

## Afstemning

Ændringsforslag om nr. 2 forkastedes, idet 51 stemte for, 54 imod.

Ændringsforslag nr. 1 og 5 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3 forkastedes, idet 51 stemte for, 54 imod.

Ændringsforslag nr. 4 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**21) Anden behandling af lovforslag nr. L 237: Forslag til lov om ændring af forskellige skateloove, lov om en arbejdsmarkedsfond og lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Hovedaktionærers med fleres personalegoder og udbytter).**

Af skatteministeren (Ole Stavad).  
(Fremsat 29/3 2000. Første behandling 11/4 2000. Betænkning 17/5 2000).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

## Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-7 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**22) Anden behandling af lovforslag nr. L 238: Forslag til lov om ændring af forskellige skateloove, lov om en arbejdsmarkedsfond og lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Ændring af beskatningen af fri bil og bil ydet som udbytte).**

Af skatteministeren (Ole Stavad).  
(Fremsat 29/3 2000. Første behandling 11/4 2000. Betænkning 17/5 2000).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

## Forhandling

**Flemming Hansen (KF):**

Vi står her med et lovforslag, som i allerhøjeste grad bygger på misundelsespolitik – en kombination af Enhedslistens gammelkommunistiske ideologiske opfattelse og en tv-udsendelse, som man skal være meget venlig for at kalde et underholdningsprogram.

Jeg noterede mig, da underholdningsprogrammet var løbet af stabelen i november, at skatteministeren sagde, at han kunne aldrig forestille sig at lovgive på baggrund af et sådant program. Men det har han altså gjort nu, og det interessante er, at når man ser det med skatteministerens øjne – af alle i denne verden – vil det give en manko i statskassen på mellem ½ mia. kr. og 1 mia. kr. Det benægter skatteministeren, men jeg er sikker på, at de danske bilimportører får ret i det, de har sagt fra starten.

Motorbranchens arbejdsgivere har sagt det samme, og den enkelte bilimportør har sagt, at det bliver en katastrofe.

Vi fik i Skatteudvalget i går sendt en hilsen fra en af landets største bilforhandlere, Sand Jensen i Silkeborg, som bekræftede vore aller- værste anelser. Han viser med en graf, at der i februar og marts blev solgt 27 af de biler, der er omfattet af denne grusomme lovgivning, og i maj har solgt været to biler. Det er altså et fald på 90 pct., som bekræfter, at naturligvis vil ingen erhvervsleder være med til at betale dette kolossale beløb på omkring et par hundrede tusinde kroner for at køre rundt i en firmabil, som han formentlig kun kører 7.000-8.000 km privatkørsel i, for resten kører han jo for sin virksomhed. Han skal betale mellem 10 kr. og 20 kr. pr. km privatkørsel, så det er langt, langt billigere at køre i taxa.

Det er ren misundelsespolitik, og jeg synes ikke, det klæder Socialdemokratiet. Men jeg forstår godt, at Enhedslisten har den filosofiske opfattelse, at sådan skal samfundet være; alle skal være endnu mere lige, end de er i dag.

Og hvad er konsekvenserne? Ja, konsekvenserne er, at nogle vil anskaffe sig en chauffør, og det er da udmærket, for det giver lidt beskæftigelse. Men at ansætte en chauffør er ikke rigtig dansk kultur, så langt de fleste vil købe en eller anden vesttysk pram, som formentlig ikke er i nær så god stand som de miljøvenlige biler, vi ellers kører i i Danmark. Det vil alt sammen betyde, også hvis man som alternativ anskaffer en mindre bil, at provenuet af registreringsafgifterne vil falde virkelig dramatisk, og med det kendskab, vi har til regeringen, vil det jo igen betyde, at pengene skal ind på en anden måde. Jeg spørger skatteministeren: Hvem skal betale det her? Der er jo andre, der kommer til at betale for det, for skatteministeren accepterer selvfølgelig ikke færre penge i kassen.

Endelig er det en meget urimelig situation, man sætter bilbranchen i. De bilforhandlere, som typisk ligger inde med et lager på mellem 10 og 30 biler af denne slags, som nu bliver usælgelige, hvad skal de gøre med dem? De kan simpelt hen ikke sælge dem. Sand Jensen bekræfter det jo, når han viser, at der kun er solgt to i maj, altså 90 pct. mindre end det salg, der plejer at være. Disse forhandlere kan ikke sælge bilerne, og de kan heller ikke levere dem

tilbage til udlandet, så de får altså en ganske gevaldig øretæve – alt sammen for at tilfredsstille Enhedslistens gammelkommunistiske ideologiske opfattelse.

Jeg forstår virkelig godt, at hr. Frank Aaen sidder med et pragtfuldt smil om munden, for det er en kæmpesejr for ham, at han har lokket skatteministeren ned i dyndet i denne sag. Tillykke med det, hr. Frank Aaen, det er flot gjort!

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg kan fuldt ud bekræfte, at Enhedslisten går ind for mere lighed i samfundet, end tilfældet er i dag. Jeg kan også bekræfte, at Enhedslisten går ind for, at en udbetalt løn skal beskattes på samme måde, uanset om lønnen udbetales i kontanter eller i naturalier.

Jeg troede i virkeligheden også, det var i overensstemmelse med almindelige liberalistiske principper, men det er det åbenbart ikke. At man så synes, at det er noget særlig gammelkommunistisk at gå ind for lighed og lighed i skattesystemet, ja, det siger måske mere noget om afsenderen, end det siger noget om den, det er henvendt til.

(Kort bemærkning).

**Aage Frandsen (SF):**

Ud fra det, man hørte hr. Flemming Hansen sige, skulle man tro, at nu var der altså nogle, der virkelig blev uretfærdigt behandlet; nogle mennesker, som havde et økonomisk behov og sådan noget, dem ramte man virkelig hårdt.

Det eneste, der sker, vil jeg sige til hr. Flemming Hansen, er jo sådan set en ligestilling i forhold til andre; det er de samme procenter i forhold til andre. Det er det, det drejer sig om. Det, der var tilfældet før, og sådan som det er i øjeblikket, er, at der er nogle mennesker, der har en begunstigelse, som er urimelig i forhold til andre. Og hvem betaler det? Ja, det gør de andre. Andet er der ikke i det.

Sådan er det, hver eneste gang vi laver sådan noget for skabe større lighed omkring de her ting, så kaldes det misundelse. Det har overhovedet ikke noget med misundelse at gøre; det er et spørgsmål om, at der skal være retfærdighed i skattesystemet med hensyn til, at man skal betale ligeligt i forhold til de indtægter og gode, man har.

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen (KF):**

Jeg er for så vidt enig med hr. Frank Aaen og hr. Frandsen i ligestillingen, men jeg synes, vi glemmer udgangspunktet.

Udgangspunktet var i 1993, da var hr. Ole Stavad også skatteminister, og da indførte han et hop på sådan 100 pct. eller 300 pct. for beskattning af firmabiler. Der var en urimelighed dengang. Det er der ikke mere. Og dér, hvor hr. Frandsen og hr. Frank Aaen begår fejl, er, at de forestiller sig, at denne erhvervsleder ligger og kører rundt 30.000-40.000 km privat.

Så er det rigtigt, at så er det en billig fornøjelse. Men langt, langt de fleste erhvervsledere har overhovedet ikke tiden til at køre rundt privat. Jeg kan jo spørge en minister: Hvor meget kører en minister rundt privat, når han kommer hjem til Nordjylland? Det er højst 8.000 km om året. Dem bliver man rigeligt beskattet af, hvis man kører dem som virksomhedsbil. 8.000 km og man får et tillæg på sin skat i dag på 112.000 kr., hvis man kørte i sådan en bil. Det er rigeligt betalt; det er en høj kilometerpris. Det er billigere at køre i taxa.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Først skal jeg takke hr. Flemming Hansen for så hårdt at angribe det her, for jeg døjer faktisk noget med mit bagland, som synes, at loven her er lidt for slap. Og så kan jeg jo sige, at det er i hvert fald hårdt nok til, at hr. Flemming Hansen i flere omgange gider gå på talerstolen og oven i købet svinger sig op til at tale om gammelkommunisme og alt muligt andet; så det er jo nok ikke helt galt alligevel.

Jeg skal bare sige til hr. Flemming Hansen, at det, det her går ud på, er jo dybt retfærdigt, for i dag er det sådan, at den, der får en Folkevogn stillet til rådighed af sin arbejdsgiver, skal betale akkurat det samme i skat som den, der får stillet en Ferrari til rådighed, og det er da ikke rimeligt. Jeg synes, det er en helt uretfærdig behandling af den, der kun får Folkevognen. Og det er jo det, der bliver rettet op på, at nu skal man betale skat i forhold til, hvor stor en bil man får stillet til rådighed.

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen (KF):**

Så har jeg altså ret; hr. Frank Aaen har ikke forstået et ord af det hele. Han, der får en Folkevogn til rådighed, betaler ét beløb. Han, der får

en Ferrari, betaler et helt andet. Men det er rigtigt, der er top over, så han, der får en Ferrari, betaler ikke det, han efter regeringens opfattelse burde betale.

Men så er vi jo inde i det lykkelige for hr. Frank Aaen, og det var det samme, som tv-udsendelsen gik på, at alle erhvervsledere ligger og kører rundt i Ferrarier. Jeg har undersøgt det hos De Danske Bilimportører. Der kører én rundt i en Ferrari som virksomhedsbil. Resten kører privat, og det er det altså værd at lave en lovgivning for, der ødelægger en masse for virksomheder og deres ledere.

Tillykke med det, vil jeg sige til hr. Frank Aaen.

**Sandy Brinck (S):**

Ja, det er jo dejligt at opleve, at der stadig væk er store forskelle i dansk politik, store forskelle i ideologier og interesser.

Det har også været interessant at opleve bilbranchens store omsorg for statsprovenuet. Jeg vil bare sådan til orientering sige, at der har svarene, som vi har fået i Retsudvalget, altså svinget mellem 500 mio. kr. og 4 mia. kr. Det er jo da et skøn, må man sige. Vi tror ikke så meget på, at der kommer det her store provenutab.

Så har jeg også lyst til at sige, fordi vi hørte det under første behandling, og hr. Flemming Hansen sagde det igen, at det her var udtryk for misundelsespolitik: Altså det her lovforslag går faktisk ind og ligestiller, sådan at beskattningen svarer til de omkostninger, man ellers ville have, hvis man havde en bil. Det kalder jeg ikke misundelse. Det kalder jeg retfærdighed.

**Kristian Jensen (V):**

Da man tilbage i 1993 indførte den nuværende beskattning af firmabiler, så vi de daværende regeringspartier stå på talerstolen her og mene, at den var rimelig og retfærdig, og allerede dengang mente vi fra Venstres side, at man strammede beskattningen af firmabiler for meget.

Desværre kan vi se nu, at regeringen har bøjet sig for en tv-udsendelse og har øget beskattningen af firmabiler til det helt urimelige. Det har, som der blev sagt under førstebehandlingen, betydet, at der er sket et stop for salget af store firmabiler. Det viser den opgørelse, som vi har fået tilsendt fra en af landets store bilforhandlere, med al beklagelig tydelighed.

For os at se i Venstre er de urealistiske, de forudsætninger, som Skatteministeriet har givet i sine svar, nemlig at det, at bilerne skulle blive

mindre, skulle resultere i, at man fik en tilsvarende lønstigning som topdirektør i Danmark. Det tror vi simpelt hen ikke på, og derfor er det, der vil ske et tab for statskassen, og man vil ikke få det provenu, som skatteministeren fremhæver.

Men væsentligst for os i Venstre er det, at beskatningen af firmabiler, beskatningen af de mennesker, der lægger et stykke arbejde på de danske virksomheder, stiger til det urealistisk høje, og det synes vi er forkert. Derfor håber vi, at vi til sidst kan få stoppet den her brandbeskatning af firmabiler.

#### **Klaus Kjær (DF):**

I Dansk Folkeparti tror vi simpelt hen ikke på et mistet provenu i den størrelsesorden, som bilbranchen har anført, på fra en halv milliard kroner og opefter.

Der vil jo fortsat være behov for rene firmabiler til repræsentative formål, og hvorfor i al verden skulle salget af disse biler gå ned som følge af, at man strammer beskatningen omkring den private kørsel?

Hvis tallet imidlertid viser sig at være rigtigt, bekræfter det jo kun den antagelse, at når man anskaffer disse meget dyre firmabiler, er det, fordi man ønsker at foretage fritidskørsel med skattebegunstigelse i luksusbiler. Andet kan det jo ikke være. Der er jo ikke noget, der forhindrer direktøren, eller hvem det nu måtte være, i at køre i en mindre bil, måske også ejet af firmaet, fra sit hjem og til sin arbejdsplads. Han slipper oven i købet en anelse billigere efter det her lovforslag.

Jeg kan slet ikke se, at den argumentation kan holde på nogen som helst måde. Et mistet provenu på en halv milliard kroner og opefter som følge af, at man ikke kan få lov til at køre skattebegünstiget i en dyr luksusbil i sin fritid, at det kan fortsætte, vil vi i hvert fald ikke være med til at støtte.

#### **Kim Behnke (FRI):**

Alle skatter er skrækelige. Alle afgifter er skrækelige, men der er dog nogle, der er knap så skrækelige, og nogle, der er knap så forfærdelige som andre. Det er dem, vi vælger at kalde frivillige skatter. Og hvis man efter at have betalt verdens højeste marginalskat, efter at have betalt verdens højeste moms og alle mulige punktafgifter, da vælger at gå hen og bruge 2 mio. kr. af sine penge på at købe en bil, hvor de 180 pct. er registreringsafgift, så burde de

mennesker udstyres med et brev fra skatteministeren med en takkeskrivelse vedlagt et diplom, et diplom for at være nogle af dette lands allerbedste og mest fremmelige skatteborgere, fordi de fuldstændig frivilligt går hen og lægger et kæmpeprovener i statskassen.

Vi har fra de tabeloplysninger, vi har fået under udvalgsbehandlingen, kunnet se, at det jo er et kæmpemillionbeløb, der kommer ind på salget af ganske få, meget, meget dyre biler.

Det er altså mennesker, som vælger helt frivilligt at aflevere et kæmpebeløb i statskassen, i stedet for de kunne vælge den typisk danske, mellempportionale, halvgrå løsning: købe en lille bil, betale sin indkomstskat og så i øvrigt lade et og to være lige.

De mennesker er altså med til at aflevere en voldsom rigmandsskat ned i statskassen. Og den sammenligning, som Danmarks Radios udsendelse foretog, og som skatteministeren desværre har adopteret, er en sammenligning, hvor man blander indkomstskat og bilafgifter sammen og så siger, at de ting passer sammen. Det gør de naturligvis ikke. Den indkomstskattebetaling, som man lod misundelsens øjne falde på, handler jo om, at de pågældende mennesker har betalt 180 pct. afgift af den bil, der bliver købt, altså langt mere end skatteministeren til dato har haft held til at forhøje indkomstskatten med. Altså betaler de pågældende mennesker under alle omstændigheder et kæmpe skattebidrag til statskassen.

Nu ændrer man reglerne, fordi direktøren kan jo bare køre i en Folkevogn, hvis han ikke har råd til at betale først 180 pct. afgift og derefter ekstra indkomstskat. Hvis direktøren vælger at foretage dette valg, som Socialdemokratiets ordfører anbefalede, ja, så har det den fuldstændigt anvittige konsekvens, at antallet af kroner, der havner i statskassen, falder.

Nu er jeg jo sjældent i den situation, at jeg taler for, at der skal afleveres flere penge i statskassen, men lige præcis når det gælder denne her type absolut frivillige skatter, ja, så er det jo at vende tingene på hovedet at give folk en ny lovgivning med det resultat, at antallet af disse meget dyre biler vil falde.

Så kommer det problem, som man jo har været lidt inde på, nemlig: Hvordan kan man så slippe for det her?

Ja, det er klart, firmaet kan købe bilen. Firmaet kan ansætte en chauffør, give ham en kasket på, hvorefter direktøren, eller hvem det nu måtte være i firmaet, kunder og leverandører osv.,

kan blive kørt rundt. Eller man kan vælge en løsning ligesom med ministerbilerne, hvor man også har chauffør på, og så er der jo slet ingen beskatning, fordi man har den fuldstændigt vanvittige opfattelse, at blot fordi der sidder en chauffør bag rattet, så bliver der jo nok ikke kørt private køreture, så henter ministrene ikke deres børn og får dem kørt i daginstitution, og hvad man ellers kender til, nej, nej, det gør man jo ikke, når der er en chauffør på.

Forskellen er jo den, at ministrene gerne vil køre på bagsædet af nogle af de dyreste biler, der importeres til dette land. Men den fornøjelse må de mennesker, der gerne vil betale gigantiske skatter og afgifter, altså ikke længere få.

Så er der problemet med de biler, der er på vej, og der fandt Folketinget da heldigvis ud af en rimelig løsning, dengang man var ved at indføre den grønne ejerafgift. Da kom leverandørerne i Folketingets Skatteudvalg og sagde: Hvis I vedtager de her regler, så koster det os så og så mange millioner kroner. Jeg tror, det var en Suzuki-importør, der fortalte, at hvis man vedtog reglerne uændret, så kostede det ham 72 mio. kr., og han kunne gå hjem og fyre samtlige medarbejdere og lukke virksomheden.

Det gjorde dog trods alt indtryk på Folketinget, og derfor vedtog man dengang nogle rimelige overgangsregler, som betød, at de biler, der var bestilt fra fabrikkerne, de biler, der var på vej på en skibsladning fra Japan, eller hvor det nu var fra, jeg tror, det var Sydkorea i det tilfælde, naturligvis ikke var omfattet af disse afgiftsændringer.

Men i det her tilfælde er det jo ikke selve bilafgiften på de 180 pct., man er inde at ændre på. I det her tilfælde er det på indkomstkatten for den enkelte. Og så er man jo ligeglad med, at der er nogle bilimportører, som sådan set blot har passet deres arbejde og taget imod ordrer og bestilt tingene. Fra det øjeblik, man afgiver købsordre på de her biler, går der flere år, inden bilerne bliver leveret. Og hvad siger man til det: Ja, så må man jo bare annullere ordren. Sådan foregår det ikke i denne verden. Det er specialfremstillede biler, som man kun kan afsætte til anden side med et betragteligt økonomisk tab. Og hvem er det, der skal lide det? Er det den borger, som oven i at få et skattesmæk så også skal betale for en bil, de ikke får leveret? Eller er det leverandøren? Er det importøren? Ja, for det er jo i hvert fald ikke skatteministeren, der har tænkt sig at udrede det økonomiske tab, som han med den her lovgivning på-

lægger nogle borgere, som bare har overholdt reglerne og gjort det, de troede var en god samfundsmæssig gerning, nemlig afleveret et kæmpeprovenu til statskassen.

Jeg håber ikke – jeg har det med i min aftenbøn – at det fald, der er sket i import af de store biler, det kæmpefald, der er sket, er en permanent tilstand. For er det en permanent tilstand, ja, så må vi sige, at så vil det skøn, som bilbranchen har givet Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg om, at statskassen vil miste omkring 700 mio. kr. på det her, være i underkanten, og så får skatteministeren et alvorligt forklaringsproblem over for Folketinget.

Men hvad gør skatteministeren så i den situation? Ja, han går vel ud og beskatter kassedamen og de andre lavtlønsgrupper noget mere, sådan at det indtryk, man efterlod i tv-udsendelsen, af, at her var nogle rige, som skulle have én på kassen, at resultatet af det bliver, at den, der får en på kassen, det er hende damen, der sidder ved kassen. Det er hende, der kommer til at betale gildet.

For at forestille sig, at den nuværende regering skulle gå hen og spare 700 mio. kr. på statens budget, ja, det er uden for enhver fantasi. Så det beløb, der kommer til at mangle, det kommer de dårligst stillede til at betale.

Jeg mangler ord for at forstå, hvorfor en skatteminister bare på grund af en tåbelig tv-udsendelse kan finde på at lave sig medrive af det her.

#### Skatteministeren (Ole Stavd):

Ja, man må sige efter at have lyttet ikke mindst til den seneste taler, at man må jo virkelig mene, at man har en dårlig sag, når man for at forsvare dem, der har de bedste lønninger, og som kører i de største biler, skal begynde at påstå, at det er kassedamerne og kassedamernes interesser, man varetager her i dag.

Næh, altså det forslag her har såmænd kun et eneste præcist formål. Misundelse kan ikke bruges til noget, ej heller i skattepolitik. Det ligger mig fjernt overhovedet at tænke i de baner, hvilket sådan set er ret så præcist dokumenteret i lovforslaget, og med at det er et lovforslag, som for nogle skærper, men formentlig for endnu flere lemper, fordi vi, da vi gik de her ting nøjere igennem, kunne konstatere, at man efter de eksisterende regler rent faktisk i forhold til det, det i dag koster eksempelvis at lease en bil, bliver beskattet for højt.

Og det er ikke dermed sagt, at reglerne på det tidspunkt, de blev lavet, også har været for høje. Det er klart, at hvis man eksempelvis skal sammenligne med, hvad det koster at lease en bil af en bestemt klasse, så er renteudgiften selvfølgelig noget, der virker ind på en leasingudgift, og da renten har været faldende, har det også virket ind her.

Derfor kan man konstatere, at det her forslag som de andre steder, hvor vi forsøger at skabe størst mulig sammenhæng i vores skattelovgivning, har ét eneste formål, nemlig at sikre, at om man bliver beskattet, eller om man får udbetalt sin løn i form af kontanter eller i form af andre former for goder, så er beskattningen den samme.

Derfor vil jeg også godt anholde det, som hr. Flemming Hansen forsøgte at tillægge mig, og sige, at jeg, som det et eller andet sted skulle være fremgået, aldrig kunne forestille mig at lovgive på grundlag af en fjernsynsudsendelse.

Det er helt rigtigt, at jeg nægtede på grundlag af den fjernsynsudsendelse at agere og stille mig op i umiddelbart forlængelse af udsendelsen og reagere voldsomt og sige: Det er også for galt, bl.a. fordi den pågældende udsendelse var smækfyldt med fejl og forkerte beregninger og i øvrigt havde en karakter, jeg ikke bryder mig særlig meget om, fordi den netop var lavet sådan under overskriften: Nu skal I blive forargede.

Men som det fremgår, også hvis hr. Flemming Hansen tager Folketingstidende og ser det spørgsmål, svarede jeg den efterfølgende onsdag – ja, der var vist stillet flere spørgsmål – at den her sag vil blive ordentligt og grundigt gennemarbejdet og belyst. Vi vil bl.a. også tage kontakt til de kommuner, der sidder med ligningen, hvad enten vi taler om boligproblemet eller bilproblemet.

Når vi har de tilstrækkelig præcise oplysninger, vil vi drage konklusionen, om det her det er noget, der giver anledning til efterfølgende justering af lovgivningen. Og det blev såmænd aftalt med et flertal af partier i forbindelse med finansloven, at når vi havde konklusionerne, så skulle også dér træffes de nødvendige foranstaltninger. Og de konklusioner er båret af én eneste ting, nemlig kendsgerninger, og kendsgerningen, vi forholder os til her, er, så præcist som vi kan, at ramme et niveau, der gør, at man bliver beskattet af værdien af den frie bil i forhold til, hvis man selv var ejer af den. Derfor er

der nedsættelser for nogle og stigninger for andre.

Så til hr. Kim Behnke, der tillader sig at antyde, at der på skatteområdet i forhold til biler og andet skulle være særlige skatteregler. Derfor, hvis nogen ud over hr. Kim Behnke i den her sal skulle være i tvivl, vil jeg sige, at de skatteregler, der gælder for ministre, er ikke skatteregler, der er spor anderledes end dem, der gælder generelt her i samfundet. Jeg var faktisk meget omhyggelig med, da vi gennemførte de ændringer, vi lavede i 1993, at der ikke er nogen forskelle.

Jeg vil også godt gøre opmærksom på, at det, vi taler om her, er beskattning af den frie bil til privat brug. Jeg tror bestemt, at der er mange af vore virksomheder og ikke mindst vores internationalt orienterede virksomheder, som har et meget legitimt, forretningsmæssigt behov for også at kunne være repræsentativ i den sammenhæng, at man ikke nødvendigvis henter sin internationale gæst i lufthavnen i en Polo. Det kan godt være, at indtrykket er bedre ved, at man kommer i en bil, der ligesom giver andre signaler. Men det er noget, som vi overhovedet ikke blander os i beskattingsmæssigt på det her område. Det er kun den private benyttelse, der overhovedet er til diskussion her.

Og de, der har biler af den klasse her til privat benyttelse, er ikke så helt sjældent dem, der sidder på begge sider af skrivebordet og træffer beslutningerne om egne forhold, også hvad det er for en bil, og om den skal være til rådighed privat eller kun forretningsmæssigt.

Så jeg mener alt i alt, at forslaget her lander fornuftigt.

Hr. Flemming Hansen sagde, at vi havde rimelige regler, der blev vedtaget tilbage i 1993. Jeg kan bare konstatere, at også disse rimelige regler stemte hr. Flemming Hansen og den konservative folketingsgruppe imod, og at det forslag, jeg i øvrigt præsenterede ved førstebehandling, også var et forslag, der ingen loftsregel havde. Men undervejs i forhandlingerne mellem partierne, der bar igennem, kom der en ændring ind, hvor vi lagde et loft ind. Og sådan er politik jo, må jeg sige til hr. Flemming Hansen.

Men hvis man stiller sig udenfor, som Det Konservative Folkeparti sammen med Venstre har en alt for omfattende tendens til på skatteområdet i øjeblikket – og det er en opfordring til måske at genoverveje, om det er klogt – ja, så får man heller ikke særlig megen indflydelse.

Hvis man går ind og er parat til at bære, så får man også mulighed for at påvirke.

Så hvis hr. Flemming Hansen vil være med til at påvirke, er det da muligt, at hr. Flemming Hansen kunne have påvirket det her på samme måde, som der var andre partier der gjorde det tilbage i 1993. Men reglen, som står til vedtagelse, som jeg glæder mig over at der er et flertal, der står bag, er en regel, der har et eneste formål, nemlig at sikre, at der sker en ligelig behandling og en beskatning, der er ensartet, uanset om man får det udbetalt i kontanter eller i andre former for goder.

Og så kan jeg jo undre mig over, at forargelsen hos visse partier og visse partiers ordførere altid kun virkelig kommer op sådan med noget, man kan høre engagementet i, når det gælder de aller-, allerbedst stillede i det her samfund. Det kunne være en god ting en gang at opleve en forargelse af samme karakter i forhold til dem, der har det mindre godt her i samfundet. Men det tror jeg ikke bliver hr. Flemming Hansens rolle nogen sinde.

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen (KF):**

Det var interessant med skatteministerens sidste bemærkning om, at De Konservative og Venstre stiller sig udenfor. Kære skatteminister, vi vil meget, meget gerne være med i masser af skatteforlig med skatteministeren, men det er altså en forudsætning, at skatteministeren ikke starter med at lave nogle forlig over finansloven med Enhedslisten, forlig, fra hvilke han ikke kan rykke sig én millimeter. Så vil vi nemlig ikke være med, og det vil vi fortsat ikke. Det skal jeg garantere for.

Så er der spørgsmålet om, hvad skatteministeren sagde i forbindelse med tv-udsendelsen. Det er klart: Det, der er sagt i salen, kan dokumenteres. Det andet var min erindring om, hvad skatteministeren sagde. Og jeg husker ret tydeligt, hvad skatteministeren sagde, fordi jeg i samme tv-udsendelse kom til at rose skatteministeren for hans udtalelser. Og det er meget usædvanligt, at jeg gør det, for det er sjældent, der er grund til det. Derfor kan jeg så tydeligt huske, hvad skatteministeren sagde.

Så synes jeg, skatteministeren brillerede ved at glemme at svare på de spørgsmål, han fik fra hr. Kim Behnke og fra undertegnede og fra andre: Hvor skal det her underskud dækkes? Hvem er det, der skal betale? For efter at vi har

fået tallene fra hr. Sand Jensen i Silkeborg, som bare er én ud af et halvt eller helt hundrede antal forhandlere, kan skatteministeren vel ikke længere være i tvivl om, at der bliver en manko i statskassen på mellem en halv og en hel milliard kroner. Fortæl os nu, hr. skatteminister, hvor skal pengene så komme fra? Hvem skal betale i stedet for? Skal vi have mere afgift på benzin? Det er skatteministeren jo verdensmester i. Skal vi fortsætte med det?

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Hr. Flemming Hansen og Skatteudvalget har fået omfattende dokumentation for, at der ikke er noget underskud at dække, og derfor er der heller ikke noget hul. Tværtimod kan vi forvente en vis meget beskeden merindtægt som følge af det her forslag, og det er ganske veldokumenteret under hele udvalgets arbejde.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**23) Anden behandling af lovforslag nr. L 267: Forslag til lov om ændring af skattestyrelsesloven, ligningsloven og skattekontrolloven. (Omkostningsgodtgørelse i skatte- og afgiftssager).**

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 5/4 2000. Første behandling 26/4 2000. Betænkning 17/5 2000).

Der var stillet 4 ændringsforslag i betænkningen.