemarbejde det?

Hvad så med hensyn til indholdet? Er det rimeligt? Det kan der selvfølgelig argumenteres for, men vores samlede vurdering er, at det ikke er rimeligt, som det er fremlagt, og derfor kan vi heller ikke støtte lovforslaget på det forelig-gende grundlag.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Det er rigtigt, som det er fremgået af denne før-stebehandling, at det lovforslag, vi her har til behandling, er et forslag, der har en forhistorie. Og jeg vil sådan set godt tage udgangspunkt i noget af det, som den sidste ordfører, hr. Flem-ming Kofod-Svendsen, var inde på: Hvorfor nu det her forslag på det her tidspunkt?

Jeg forstår godt, at hr. Flemming Kofod-Svendsen ikke har været opmærksom på den del af det, men det, der blev lavet i maj-juni måned sidste år, indeholdt også en række lem-pelser med hensyn til definitionen af, hvilke biler der kunne komme ind under de lempelige afgiftsregler. For der har igennem en længere årrække været idelige diskussioner om det, man har kaldt halvdele-reglen, altså at mindst halvdelen af bilens længde skulle bestå af ladet, og det har betydet, at en række biler har fået en meget u hensigtsmæssig indretning af førerkabi-nen, og det har også betydet, at en række biler ikke kunne komme ind under de lave afgifts-regler.

Dertil kom, at den beslutning, der blev truffet i Folketinget tidligere på året, var ledsaget af en aftale med det flertal af partier, der stod bag den, om, at man skulle hæve afgiften op på et højere niveau helt tilbage fra maj sidste år.

Jeg mener, at vi på det her område har skyldt befolkningen klarhed med hensyn til, hvordan de fremtidige regler ville blive, og derfor mener jeg faktisk ikke, at vi kan blive kritiseret for, at vi kommer for tidligt med det her. Og jeg havde gerne set, at vi var kommet endnu hurtigere med det, men når ikke vi er kommet endnu hurtigere med det, skyldes det det, som også i det nuværende forløb har givet en række problemer, nemlig at Centralregisteret har et lidt forældet edb-system – tror jeg godt, man tør sige – der giver meget begrænsede muligheder for, hvordan man kan indrette forslaget.

Det har betydet, at dette forslag i betydelig udstrækning er præget af, at det vil være en umulighed at håndtere en afgift, der ikke er generel i forhold til ældre biler, altså biler, der allerede er på gaden. Og også af den grund er der den skillelinje, at tillægsafgiften alene omfatter de biler, der bliver solgt og indregistreret efter lovforslagets fremsættelse.

Det giver til gengæld den risiko for forvriddinger, at hvis det tilsvarende bliver ved med at være lige så billigt, som det har været hidtil for de biler på gule plader, der allerede kører, at skifte over til privat brug, vil fordelene være så stor, at vi risikerer, at de ældre biler bliver solgt til privat benyttelse, og måske endda risikerer, at man i større stil begynder at importere brugte gulpladebiler fra udlandet, og det vil bestemt ikke være hensigtsmæssigt.

Det er en lille forklaring på noget af baggrunden for, at forslaget er skruet sammen på denne måde, og på, at det faktisk efter både min og regeringens opfattelse har været nødvendigt at fremsætte forslaget nu, og at vi skylder at få det vedtaget, inden Folketinget holder sommerferie.

Så kan jeg ikke lade være med at sige til hr. Kim Behnke, at jeg ikke synes, det var en særlig fair ordførertale. Jeg synes ikke, det var fair af hr. Kim Behnke at skælde ud på embedsmændene, for de forslag, som tidligere har været vedtaget, og som ikke har været kønne, blev vedtaget af politikerne i Folketinget, og derfor var den længere tale om, at det var embedsmændene, der var skyldige, efter min mening »for smed at rette bager«, som det hedder. Det er os, der har stemt for det, har ansvar, og derfor mener jeg, at det bestemt ikke er fair at begynde at kritisere embedsmændene. Det er dem, der bistår os, men det er os, der træffer beslutningerne.

Jeg er enig med hr. Frank Aaen i, at det er en klog ting at lytte, og det mener jeg faktisk ikke

bare i denne sag, men specielt i denne sag har vi lært, at det er en klog ting at lytte, og det skal vi selvfølgelig også gøre i det videre udvalgsarbejde. Og jeg føler mig meget overbevist om, at det forslag, der nu foreligger, og som går til behandling i udvalget, også teknisk har et indhold, som både er til at forklare og forsvare og håndtere i det daglige arbejde.

Dermed være ikke sagt, at der ikke er nogen, der vil kritisere, at de kommer til at betale en skat på det her område, som de gerne ville være fri for – det ville undre mig, hvis det ikke skete – men med den karakter, som mit forslag nu også teknisk har, er jeg ikke bekymret for, at det ikke er ordentligt og forsvarligt med hensyn til, hvordan det skal administreres, for i lyset af forhistorien har jeg faktisk været ganske grundig med hensyn til ikke at inkorporere elementer i lovforslaget, som de, der skal administrere det, ikke føler sig trygge ved at kunne administrere, vil jeg godt sige.

Det er også et svar til hr. Flemming Kofod-Svendsen.

På den baggrund vil jeg takke det flertal, som har meddelt, at man går positivt ind i arbejdet i udvalget, og takke for, at udsigten til, at forslaget kan vedtages, når det senere på måneden kommer til anden og tredje behandling, dermed er til stede.

(Kort bemærkning).

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Ministeren redegjorde for, hvorfor han mente, det var nødvendigt, at forslaget var kommet i denne folketingsssamling. Men dér må jo jeg minde om, at vi eksempelvis fik ganske mange lovforslag i april måned. Og jeg mener, at det havde været glimrende at få det her lovforslag til første behandling inden pausen før Amsterdamafstemningen, så man havde haft tid til at drøfte de mange henvendelser, for det er et lovforslag, hvori der er en hel del teknik, og ikke mindst har det jo en forhistorie.

Jeg kan godt se, at det er forenklet i forhold til det tidligere forslag, men jeg synes, der ville have været en helt anden sikkerhed for, at dette forslag – så kan man have forskellige holdninger til det – rent teknisk set virkelig er tilfredsstillende og også har stået en folkelig prøve.

Så mit spørgsmål er: Når man ville have det fremsat i denne folketingsssamling, hvorfor var man så ikke noget hurtigere?

Kim Behnke (FP):

Det er et charmerende element i skatteministerens væsen at være så beredvillig til at vedgå både arv og gæld for noget så forfærdeligt som den gamle lov om gulpladeafgiften.

Når jeg ikke direkte ville skælde ministeren ud, er det, fordi det var ministerens forgænger, der lavede det foregående forslag. Og uden at jeg kender til de præcise arbejdsgange i ministeriet, er det mit indtryk, at det normalt foregår på den måde, at der bliver formuleret et politisk ønske, og så går embedsmændene i gang med at finde ud af, hvordan man skal skruer paragrafferne sammen – jeg har ikke nogen forventning om, at det er ministeren, der sidder derhjemme og strikker paragrafferne sammen – og det var tydeligt, at de embedsmænd, der sad og strikkede paragrafferne sammen i det gamle forslag, ikke kendte til den mangfoldighed, der findes uden for ministeriets tykke vægge.

Så takkede ministeren flertallet, men jeg har ikke hørt et flertal støtte forslaget i dag, og der er ingen færinger til stede i salen. Og medmindre vi allerede nu har set det første resultat af, at man har fået en stemmeaftale med færingerne som følge af en aftale om nogle milliardtransaktioner, vil jeg godt bede ministeren om at redegøre for, hvem der udgør det flertal, ministeren talte til. Jeg har ikke set eller hørt et flertal i dag gå herop på talerstolen og anbefale forslaget.

Der er Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre, som er de regeringsbærende partier, og for ikke at få fingrene i klemme igen har Enhedslisten været nok så forbeholden, men vil jo nok støtte forslaget, og så er der SF. Men så er der ikke flere, der har udtalt sig til fordel for ministerens forslag, så jeg vil bede ministeren om at redegøre for, hvem der udgør de 90 mandater, der normalt er flertallet i Folketingssalen for et lovforslag.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Hr. Flemming Kofod-Svendsen spurgte, hvorfor forslaget ikke var blevet fremsat noget tidligere, for det ville have været bedre.

Det var sådan set det samme, jeg sagde, for jeg sagde, at hvis man skulle kritisere noget, var det jo ikke, at det var kommet for tidligt. Og jeg havde gerne fremsat forslaget i marts eller april, men når det først fremkommer nu, er det, fordi

der stadig væk var nogle uafklarede tekniske spørgsmål, som gjorde, at jeg ikke kunne nå at fremsætte det inden den 7. maj, og fordi jeg ikke ville komme med et lovforslag og opfordre Folketinget til at vedtage det, uden at jeg følte mig fuldstændig overbevist om, at vi også teknisk kom med det i en sådan form, at det var klogt og forsvarligt at opfordre Folketinget til at vedtage forslaget.

Så det er, fordi hjemmearbejdet tog lidt længere tid, og det hænger jo også lidt sammen med det, som jeg tror hr. Flemming Kofod-Svendsen godt kender fra sin egen tid som minister: at hvis flere ministerier er involveret, er det måske lidt mere tidkrævende, end hvis det er et enkelt ministerium, der alene håndterer sagen.

Det er faktisk den egentlige baggrund for, at forslaget først kommer nu. For jeg er enig med hr. Flemming Kofod-Svendsen i, at det havde været bedre at fremsætte det i april end her i begyndelsen af juni.

Til hr. Kim Behnke: Det synes jeg vi skal konstatere, når stemmerne på et tidspunkt bliver talt op. Så må vi jo se, hvordan det ser ud.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning**Anden næstformand (Henning Grove):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 90: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse detailsalgspakninger og visse poser af papir eller plast m.v. (Vægtbaseret emballageafgift).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 2/6 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.