

ningen i det her. Det tror jeg ikke man kan give et præcist svar på. Det tror jeg er en konkret vurdering, men stil spørgsmålet i udvalget og lad os belyse det dér.

Til fru Mariann Fischer Boels spørgsmål, om man er omfattet af loftet på de 8 promille, så er det indenrigsministerens lovgivning. Umiddelbart ville mit svar være, at det tror jeg man gør. Altså jeg tror ikke, at man bliver omfattet af loftet. Jeg tror, at man betaler det normale, fordi det normalt ikke ville være landbrugsjord; det tilhører stadig væk et parcelhus. Men stil spørgsmålet og lad os få det helt præcist.

Til sidst omkring vindmøllerne kan man jo altid diskutere, om det er rigtigt at give den håndsrækning til de vindmøller, som blev opført på et bestemt tidspunkt. Men jeg mener ud fra en principmæssig betragtning, at det er svært andet end at støtte forslaget. Altså principielt er det meget underligt, at det, at der ligger en vindmølle på et stykke jord måske 5 km væk, gør, at jorden tæller med i ejendomsværdibeskatningen for parcelhuset. Det ville man jo aldrig drømme om, for så vidt angår en landbrugsejendom.

Men lad os se, hvordan det ender, når vi ender ved andenbehandlingen. Jeg forstår, at der kommer et ændringsforslag, og så må vi se, om der vil være tilslutning til at tage den del ud. Det ville jeg tage afslappet, men jeg synes, at det ville være et principbrud, hvis man gjorde det.

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

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

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 211: Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven. (Løbende registreringsafgift af udenlandske firmabiler m.v.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 25/3 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Hugo Sørensen (S):

Forslagets formål er at ændre registreringsafgiftsloven vedrørende afgiftsbetaling på biler, som udenlandske virksomheder stiller til rådighed for ansatte, der bor her i landet.

Danmark har i lighed med visse andre EU-lande regler om, at herboende som udgangspunkt ikke må benytte udenlandsk indregistrerede biler her i landet. Disse regler har først og fremmest haft til hensigt at beskytte provenuet på registreringsafgiften.

EU-Kommissionen er imidlertid af den opfattelse, at de nugældende danske regler er i strid med Traktatens regler om arbejdskraftens fri bevægelighed og om fri udveksling af tjenesteydelser. Kommissionen har derfor indledt en traktatkrænkelingsprocedure mod Danmark. Socialdemokratiet vurderer, at chancen for at vinde en sag om forbud mod anvendelse af udenlandske firmabiler ikke er god, og er derfor indstillet på at ophæve disse regler.

På den anden side er det af afgørende betydning, at ændringen ikke indebærer en uacceptabel udhuling af provenuet for registreringsafgiften, hvorfor det fremsatte forslag er et rimeligt kompromis mellem disse hensyn.

I forslaget lægges op til, at hvis en udenlandsk virksomhed stiller en udenlandsk firmabil til rådighed for en herboende ansat til vedkommendes arbejdsmæssige og private anvendelse, kan der gives tilladelse til, at registreringsafgiften betales over en vis periode i stedet for som nu, hvor afgiften betales på én gang. Da en udskydelse af betalingen indebærer et likviditetskrav til statskassen foreslås desuden, at der i disse tilfælde skal betales et tillæg til afgiften.

Ordringen vil kunne anvendes både i tilfælde, hvor bilen indregistreres på danske num-

merplader, og i tilfælde, hvor bilen forbliver på udenlandske nummerplader.

Forslaget vil gøre det lettere for de såkaldte grænsegængere at gøre brug af udenlandske firmabiler, samtidig med at provenuet vil ligge inden for en efter omstændighederne acceptabel ramme.

Skal en herboende udelukkende anvende bilen arbejdsmæssigt, bliver der mulighed for at få tilladelse til at betale en afgift pr. dag, bilen anvendes her i landet. Her tænkes på de situationer, hvor bilen kun anvendes lejlighedsvis, f.eks. i forbindelse med, at den herboende skal udføre et håndværksarbejde for sin udenlandske arbejdsgiver. Som følge af at det bliver muligt for herboende at anvende udenlandske biler her i landet, foreslås ligningsloven samtidig ændret. Ændringen indebærer, at opgørelsen af den herboendes indkomst skal indeholde en værdiansættelse af den udenlandske firmabil på samme måde, som når der er tale om en dansk firmabil.

Mariann Fischer Boel (V):

Sædvanligvis overholder Danmark til punkt og prikke og gerne som EU-duksen alle direktiver, som EU foreskriver. Det kniber ganske vist en gang imellem med at holde fanen højt, når implementeringen koster statskassen for mange penge, eller når det drejer sig om öldåsernes fremtid i Danmark.

Nu har EU-Kommissionen så rejst en traktatkrænkelserprocedure mod Danmark. Og derfor ser skatteministeren sig nødsaget til at få løst det her problem ved at fremsætte det her forslag, L 211, der, som den tidligere ordfører også nævnte, drejer sig om registreringsafgifter for biler, der er indregistreret i udlandet og stillet til rådighed for personer med bopæl i Danmark, men med arbejdsplads uden for Danmark.

Intentionerne i forslaget er i virkeligheden ideelle nok, men så hører rosen også op. Det er et af de mest kantede, knudrede, bøvlede og bureaukratiske forslag, vi længe har set her i Folketingssalen. I dag eksisterer der regler for de såkaldte udlændingebiler, hvor personer, der er flyttet til Danmark eller søger om asyl, kan købe en bil uden afgift, og afgiften bliver så betalt med 1 pct. af registreringsafgiften pr. måned. Men det her nye begreb med de dér 1½ pct. i likviditetstab er ikke med i den ordning, vi kender i dag.

Men nu vil ministeren så, for at gøre det hele enkelt, slå udlændingebiler og firmabiler sam-

men og fjerne 3-års-grænsen. Den nye afgiftsmodel bliver så skruet sammen på den måde, at i stedet for den dér månedsafregning, som vi kender i øjeblikket, bliver det nu en kvartalsafregning. Og det er jo så kun 4 gange i stedet for 12 gange.

Det er jo også rigtigt nok, at det nok er en forenkling. Men så indfører man denne her geniale nyopfindelse på 1½ pct. pr. påbegyndt kvartal af den registreringsafgiftssaldo, der henstår til enhver tid, og det skal så være som kompensation for det likviditetstab, staten lider. Det lyder afsindigt besværligt.

Men det bliver faktisk værre endnu. For som hovedregel er det jo sådan, at de her biler ikke altid opholder sig i Danmark, kun lejlighedsvis; der kan være forskellige årsager til, at de personer skal tilbage til fædrelandet. Så skal der i de her særlige situationer kun betales en afgift på 60 kr. om dagen, hvis det er en personbil, og 30 kr. om dagen, hvis man kører i en varebil. Og for varebiler over 2 ton, som er omfattet af registreringslovens § 5, stk. 3 og stk. 5, og hvor afgiften udgør 30 pct. af værdien over 30.000 kr., skal der slet ikke betales afgift. Det lyder enkelt og gennemskueligt.

Der står i lovforslaget, at det her ikke får nogen administrative konsekvenser for Told og Skat. Jeg må erkende, at jeg har vanvittig svært ved at forestille mig, at det ikke gør. Hvem skal for øvrigt holde styr på restsaldoen på afgiften, hvem skal holde styr på, hvor tit de der personer kommer til Danmark? Gælder det, når de kører over grænsen, skal de have været her 24 timer eller i 12 timer?

Jeg ved ikke, om ministeren har en kommentar til hele EU-lovmedholdeligheden i øvrigt. Men hvis jeg må bruge et af skatteministerens partis egne slogans, så vil jeg sige: Kære skatteminister, kan det ikke gøres bedre?

Brian Mikkelsen (KF):

Det Konservative Folkeparti er selvfølgelig af den opfattelse, at Danmark skal overholde sine EU-retlige forpligtelser. Vi støtter naturligvis også en ophævelse af de nuværende danske regler, der efter Kommissionens opfattelse er i strid med EU-retten

Når der sågar står i bemærkningerne til lovforslaget, at man tager det for givet, at man altså regner med, at man taber den traktatkrænkelserprocedure, som EU-Kommissionen har indledt mod Danmark, må vi vistnok gå ud

fra, at det er rimelig indlysende, at vi bliver nødt til at ændre reglerne herhjemme.

Derimod er de ændringer af registreringsafgiftsloven og ligningslovingen, som regeringen foreslår, noget sværere at overskue. Jeg har det lidt ligesom Venstres ordfører: Det er rimelig kompliceret, det er meget svært at finde ud af. Godt nok drejer det sig ikke om mere end 300-400 biler, men alligevel er det en meget kompliceret lov for relativt få mennesker.

Problemstillingen er svær at overskue, fordi de danske registreringsafgifter er væsentlig højere end udlandets. Vi har den marginalsats på de 180 pct., som er absolut den højeste blandt alle EU-landene. Det nemmeste ville jo så være at sætte den registreringsafgift ned – så ville man ikke få de problemer her – men det giver nogle helt andre, statsfinansielle konsekvenser, som vi må tage en diskussion om en anden gang.

Efter Det Konservative Folkepartis opfattelse indebærer L 211 en konkurrencefordel for de udenlandske virksomheder, der vælger at stille et køretøj til rådighed for ansatte bosiddende i Danmark. Virksomhederne får en likviditetsfordel, fordi deres betaling af afgiften er spredt over en længere periode. Det synes man alligevel ikke, man helt vil give dem fra Skatteministeriets side. Det ville jo ikke ligne den nuværende skatteminister meget trods alt at give folk for mange penge mellem hænderne, så derfor pålægger man dem den lille afgift på de 1½ pct. Rimelig kompliceret, og det betyder også, at det ikke kommer til at koste forfærdelig mange penge.

Men pointen her er altså, at man stiller udenlandske virksomheder, som benytter medarbejdere i Danmark, lidt bedre end danske virksomheder, som jo er tvunget til at betale hele afgiften på én gang. Det forekommer i hvert fald Det Konservative Folkeparti meget urimeligt, og endnu en gang er det altså det danske erhvervsliv, der sidder med sorteper, denne gang i form af ulige konkurrencevilkår med andre EU-lande.

Endvidere fremgår det af bemærkningerne, at formålet med ændringerne af reglerne er at undgå en udhuling af provenuet fra registreringsafgiften. Det forstår jeg godt. Den lægger jo et godt fundament under det velfærdssamfund, vi har i dag, men det er efter Det Konservative Folkepartis overbevisning ikke sikkert, at det bliver tilstrækkelig sikret med den foreslåede ordning, for hvis vi eksempelvis forestiller

os, at danske virksomheder med en stor vognpark flytter udenlands, jamen så går man glip af provenuet.

Der er også andre problemer med det her. Hvad så, når man sælger bilerne videre herhjemme på brugtvognsmarkedet? Man kan godt sige, det er et tænkt eksempel med at flytte ud, men da både Sverige og Tyskland har markant lavere registreringsafgifter, end vi har i Danmark, er der altså en risiko for det.

Så spørgsmålet er, om de foreslåede ændringer i tilstrækkelig grad tager højde for den mulighed for omgåelse, som latent ligger i lovforslaget. En mulig løsning er jo, at danske virksomheder får muligheden for at blive omfattet af ordningen, således at også deres afgiftsbetaling forfalder i rater frem for på én gang.

Men vi går altså velvilligt til den kommende udvalgsbehandling. Vi kan godt se behovet for den her lovændring og kan da også støtte den, når det kommer til stykket, fordi vi er overbevist om, at det er muligt at overholde vores EU-retlige forpligtelser, samtidig med at man ikke koster rundt med det danske erhvervsliv, som så skal betale herfor i form af forringet konkurrenceevne.

Vi vil altså følge det her aspekt nøje under udvalgsbehandlingen, men kan dog godt tilsige støtte til forslaget.

Aage Frandsen (SF):

SF synes egentlig, at de eksisterende regler – hvis vi selv skal sige det – er ganske rimelige. Der er ikke noget med, at vi synes, at de danske regler, som vi har, burde være lavet om.

Så kommer man fra EU's side og siger, at det er konkurrenceforvridende, og at vi derfor skal ændre vores regler. Jeg kan godt forstå, at regeringen så siger, jamen så må vi jo hellere gøre det, hvis den ved, den taber en sag.

Der har vi jo måske følelsen af, at vi ikke har helt den samme forpligtelse til ligesom at leve op til det. Vi har jo ikke været med til at lave de her regler. Vi stemte ikke for de dér ting, der lå i det indre marked i sin tid, og der er en række andre ting, som vi ikke synes, vi behøver at stå parat til hele tiden at ændre. Det, der viser sig, er så, at når regeringen, som jo tilsyneladende dybest set også er meget irriteret over det, så laver nogle regler, jamen så bliver de ret komplicerede, endda meget komplicerede.

Det er altså ret irriterende for os andre, som ikke er ansvarlige for, at man er nødt til at lave

reglerne om, at vi så skal til at stemme for sådan nogle regler her, som i virkeligheden kun kan give anledning til, at man bagefter siger: Det her er noget mærkeligt noget, I har vedtaget.

Så derfor forbeholder vi os vores stilling til den endelige behandling af forslaget.

Klaus Kjær (DF):

Lovforslaget skal imødegå det forhold, at de nugældende danske regler muligvis kan være i strid med Unionstraktatens regler om arbejdskraftens fri bevægelighed og fri udveksling af tjenesteydelser. På den anden side er der lagt vægt på, at der ikke må ske en udhuling af provenuet for registreringsafgiften. Forholdet er, at hvis en udenlandsk virksomhed har stillet en udenlandsk firmabil til rådighed for en herboende ansat, og hvis bilen benyttes her i landet, skal der efter de nugældende regler betales registreringsafgift.

Det foreslås nu, at hvis bilen skal anvendes arbejdsmæssigt og privat, vil registreringsafgiften kunne betales over en vis periode, men for at begrænse provenutabet foreslås det samtidig, at der betales et tillæg til afgiften. Skal bilen derimod alene anvendes erhvervsmæssigt, vil det blive muligt at få tilladelse til at betale en afgift pr. dag, bilen anvendes her i landet.

Forslaget vil gøre det lettere for de såkaldte grænsegængere at gøre brug af udenlandske firmabiler, hvilket efter Dansk Folkepartis opfattelse er en god ting. Ændringen indebærer, at der i forbindelse med opgørelsen af den herboendes indkomst skal ske en værdiansættelse af en udenlandsk firmabil på samme måde, som når der er tale om en dansk firmabil.

Det forudsiges, at reglen kun vil have betydning for et meget begrænset antal biler – der skønnes i størrelsesordenen 400 om året – og provenutabet for staten vurderes til at blive af begrænset omfang, ca. 20 mio. kr. om året i de første år og herefter 10 mio. kr.

Da der er tale om en lempelse af de i forvejen meget strikse regler, er Dansk Folkeparti som udgangspunkt positivt over for forslaget. Vi finder dog, at det er lidt småligt med indførelse af den såkaldte tillægsafgift.

Sonja Albrink (CD):

Som tidligere ordførere allerede har tilkendegivet, er det et forslag, som bør kigges nærmere efter under udvalgsbehandlingen. EU har meddelt Danmark, at der er et konkurrenceforvri-

dende problem i det, som må løses, hvis Danmark ikke ønsker at få en traktatkrænkelssag på halsen. Lad os se høringsvarene, og lad os se, om vi ikke under udvalgsbehandlingen kan få skåret lovforslaget sådan til, at vi alle sammen kan stemme for det ved tredje behandling. Det vil vi i CD i hvert fald sørge for.

Morten Helveg Petersen (RV):

Også Det Radikale Venstre er positivt over for lovforslaget. Baggrunden, som forskellige ordførere har nævnt, er en traktatkrænkelssag mod Danmark. Den er vi selvfølgelig ikke glade for at skulle tabe. Derfor er vi nødt til at gøre noget, og så er der selvfølgelig balancegangen mellem på den ene side at tage hensyn til Unionstraktatens bestemmelser om arbejdskraftens fri bevægelighed og på den anden side at undgå en udhuling af provenuet fra registreringsafgiften til den danske statskasse.

Ved at fastholde afgiftsplikten er det intentionen at sikre konkurrenceneutraliteten mellem virksomheder, der udelukkende opererer fra dansk grund, og danske virksomheder med filialer i udlandet. Og det er også intentionen, at afgifter på biler fremover fortsat skal udgøre en vigtig indtægtskilde for den danske stat. Det finder vi er vigtigt i Det Radikale Venstre.

Derfor er det også vigtigt med det her forslag, at det samlede provenu ikke falder for kraftigt. Det Radikale Venstre kan støtte det på den baggrund.

Frank Aaen (EL):

Enhedslisten er helt enig med dem, der har sagt, at den her lov bestemt ikke er enkel og bestemt ikke gør det nemmere at være dansker eller gør det nemmere at administrere vores skatte- og afgiftssystem. Jeg vil bare sige til alle de EU-tilhængere, der er her i Folketinget: Vær venlig at notere det, vær venlig at notere, at endnu en gang er det EU, der påfører os nogle ting, som gør livet mere besværligt. Hver eneste gang vi f.eks. diskuterer mindre erhvervsvirksomheders administrative byrder, så prøv at analysere, hvor meget af det der kommer fra EU.

Det, vi altså ser her, er så en lidt anden sag, men alligevel: Det er EU, der gør, at nogle ting bliver mere besværlige, end de ellers ville have været. Det synes jeg er værd at notere. Vi har så det principielle synspunkt, at EU ikke skal bestemme, hvordan vi indretter skatte- og afgiftssystemet i Danmark, ikke skal bestemme, om vi

må have de regler, vi har i dag, og som fungerer rimelig udmærket. Derfor er vi imod, og alene af den grund vil vi stemme nej til det her lovforslag. Vi har enkelte gange gjort undtagelser. Hvis EU har prøvet at påtvinge danskerne noget fornuftigt, har vi stemt for. Hver eneste gang EU påtvinger os noget, der ikke er fornuftigt, så er vi imod.

Så vil vi i øvrigt anbefale regeringen at lade være med at bøje sig, bare fordi der bliver truet med en sag. Vi ser ikke nogen grund til, at man straks skal føje sig. Tag da slagsmålet med Kommissionen i stedet for bare at sige: Nå, jamen vi må vel hellere indrette os! Så vores råd til regeringen er i virkeligheden også: Lad da være med at gennemføre det her! Tag i stedet kampen op! Det er ikke Kommissionen, der bestemmer, hvordan vi afgiftsbelægger biler i Danmark.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Jeg kan da godt forstå, at hr. Frank Aaen benytter chancen for at køre på EU med det her oplagte forslag, men det er jo ikke EU, der har et problem i den her sag; det er jo det danske afgiftssystem, der har et problem, for hvis vi nu ikke havde de her skyhøje danske omsætningsafgifter, var den her sag jo overhovedet ikke rejst, og så behøvede vi ikke stå og spille tiden sådan en tirsdag eftermiddag.

Frank Aaen (EL):

Nu skriver jeg ikke lige under på, at lovarbejdet er spild af tid, men sådan kan vi jo have det forskelligt. Man kan sige, at man nogle gange kæmper forgæves, men det er jo noget andet.

Jamen det er da noget pjat at sige, at det er os, der har et problem, men måske er det den ansvarsløshed, vi endnu engang ser præsenteret fra partiet Venstres side, at man er fuldstændig tordnende ligeglad med, hvordan man opretholder indtægtsgrundlaget for det danske velfærdssamfund. Det blev jo lige sagt, at problemet er, at vi har for høje afgifter på biler i Danmark. Javel: Vi har for høje afgifter på dét, vi har for høj skat på dét, vi skal bare bruge penge på dét! Vi så i det tidligere lovforslag, at partiet Venstre var fuldstændig ligeglad med en indtægt, hvorimod man straks tilslutter sig noget, der giver udgifter.

I virkeligheden kan vi jo altså lære af den her debat, at Venstre sådan set bare mener, at vi skal give afkald på indtægter, men at vi aldrig

kan få at vide, hvilke velfærdsgoder det så er, der samtidig skal nedskæres.

Christian Jensen (FP):

Ser man isoleret på lovforslag nr. L 211, kan man da godt vælge at være positiv over for det, og det kan man da især, hvis man er positiv over for forslaget, bare fordi der er et provenutab for skatteministeren deri. Dermed kunne man jo sige, at så var alting godt, men så enkelt er det jo ikke, heller ikke set med Fremskridtspartiets øjne, så umiddelbart kan Fremskridtspartiet ikke støtte dette forslag.

Sagen er jo den, at Danmark endnu engang er ved at få skægget i EU's postkasse ved at opkræve alt for store afgifter og dermed igen overtræde EU-reglerne. Denne gang er det traktatens artikel 48 om arbejdskraftens fri bevægelighed og traktatens artikel nr. 59 om den fri udveksling af serviceydelser.

Sammen med, at vi i Fremskridtspartiet synes, det er helt i orden, at EU holder en afgiftshungrende skatteminister i skak og holder Danmark på lovens grund, synes vi i øvrigt, det er dybt tragisk, at EU skal være vores sikkerhed for, at tingene går rigtigt til, ikke bare i denne sag, men også i andre sager, hvor man har haft svært ved at holde sig på måtten.

I øvrigt tror jeg ikke på, at dette her afværgeforslag, som jeg vil vælge at kalde det – for andet og mere er det ikke – tilfredsstillende EU-Kommissionen. Ja, man må vel sige, at det håber vi ikke at det gør. Af samme grund kunne man jo næsten tilkomme til at holde af EU, hvor mærkeligt det end lyder fra min side. Ja, man må vel sige, at skulle det blive en nødvendighed for at få ændret på det helt urealistisk høje afgiftsniveau, vi har i Danmark, så ville det trods alt være at foretrække. For når det kommer til stykket, har man ikke med dette her forslag tænkt sig at ændre en tøddel på skatte- og afgiftspolitikken her i Danmark, nej, det er i nødværge, dette forslag er fremsat.

Det er i øvrigt paradoksalt at opleve, at hver gang der fremsættes forslag om afgifter og især om bilafgifter og miljøafgifter, så ender de som skjulte skatter, som det er uhyre bekvemt for skatteministeren efterfølgende at skrue på efter behov. Hvis man var troværdig, kaldte man tingene ved rette navn. Så ville man i stedet for at forhøje afgifterne på bilerne sænke afgifterne, så danskerne kunne få råd til at købe nye og miljørigtige biler. Vi håber, miljøministeren en dag ser lyset på dette område.

De eksempler, der er draget frem i bemærkningerne, handler alle om udenlandske biler, der skal køre her i landet med herboende danskere. Jeg kunne godt tænke mig at spørge skatteministeren, hvad det ville koste, hvis man tænkte sig det her med modsat fortegn, så den sag, vi her drøfter i dag, var til behandling i den tyske Bundestag, eller hvad det nu hedder dernede.

Med hensyn til nærværende forslag er vi som sagt meget, meget kritiske og kan ikke forestille os, at forslaget under udvalgsbehandlingen ændres så meget, at Fremskridtspartiet vil kunne støtte det.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti er enigt i regeringens sigte med dette forslag, men vi må jo indrømme, at det ikke just er enkelt. Så hvis vi kan bevare sigtet og få gjort det lidt mindre kompliceret, vil vi da synes, det vil være et godt fremskridt, men vi er positive over for lovforslagets sigte.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Flere ordførere har været inde på, at forslaget er komplekst. Jeg vil næsten betragte det som en ros til det nuværende enkle registreringsafgiftssystem, vi har i Danmark. Det synes jeg er positivt.

Jeg ser også helst, det er det, vi som altovervejende hovedregel kan fastholde i vores afgiftssystem, men nu skal man jo huske på med hensyn til kompleksiteten, at det jo ikke er sådan, at vi pålægger nogen at bruge det her system. Faktisk er virkeligheden den, at vi stiller en mulighed til rådighed for nogle, som slet ikke har muligheden i dag. Og efter vores vurdering i Skatteministeriet og hos de EU-kyndige, vi i øvrigt har, skulle det, at vi åbner for den her mulighed, meget gerne have som konsekvens, at den traktatkrænkelsessag, som er anledning til forslaget, ikke kommer videre.

Hr. Brian Mikkelsen kom med nogle bemærkninger om virksomhedernes konkurrenceevne, og spurgte om eller konstaterede næsten, at der måtte ligge en eller anden form for skævvridning til ugunst for danske virksomheder, og at vi stiller de danske virksomheder ringere end de udenlandske virksomheder, der kunne benytte den her ordning.

Det har jeg faktisk i forarbejderne til det her lovforslag været ganske meget optaget af. Det er også et svar til fru Mariann Fischer Boel og andre, der har været inde på tillægget på de 1½

pct. pr. kvartal som følge af, at man ikke betaler registreringsafgiften én gang, men betaler den løbende: Det er jo netop for at sikre, at vi ikke giver en konkurrenceevneforbedring for virksomhederne i udlandet i forhold til danske virksomheder.

Derfor er jeg helt enig med hr. Brian Mikkelsens fokusering på det spørgsmål, for det kan vi selvfølgelig ikke acceptere. Jeg har fået lavet en række beregninger for en række bilmodeller, hvor vi har set, hvordan prisen ville være, over, hvordan det så stiller sig konkurrencemæssigt, hvis det er sådan, at man efter at have brugt dem i en periode sælger.

Uden at vi kan sige, vi rammer helt præcist, så rammer vi altså ganske tæt på det beløb, vi her snakker om, hvis vi tager hensyn til den løbende registreringsafgift, der er betalt. Og de 1½ pct. pr. kvartal, der jo svarer til godt 6 pct. i pro anno-renter, er vel heller ikke helt skævt i forhold til det niveau, vi kender i dag.

Derfor synes jeg, det vil være helt fint, hvis udvalget beskæftiger sig lidt med den her problemstilling, for det har de kontakter, vi har haft til det danske erhvervsliv, også være optaget af. Men målsætningen har altså været at lave en ordning, der er så præcist konkurrence-neutral som overhovedet muligt. Jeg mener, at vi har ramt tæt på, og om man er en anelse under eller en anelse over, kan afhænge lidt af, hvordan bilmærkernes brugtvognspriser udvikler sig, men det ligger meget tæt på de oplysninger, som jeg har fået forelagt som grundlag for at nå en konkurrenceneutralitet. Så det har været et helt afgørende omdrejningspunkt i forhold til at finde den her ordning og dermed åbne for en mulighed, som ikke eksisterer i dag.

Så skal jeg takke dem, der har givet tilslutning til forslaget, og dem, der har været positive over for forslaget. Og selv om hr. Aage Frandsen sagde, at hvis man nu har stemt imod det indre marked – det er der jo flere her i salen der har – er man frigtort, så er virkeligheden jo sådan, at hvis det er sådan, at man ser virkeligheden i øjnene, også selv om man ikke lige kan lide den, så løser man altså bedre problemet, så påvirker man det bedre i forhold til fremtiden. Jeg håber, der vil være et flertal, der har den indgang også til løsning af det her konkrete problem, som det er forelagt i det her lovforslag.

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

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

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:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 212: Forslag til lov om ændring af ligningsloven, afskrivningsloven, personskatteloven og boafgiftsloven. (Lempelse af beskatningen af løbende ydelser og goodwill m.v.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 25/3 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jens Peter Verner (S):

Det lovforslag, vi har til første behandling i dag, er jo som bekendt et led i udmøntningen af finanslovaftalen for 1999.

Lovforslaget indgår jo altså i den helhed, som finansloven nu engang er, og i en finanslov, som jeg i øvrigt mener vi har megen glæde af, og som opretholder et højt aktivitetsniveau i vores samfund.

Det lovforslag, vi behandler, regulerer beskatningen, når en løbende ydelse indgår som betaling for et eller flere aktiver. Hvad angår den løbende ydelse, der anvendes som betaling for et aktiv, sker der med lovforslaget en ligestilling mellem sælgers skattepligtige fortjeneste og købers afskrivningsberettigede anskaffelses-sum.

Lovforslaget indeholder derudover en særlig henstandsordning for beskatning af goodwill. Sælger betaler skat, efterhånden som de løbende ydelser modtages, men – som det er vigtigt at slå fast – først af de modtagne ydelser.

Som nævnt indledningsvis er dette lovforslag en opfølgning af finansloven, og Socialdemokratiet tilslutter sig forslaget.

Peter Brixtofte (V):

Dette forslag er en del af finanslovforliget. Det er, når det bliver gennemført, en forbedring for

generationsskiftet, fordi de, som overtager virksomhederne, får bedre skatteforhold og kan vente med at betale, til de også får indtægterne, hvad der er rimelig logisk. Så derfor er forslaget en forbedring.

Vi kunne måske tænke os, at det var blevet endnu bedre, men der er lavet en aftale, og den overholder vi. Forslaget, som det er udformet, er i overensstemmelse med den aftale, der er indgået mellem finanslovpartierne; derfor kan vi kun anbefale forslaget. Vi håber på, at det bliver hurtigt vedtaget, og at det kan være et skridt i den rigtige retning, når det gælder om at forbedre generationsskiftevilkårene for dansk erhvervsliv.

Gitte Seeberg (KF):

Ja, som det blev sagt, er det her forslag en udmøntning af aftalen om finansloven for 1999.

Det Konservative Folkeparti er meget optaget af hele generationsskiftespørgsmålet. Det forslag, som skatteministeren her har fremsat, er således ikke udtryk for, hvad vi i Det Konservative Folkeparti mener kan løse alle problemerne på generationsskifteområdet, men det er klart, at det kan lette, når en virksomhed skal skifte til en ny ejer. Det er et skridt i den rigtige retning.

Som sagt: Forslaget er en klar forbedring i forhold til eksisterende lovgivning. Det har været drøftet, som også Venstres ordfører var inde på, om man kunne indføre en ordning med fuld symmetri, sådan at der var fradragsret, når man betalte, og beskatning, når man fik pengene. Det er en model, som Det Konservative Folkeparti har haft meget sympati over for.

Det er ikke det, der er blevet gennemført med det her forslag, men vi har selvfølgelig noteret os, at det forslag, som nu ligger her, er det forslag, som retssikkerhedsudvalget pegede på for nogle år siden, nemlig en henstandsordning, når man sælger goodwill. Det vil sige, at vi i hvert fald er nået det skridt på vejen, at den åbenlyse urimelighed med dobbeltbeskatning, der har været, nu heldigvis er ophørt med dette forslag.

Desværre må vi jo nok erkende, at det ikke er det mest enkle forslag, vi har set, i hvert fald i min tid som medlem af Skatteudvalget, og at det ikke har været muligt at fremkomme med et noget enklere forslag, men det er der jo desværre ikke noget nyt i, når vi taler om erhvervsbeskatning. Men de nye regler er en forbedring, og vi støtter selvfølgelig forslaget.