

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Hr. Keld Albrechtsen fremmaner et billede af et Europa og en virkelighed, som overhovedet intet har med hverdagen i EU-samarbejdet at gøre. Det vil jeg gerne slå fast. Det skræmmebillede, som hr. Keld Albrechtsen mener et ja fører til, eksisterer ikke. Jeg er fundamentalt uenig i den beskrivelse af, hvad det er for et Europa, hvad det er for et samarbejde, hvad det er for en udvikling, det drejer sig om.

Det er det stik modsatte, vil jeg gerne understrege, og så skal jeg ikke forlænge debatten. Det er bare for, at det skal være slået fast.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 70 af Claus Larsen-Jensen (S), Charlotte Antonsen (V), Lene Espersen (KF), Mimi Jakobsen (CD) og Elisabeth Arnold (RV) vedtoges med 77 stemmer (S, V, KF, CD, RV og Tove Videbæk (KRF)) mod 27 (SF, DF, EL, FRI, Sonja Albrink (CD), Ebbe Kalnæs (CD), Ole M. Nielsen (KRF) og Frank Dahlggaard (UP)); 1 (Klaus Hækkerup (S)) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 71 af Keld Albrechtsen (EL).

Forslag til vedtagelse nr. V 72 af Frank Dahlggaard (UP).

Hermed sluttede forespørgslerne.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 235: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om afgift af vejbenyttelse. (Forlængelse af afgiftsfritagelserne for elbiler, afgiftsfritagelse for udenlandske hyrevogne, justering af reglerne for campingbiler, græske lastbiler m.m.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 29/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Hugo Sørensen (S):**

L 135 indeholder ændringer på fem punkter. Den første ændring handler om at give kommunerne større frihed, når det gælder muligheden for at afgiftsfritage køretøjer, der anvendes af beredskabskommissioner, og busser, der anvendes af plejehjem.

Efter de nuværende regler skal disse køretøjer være ejet af de pågældende organisationer for at kunne afgiftsfritages. Vi mener, at disse regler virker for restriktive og støtter derfor, at krav om ejerskab udgår.

Med udgangen af år 2000 bortfalder den tidsbegrænsede fritagelse for registreringsafgift, brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift, som knytter sig til eldrevne biler. Ikke mindst på grund af nærmiljøet, men også på grund af den teknologiske udvikling på området støtter vi en forlængelse af den tidsbegrænsede afgiftsfritagelse med 3 år indtil udgangen af år 2003.

Med virkning fra 1. januar 1990 indførtes der nye, favorable regler for registrering af campingbiler. Afgiften for disse køretøjer blev nedsat fra 180 pct. til 60 pct. Desværre har der vist sig et stigende misbrug af reglerne, som har påført staten et indtægststab, som skønsmæssigt andrager ca. 50 mio. kr. En skærpelse af kravene for registrering af campingbiler har vist sig nødvendig.

Der stilles derfor krav om mindst fire sovepladser, samtidig med at en bestemmelse om størrelsen af bilen ændres fra 2 t tilladt totalvægt til 2 t egenvægt. Hermed skulle ordningen kunne normaliseres, samtidig med at de rigtige campingbiler fortsat kan få glæde af ordningen.

Med åbningen af Øresundsbroen skabes der behov for at ændre registreringsafgiftsloven, således at udenlandske taxier, i dette tilfælde svenske, fritages for afgift, når de anvendes hvervsmæssigt her i landet af herboende. Modsat gælder reglerne naturligvis for danske taxiers kørsel til bestemte destinationer i Sverige.

Forslaget er en konsekvens af, at der er indgået en overenskomst om international taxakørsel mellem Danmark og Sverige. Overenskomsten forudsætter afgiftsfrihed for taxier fra den ene aftaleparts område, som udfører transporter på den anden aftaleparts område.

Det femte og sidste punkt, som gælder det nye EF-direktiv om afgift af tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, indeholder en undtagelse for køretøjer, der er registreret i Grækenland. Danmark og de øvrige lande i ordningen om den fælles vejbenyttelsesafgift er forpligtede til at gennemføre denne reduktion fra og med den 1. juli 2000 som fastsat i direktivet. Med nærværende lovforslag lever regeringen op til denne forpligtelse.

Socialdemokratiet støtter lovforslaget.

Mariann Fischer Boel (V):

Nu har Socialdemokratiets ordfører jo glimrende gjort rede for indholdet af de fem ændringer, der i realiteten ligger i forslaget, så jeg vil nøjes med at koncentrere mig om det ene element, som vi fra Venstres side ikke kan støtte.

Antallet af registreringer af fabriksnye campingbiler er steget markant i de seneste år, og da registreringsafgiften for de her campingbiler kun er en tredjedel af den almindelige registreringsafgift, altså 60 pct., så ringer alle mistænksomhedens klokker jo hos skatteministeren. Skatteministeren tænker, at af afgiftsmæssige grunde kører folk nok rundt i en campingbus med to sovepladser i stedet for at købe en almindelig personbil, og så kommer der til at mangle klingende mønt i statskassen.

Baggrunden for at købe en campingbil er ikke at opfylde et transportbehov, men at købe en bil, man kan tage på ferie i, eller fordi man har skabt sig et eller andet overnatningsbehov.

Nu er vi jo vant til skatteministerens mistænksomhed, og derfor burde det ikke overraske os, at lovforslaget i realiteten fratager f.eks. et ægtepar, der er gået på førtidspension, muligheden for at købe en campingbus med to sovepladser. Nu skal de investere i en campingbus med fire sovepladser, som de i virkeligheden ikke skal bruge til noget, altså de skal kun bruge de to, og måske kommer der det resultat ud af det, at bilen så er blevet for dyr, så de ikke har råd til at købe den.

Det virker tåbeligt, også ud fra en miljømæssig synsvinkel, men da det her jo drejer sig om at skaffe penge i kassen, har skatteministeren altså valgt at fremsætte denne her del af lovforslaget.

Så bortset fra den del, som vi ikke kan støtte, er vi positive over for resten af den her blandede landhandel, som det her forslag vel kan betragtes som.

Brian Mikkelsen (KF):

Det fremsatte forslag indeholder en række tekniske ændringer, som vi fra konservativ side umiddelbart ikke har nogen indvendinger imod. Men jeg synes lige, at justeringerne i registreringsafgiftsloven for campingbiler, ligesom Venstres ordførers indlæg også påpegede, skal have et ord med på vejen, for jeg er af den overbevisning, at dette problem sagtens kunne være løst rent administrativt og dermed uden lovændring.

Tænk, hvis man kunne gennemføre nogle ting, uden at man partout skulle gennemføre det ved hjælp af store, forkromede lovforslag! Det kunne man altså have gjort her, og det vil sige, at denne her del af lovforslaget kommer til at tage sig ud som skydning af gråspurve med kanoner. For sagen er jo den, at Told- og Skattestyrelsen har haft forhandlinger med branchen vedrørende administrative stramminger, og efter branchens opfattelse er disse forhandlinger faldet på plads, og der er opnået enighed om en strammere fortolkning af reglerne for campingbiler. Derfor kan denne del af lovforslaget undre og synes overflødig.

Men som sagt er vi ikke imod stramningen af reglerne, og vi vil fra konservativ side støtte selve lovforslaget.

Aage Frandsen (SF):

SF kan som udgangspunkt støtte lovforslaget, som vi primært opfatter som et lovforslag, der vedrører visse tekniske ændringer. Er der tale om nogle ting i lovforslaget, som skal justeres, er det muligt, at det er fornuftigt.

Jeg vil sige til den konservative ordfører, hr. Brian Mikkelsen, at det jo selvfølgelig er lidt usædvanligt at klandre en minister for at fremsætte et lovforslag, hvor man i virkeligheden mener, at det ville være mere fornuftigt, at ministeren havde gennemført noget administrativt. Mit indtryk er, at der ikke er en minister, der fremsætter ét eneste lovforslag, hvis han kan gennemføre det administrativt, og man kan vel også sige, at det er vigtigere at være på den sikre side med hensyn til, hvad der er lov, og hvad der er bekendtgørelser og administrative beslutninger. Så jeg synes ikke, man skal klandre en minister for at fremsætte et lovforslag for meget. Det kommer under alle omstændigheder i ministerens debetbog med hensyn til at undgå at fremsætte for mange lovforslag.

Men altså af hensyn til sikkerheden, retssikkerheden, er det i hvert fald vigtigt, at hvis det

er nødvendigt og det er lovgrundlaget for det, der ændres, så bliver det på den måde. Og vi kan altså som udgangspunkt støtte lovforslaget, og er der nogle tekniske ting i det, som ikke er i orden, jamen så må vi se på det.

Klaus Kjær (DF):

Lovforslaget indeholder fem elementer vedrørende afgifter på motorkøretøjer.

For det første foreslås det, at der gives kommunerne større fleksibilitet, når det gælder køretøjer, der anvendes af beredskabskommissioner, og busser, der anvendes af plejehjem. Som reglen er i dag, er det en betingelse, at beredskabskommissionen eller plejehjemmet skal eje køretøjerne. Det foreslås nu, at betingelsen om, at køretøjerne skal tilhøre beredskabskommissionen eller plejehjemmet udgår, og det vil således blive muligt, at kommunen eksempelvis kan lease disse køretøjer, hvis det er en fordel for kommunen.

For det andet foreslås det, at de tidsbegrænsede fritagelser for registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift vedrørende elkøretøjer forlænges med 3 år, til udgangen af år 2003.

For det tredje: For campingbiler gælder der særlig favorabile regler i registreringsafgiftsloven. Disse regler har i stigende grad været misbrugt, eller skal vi hellere sige været udnyttet kreativt, således at store varevogne er indrettet som campingbiler, men i øvrigt anvendes til andre formål. Det foreslås derfor nu, at reglerne præciseres med krav om, at der skal være tale om mindst fire sovepladser, samtidig med at bestemmelsen om størrelsen af bilen ændres fra 2 t totalvægt til 2 t egenvægt.

For det fjerde foreslås der ændringer i registreringsafgiftsreglerne, således at udenlandske taxier fritages for afgifter, hvis de anvendes erhvervsmæssigt her i landet af en herboende. Forslaget skal ses i sammenhæng med, at der er indgået overenskomst om international taxa-kørsel mellem Danmark og Sverige.

Endelig og som det femte gennemføres en mindre ændring af lov om afgift af vejbenyttelse, således at Danmark opfylder et nyt EF-direktiv om, at der gennemføres en reduktion af vejafgiften for godskøretøjer, der er registreret i Grækenland, og som kører på danske veje.

Her har vi så igen et forslag, hvor man har blandet æbler og pærer sammen, og hvor det må siges at være helt umuligt at forholde sig til

det samlede lovforslag på nuværende tidspunkt.

Det, som Dansk Folkeparti er mest skeptisk over for, er forslaget om de præciserende krav til campingbiler, hvilket også er det eneste af de fem delelementer, som vil give et merprovenu i størrelsesordenen 50 mio. kr.

Folk bliver afskåret fra på en billig måde at erhverve sig en campingbil også i situationer, hvor der ikke er tale om en omgåelseshensigt. Såfremt der ikke alene er tale om et ønske om øget provenu fra det her salg, vil vi under udvalgsarbejdet prøve at se på, om reglerne ikke kan udformes så lempeligt, at det også bliver muligt at erhverve en bil, der er indrettet som campingbil på et mere spartansk grundlag, uden at der er mulighed for misbrug i form af spekulation imod den lavere registreringsafgift.

Men stort set er Dansk Folkeparti positivt stemt over for lovforslaget.

Sonja Albrink (CD):

Da flere ordførere allerede har gennemgået, hvad lovforslaget går ud på med de fem ændringer, som er foreslået i forslaget, skal jeg på CD's vegne sige, at hvis der er problemer omkring campingvognene, så lad os se på det under udvalgsarbejdet, men ellers vil jeg gerne fra CD tilkendegive, at vi er positive over for forslaget.

Inger Marie Bruun-Vierø (RV):

Da den radikale ordfører på området, hr. Anders Samuelsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne udtale følgende:

Dette forslag indeholder, som vi allerede har hørt, en række ændringer af registreringsafgiftsloven, vægtafgiftsloven, lov om afgift efter brændstofforbrug og lov om afgift for vejbenyttelse.

For det første foreslås det, at beredskabskommissioner og plejehjem skal have større mulighed for at anvende leasede køretøjer. I dag sker der kun afgiftsfritagelse for køretøjer, som ejes af det pågældende plejehjem eller den pågældende beredskabskommission. Fra radikal side mener vi, at det er rimeligt, at kommunerne også får mulighed for at lease køretøjer, såfremt de finder det mest økonomisk rentabelt, og vi støtter derfor denne del af forslaget.

For det andet foreslås det, at de tidsbegrænsede fritagelser for registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift for ældre biler af hensyn til nærmiljøet forlænges

med 3 år, til udgangen af 2003. Det er også et forslag, Det Radikale Venstre er positivt over for.

For det tredje lægges der op til en justering af registreringsafgiftslovens gunstige regler for campingbiler. Som nævnt har man de seneste år registreret et misbrug af reglerne, og det har medført et provenutab for staten. Det er jo alvorligt. Fra radikal side støtter vi de præciseringer, som skatteministeren foreslår, fordi vi mener, at de vil sætte en stopper for misbruget af reglerne, samtidig med at de rigtige campingbiler stadig væk vil få gavn af reglerne.

For det fjerde ønsker regeringen, at registreringsafgiftsloven ændres, så udenlandske taxier fritages for afgift, når de anvendes erhvervsmæssigt i Danmark af en herboende. Forslaget skal som nævnt ses i sammenhæng med den overenskomst om international taxikørsel, som Danmark har indgået med Sverige. Det er også et forslag, vi støtter fra radikal side.

Endelig foreslås der en mindre ændring af lov om afgift af vejbenyttelse, som betyder, at Danmark gennemfører det nye EF-direktiv om afgift af tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Og ikke overraskende har vi heller ingen indvendinger imod denne del af forslaget.

På denne baggrund skal jeg meddele, at Det Radikale Venstre støtter lovforslaget.

Frank Aaen (EL):

Der er dele af forslaget, vi umiddelbart kan støtte. Det gælder f.eks. ændringen vedrørende den helt åbenbare omgåelse af reglerne, der i dag ligger inden for brug af campingvogne som bare store luksusbiler. Den del vil vi gerne se positivt på.

Der er to lempelser heri, som vi ikke umiddelbart kan tilslutte os – den ene slet ikke. Jeg har ikke nogen forståelse for, at græsk indregistrerede lastbiler skal have billigere vejafgift i Danmark end danske og andre EU-lastbiler. Det forstår vi simpelt hen ikke. Hvad er begrundelsen for det?

Og for det andet vil vi være helt sikre på, at der ikke sker en utilsigtet og for høj lempelse vedrørende de eldrevne køretøjer, og det vil vi have belyst under udvalgsarbejdet.

Men vi går jo selvfølgelig ind i udvalgsarbejdet, skulle jeg hilse fra vores ordfører på området, hr. Søren Kolstrup, og sige, men vi er altså ikke umiddelbart indstillede på at støtte det samlede lovforslag, som det ligger.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Forslaget består jo af fem delelementer. Tidligere ordførere har gennemgået indholdet, så det skal jeg ikke bruge lang tid på, men straks springe til min konklusion, som er, at Kristeligt Folkeparti kan støtte alle fem delelementer.

Der er et enkelt af delelementerne, jeg vil komme med et par bemærkninger om, og det er vedrørende campingbilerne. Dér mener jeg, at ministeren har argumenteret rigtigt for, at man har lavet en form for udhuling af den afgrænsning, som var tiltænkt for en halv snes år siden. Derfor mener jeg, at det, der er lagt op til her, er at markere det, der var intentionen i 1990-reglerne, og derfor tilslutter vi os den formulering.

Jeg kan selvfølgelig ikke lade være med at gøre den sidebemærkning, at er der en børnefamilie med fire børn eksempelvis, så er det ikke så enkelt, når man skal leve op til de sikkerhedsbestemmelser for at kunne køre som en samlet familie. Her har denne benyttelse af et Folkevognsrugbrød eller en Ford Transit jo været familievenlig og gunstig, og det håber jeg vi måske i en anden sammenhæng kan finde en løsning på og dermed forbinde det sikkerhedsudstyrmæssige med det familiemæssige, som det er vores ønske.

Men at føre familiepolitik efter en ny tolkning, som ikke er intentionen med de formuleringer, der blev indført i 1990, synes vi ikke er rigtigt, så selv om forslaget isoleret set kan være uheldigt for nogle familier, støtter vi det, fordi vi ud fra en principiel betragtning mener, dets indhold er rigtigt. Jeg gør bare opmærksom på, at der var en positiv effekt af den glidende praksis, og at vi kan være kedede af, at den forsvinder, men jeg har også begrundet, hvorfor vi samlet set støtter lovforslaget.

Kim Behnke (FRI):

Jeg skal love for, at skatteministeren har haft luppen fremme.

Da man indførte reglerne om, at plejehjem og lignende institutioner kunne få lov til selv at have en bus for at køre de ældre på udflugt osv., blev der bl.a. fra vores side udtrykt bekymring for, i hvilket omfang det ville betyde, at man tog brødet ud af munden på de private vognmænd. Dengang var et af de argumenter, der blev brugt her i Folketingssalen for at berolige os, vognmændene og andre, at der var snor i det, for så længe der var et krav om, at plejehjemmet selv skulle eje bussen og selv skulle

have en chauffør osv., risikerede man ikke, at bussen blev brugt til andre formål. Ud fra de betragtninger valgte vi så dengang at tilslutte os forslaget i forventning om, at det ville betyde en forbedring af servicen for de ældre.

Men når man nu kommer i dag fra skatteministerens side og ønsker øget fleksibilitet med den begrundelse, at det har været besværligt osv., kan vi lige så godt sige det, som det er: Så er vi bekymrede. Vi er bekymrede for, at det kan komme til at betyde, at endnu flere private vognmænd mister den kørsel, de har i dag. Når det gælder beredskabsformål, har vi derimod ikke helt den samme bekymring, men ministeren har jo den mulighed, at han under udvalgsarbejdet kan fjerne vore bekymringer.

Det andet element, hvor vi var nødt til at rynke øjenbrynene under læsningen, er spørgsmålet om disse campingbiler. Vi nærmer os jo det, som populært kaldes væg til væg-lovgivning, dvs. at hver gang man finder den mindste lille smule antydning af en mulighed for, at folk kan leve lidt friere, end skatteministeren gerne vil have – bang, så slår man ned med ny lovgivning.

De provenumæssige forventninger, ministeren har om, hvad dette punkt vil betyde, mener vi er stærkt overdrevet. Rent faktisk er der efterhånden indført en fuldstændig systematisk praksis med, at når folk skal på ferie, vælger de at tage til Nordtyskland – Flensburg, Kiel, og hvor der ellers er udlejningsfirmaer – og så kan de allerede i dag opnå en besparelse på ca. 40 pct. i forhold til de danske priser.

Forslaget giver ikke flere penge i den danske statskasse, men det vil give flere penge i den tyske statskasse og nu, hvor Øresundsforbindelsen åbner, også i den svenske statskasse, for så vil folk fravælge at købe i Danmark til fordel for at leje i henholdsvis Tyskland og Sverige. Derfor mener vi, at det mål, ministeren har med forslaget, nemlig at få nogle flere penge i kassen, nok skal blive opfyldt, men det er bare ikke ministerens egen kasse, men hans kollegers kasser i henholdsvis Tyskland og Sverige, der bliver fyldt.

Apropos Sverige er der endelig spørgsmålet om taxaerne, og det ser rimeligt og fornuftigt ud. Det, vi i den forbindelse godt vil bruge udvalgsarbejdet til at få afdækket, og som ministeren ved jeg har interesseret mig for i § 20-spørgsmålssammenhæng, er spørgsmålet om, at der skal være mulighed for uhindret at kunne leje biler i Sverige, således at uanset hvil-

ket statsborgerskab man har anført i sit pas, kan man tage til Sverige og leje biler. Det vil være helt naturligt, at der også bliver åbnet for den mulighed i den gode argumentation, der i øvrigt eksisterer for Øresundsregionen, men jeg ved, at ministeren er bekymret, for det kan jo gå hen og betyde 1½ mio. kr. mindre i statskassen eller noget i den stil. Men bortset fra de lidt mere overordnede betragtninger om dette punkt støtter vi de pågældende ændringer.

Med de bemærkninger glæder vi os til at få fjernet den bekymring, vi kan have, og bliver den fjernet, støtter vi lovforslaget.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Tak til det flertal af ordførere, der har givet tilslutning til forslaget, og i øvrigt også tak til dem, der har givet udtryk for en tvivl, man gerne vil have afskaffet under udvalgsarbejdet.

Det indlæg, der undrede mig mest, var Venstres ordførers, fru Mariann Fischer Boels. Der blev sagt, at det skulle være et selvstændigt problem, at der kommer penge i kassen. Jeg har efterhånden registreret hos Venstre, at man anser det for at være et problem, og derfor en bemærkning til fru Mariann Fischer Boel, som også kan knytte sig til ordførertalen fra hr. Kim Behnke, der sagde: Jamen der kommer ikke flere penge i kassen, for hvis danskere skal på ferie i udlandet, vil de i stor udstrækning leje campingbiler i eksempelvis Tyskland, og derfor kommer der ingen penge. Det var hr. Kim Behnkes konklusion.

Hvis det var campingbiler, der var tale om, var der altså ikke kommet noget forslag om ændring af reglerne. Problemet er den direkte omgåelse af reglerne, som jeg også synes hr. Flemming Kofod-Svendens beskrev så udmærket. De biler, vi taler om her, er ikke biler, der er købt med henblik på at blive brugt som campingbiler. Det er biler, der får en interimistisk indretning, så de formelt opfylder nogle betingelser, og derefter bruges de som ganske almindelige biler til daglig drift med en afgift, der er langt, langt lavere end for alle andre biler. Vi har kunnet se, at der har været en eksplosion i antallet af biler af den karakter, men det er ikke særlig store biler, og derfor vil jeg godt bede fru Mariann Fischer Boel og Venstre om at overveje, om det nu er klogt at være argumentresistent i det videre arbejde med dette punkt. Jeg tror ikke, nogen af os er tjent med, at vi har en lovgivning, som bruges til noget ganske andet end det, der er tilsigtet.

Hvis der er nogle, der har gode forslag og ideer om, hvordan man kan sikre formålet og forhindre misbrug, er vi i sagens natur altid lydhøre. Men det er altså efter ganske grundige overvejelser, forslaget her er kommet frem, og derfor håber jeg bestemt, at man vil lytte til argumentationen.

Hr. Flemming Kofod-Svendsen sagde, at man måske godt kan finde nogle børnefamilier med flere børn, der kunne have haft fornøjelse af de biler. Men jeg synes, hr. Flemming Kofod-Svendsens konklusion var rigtig – altså at selv om man godt kan se dette gode formål, er det ikke den rigtige måde at gøre tingene på. Derfor bør vi selvfølgelig også holde fast i, at tingene skal foregå sådan, som det har været hensigten med den lovgivning, som Folketinget har vedtaget, og det er såmænd kun det, der lægges op til med forslaget.

Hr. Frank Aaen havde et spørgsmål om, hvorfor de græske lastbiler skulle have en lempelse. Det skyldes jo, kan man sige, en politisk studehandel. Jeg ved ikke, om der nogen sinde kommer til at køre en sådan græsk bil på danske landeveje, men ikke desto mindre har vi en aftale for at sikre fornuftige regler for de fem lande, der har et samarbejde om vejafgift. For at vi kunne køre på hinandens veje, skulle der vedtages nogle bestemmelser, som grækerne tidligere har haft, men som nu er faldet væk. Det betyder faktisk, at jeg i næste samling forventer at komme med et lovforslag, som implementerer bedre miljømæssige regler med hensyn til, hvem der skal betale hvad. Derfor vil jeg også stilfærdigt appellere om, at en principiel modstand mod noget ikke skal forhindre, at vi i øvrigt kan lave fornuftige ting.

Jeg håber, at hr. Frank Aaen og Enhedslisten, der jo godt kender til de ting, vil sætte sig ned omkring et bord og indgå en aftale, selv om man også bliver nødt til at give lidt og tage lidt. Jeg vil sige, at det, Danmark kan give i den sammenhæng, formentlig ikke er noget, der kan registreres på nogen bundlinje, hvis det er sådan, at der overhovedet bliver omkostninger for os i den sammenhæng. Det ville i hvert fald betyde, at man skulle køre gennem andre lande end Tyskland, for vi har den aftale, at hvis man har betalt vejafgiften én gang, dækker den også kørsel på de danske veje, altså på samme måde, som når danske lastbiler kører på de tyske veje: Har man betalt afgiften, kan man køre frit dér. Vi har gensidige aftaler af den karakter.

Med disse bemærkninger endnu en gang tak for tilslutningen fra flertallets side. Vi vil i sagens natur gøre os umage for at give dem, der har udtrykt tvivl eller har spørgsmål, gode og pædagogiske svar, så Tinget forhåbentlig kan samles ret bredt, når vi når frem til tredje behandling.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Jeg bliver jo altid lidt mistænksom, når jeg får ros af skatteministeren, men i dette tilfælde blev der sagt, at Venstre ikke skulle være argument-resistent, så det vil jeg tage til mig.

Med hensyn til, at Venstre skulle være modstander af, at der kommer penge i kassen, kan jeg ikke rigtig forstå skatteministeren. Men forskellen mellem Venstre og Socialdemokratiet er nok, at Venstre ikke ser det som et mål i sig selv at skrabe penge ind i kassen.

Jeg noterede mig, at skatteministeren ville være åben over for en diskussion, så man undgår misbruget i forbindelse med indregistrering af campingbusser, og hvis vi kan finde en fornuftig løsning, er jeg også sikker på, at Venstre ikke vil være argumentresistent i denne sag.

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:

18) Første behandling af lovforslag nr. L 236: Forslag til lov om ændring af ligningsloven og fusionsskattebogen. (Ændring af genbeskatningsreglerne ved skattefri spaltning m.v.). Af skatteministeren (Ole Stavad). (Fremsat 29/3 2000).

Lovforslaget sættes til forhandling.