

vedet kan. Og jeg tror, at vi i de kommende år kommer til at se en lang række eksempler på, at ting, som er foregået på gammeldaws maner enten i trykt form eller i form af kontakt, f.eks. i forhold til kommunerne ved personligt fremmøde, i stedet for vil blive klaret over nettet.

Jeg tror også, at det kan have en vis symbolværdi, at selv det fine, gode gamle Statstidende nu også indfinder sig i IT-alderen.

Så jeg vil godt takke ordførerne for den positive modtagelse, som forslaget har fået.

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

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 58: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Justering af afgiftsskalaer m.v. for brugte køretøjer).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 26/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Marianne Fischer Boel (V):

Det her er jo i virkeligheden et glimrende eksempel på de problemer, der opstår, når det danske afgiftssystem er så markant højere end afgiftssystemet i de lande, vi sædvanligvis handler med.

Det har jo i løbet af de sidste år vist sig, at importen af ældre, brugte varevogne har været ekstrem høj, måske også fordi vi i Danmark har en lempeligere beskatning af varevogne, end vi har det af personvogne.

Nu har man så her på det seneste i Tyskland indført en særlig afgift, en form for vægtafgift

på biler uden katalysatorer, og derfor er de her ikke helt miljørigtige biler blevet meget billige i Tyskland, og så er der jo altså også et stort udbud af dem. Og nogle af de biler er så billige i dag, at de kan indføres over den danske grænse uden at blive afgiftsbelagt.

Det er jo også klart, at det forhold, at der er en forskel på afgiften på personbiler og på varevogne, betyder, at der er en hel del mennesker, der har valgt at købe de her varevogne, måske ofte dem, der bor ude på landet, der har behov for at have en bil nummer to. Og ud fra sådan en specifikt miljømæssig synsvinkel er det måske ikke særlig hensigtsmæssigt, at vi overtager de her biler fra Tyskland uden katalysatorer.

Derfor har ministeren nu valgt at fremsætte et forslag, der sætter en effektiv stopper for fordelene ved at indføre de her biler, og der er tre elementer i skatteministerens forslag. For det første stiger afgiften med 5.800 kr. på grund af, at man nedregulerer knækket, som man beregner afgiften efter. Så forhøjer man den afgiftsmæssige værdi – og det er altså noget andet – med 7.450 kr., hvis der slet ikke er nogen airbags i bilen, og med yderligere 6.100 kr., hvis der mangler en katalysator. Og så må man konkludere, at så er det fuldstændig umuligt og helt uaktuelt både at sælge og importere de her biler til Danmark.

Jeg vil dog også gøre skatteministeren opmærksom på, at en begrænsning af den stigende import af ældre, forurenende biler kun løser en del af denne her miljøproblematik. Med udgangen af 1998 var der ca. 40 pct. personbiler i Danmark, der var mere end 10 år gamle, og det betyder, at ca. 700.000 af de biler, der kører på landevejen i dag, der altså er indregistrerede i Danmark, ikke er forsynet med hverken katalysator eller airbags.

En naturlig følge af skatteministerens forslag vil så være at skabe nogle incitamenter til at fremme salget af moderne, miljørigtige biler, sådan at man kan præmiere de her miljøforbedringer i stedet for at straffe folk. Jeg ved, at skatteministeren har noget undervejs, men jeg håber så, at det også er vidtgående nok, så det løser problemet.

Men så vil jeg vende mig mod det virkelige problem i det her forslag. Vi kan have meget sympati for miljødelen, lidt mindre sympati for airbagdelen, men det skal jo ikke skille os fuldstændig ad. Men det virkelige problem er ikrafttrædelsesdatoen.

Det her er et lovforslag med tilbagevirkende kraft. De mennesker, der har importeret den type biler til Danmark, har gjort det i tiltro til gældende lovgivning. Og hvis skatteministeren ændrer det her forslag med ikrafttrædelse i tirsdags, altså for 2 dage siden, vil vi komme ud for nogle forhold, hvor der vil være bilimportører, som vil komme i en meget, meget vanskelig økonomisk situation. Jeg vil endda vove at bevæge mig så langt ud som til at sige, at nogle af dem vil være tvunget til at gå fra hus og hjem, fordi de ikke vil kunne indfri de forpligtelser, de har begivet sig ud i, og jeg er også overbevist om, at bankerne meget hurtigt vil finde ud af, hvad der er under opsejling.

Og derfor vil jeg opfordre til, at vi meget, meget nøje i det meget korte forløb, der nu bliver under udvalgsbehandlingen, gransker ikrafttrædelsesdatoen, sådan at vi kan finde en fornuftig løsning på denne her sag, for ellers er jeg bange for, at overskrifterne i avisen det næste par dage vil blive: Hvem tør efter i dag købe en brugt bil af denne mand?

(Klapsalver)

Anden næstformand (Henning Grove):
Bifaldstilkendegivelser er ikke tilladt. Sker det igen, må tilskuerpladserne forlades.

Brian Mikkelsen (KF):

Det fremsatte lovforslag sidestiller jo, som vi har hørt her fra den forrige ordfører, importen af brugte varebiler med importen af brugte personbiler og stiller samtidig relevant det krav om sikkerhedsmæssige foranstaltninger i brugte biler, som man jo stiller til nye biler i dag. De perspektiver og den intention kan vi fra konservativ side godt tilslutte os.

Men vi har to meget, meget væsentlige ankepunkter. For det første – og det er det væsentligste – er det stærkt uacceptabelt, at loven ønskes sat i kraft med tilbagevirkende kraft. Vi vil opleve, at en række bilforhandlere vil blive fanget med håret i postkassen, for de har jo ikke haft en jordisk chance for at forberede sig på det her lovforslag.

Jeg vil godt tillade mig at citere fra et brev, som jeg og andre medlemmer af Skatteudvalget har fået fra en borger i Jylland, som kan fortælle en lille rørende historie – og dem har vi fået mange af, jeg har fået en hel del af dem også i går og i dag – om, at vedkommende var inde og registrere sig hos Told og Skat i tirsdags kl.

10.00 for at betale afgiften på en Golf importeret fra Tyskland. Vedkommende fik betalt deposita på gule plader på 7.125 kr. kl. 11.40. Var henne og aflevere bilen til kunden osv. Kl. 15.30 bliver han så ringet op af en kvinde fra Told og Skat i Thisted, der informerer om et lovforslag, der har været oppe i Folketinget samme dag, og at vedkommende så lige pludselig skal regne med en merafgift på 13.218 kr.

Det er dybt, dybt, dybt urimeligt og helt utilstedeligt at lave lovgivning på den måde. Det vil vi simpelt hen ikke acceptere, og jeg kan godt sige, at Det Konservative Folkeparti ikke vil støtte et ellers fornuftigt lovforslag, hvis det bliver med tilbagevirkende kraft.

Forhandlerne og andre mennesker risikerer at blive fanget med de biler, de allerede har indkøbt, og de kan altså se frem til en gevaldig økonomisk øretæve, som er urimelig. For der er jo ikke nogen mennesker, som kan følge med i, når man sidder hjemme og på arbejdet, hvad Folketinget – eller rettere sagt, det er jo ikke Folketinget, vi skal heldigvis ikke have skyggen af ansvar for denne her sag – men hvad regeringen, hvad skatteministeren har fremlagt på en tirsdag eller rettere sagt, natten mellem mandag og tirsdag. Det kan man jo kun følge med i, hvis man er så heldig at kunne se Ritzaus Bureau eller noget i den stil, og det vil sige, at man først havde mulighed for at se det i avisen næste dag, om onsdagen.

Så i alle henseender, ud fra almindelige principielle, demokratiske synsvinkler, er det en urimelig behandling af borgerne. Vi finder det dybt urimeligt at byde en række erhvervsdrivende sådanne vilkår. Vi har desværre før set, at det ikke har haft den store betydning for skatteministeren, at erhvervsdrivende og almindelige mennesker kommer i klemme, når blot statens provenu sikres. Vi vil altså ikke være med til det fra konservativ side. Vi vil kun være med, hvis man finder en løsning, der gør overgangen så uproblematisk som overhovedet muligt. Det ideelle ville være, at man simpelt hen fritog alle biler, der var indført eller indkøbt før den 26. oktober 1999, for den nye afgift.

Vores andet ankepunkt opstod i går, og det er det rent principielle, som man også skal have undersøgt, og som vi håber på at skatteministeren trods alt sagligt vil være med til at kigge på, for så vidt angår den tvivl, der blev skabt om, hvorvidt afgiften på de udenlandske brugte biler er forenelig med EF-retten. Jeg behøver vel næppe at sige, at vi fra konservativ side fin-

der, at det er af overordentlig stor betydning, at vi får afklaret dette spørgsmål, inden vi haster lovforslaget igennem.

Så sympati for selve intentionen i forslaget. Jeg synes, at det er urimeligt, at man giver en økonomisk øretæve til folk, som ikke har haft nogen som helst mulighed for at vide, hvad der foregik her inde i Folketinget. Dele af bilbranchen bliver meget hårdt og meget urimeligt ramt, og det får omfattende konsekvenser, hvilket en skatteminister også burde tænke på, før han fremsatte sådan et lovforslag.

Så vi er altså imod det i den nuværende form.

Bjarne Laustsen (S):

Jeg vil starte med at undskylde den sene ankomst.

Socialdemokratiet støtter det foreliggende lovforslag af to grunde. For det første af hensyn til miljøet, og for det andet af hensyn til sikkerheden. Vi kan ikke leve med, at en uhensigtsmæssig afgiftskala reelt bliver til et smuthul, som gør det muligt fordelagtigt at importere biler af en lavere miljø- og sikkerhedsmæssig standard end den, vi ellers tilstræber for den danske bilpark.

Importen af varebiler til en afgiftspligtig værdi under 20.000 kr. er steget voldsomt, samtidig med at indregistreringen af mindre varebiler til en noget højere værdi er faldet tilsvarende voldsomt. Det kan kun betyde én ting, og det er, at dem, der førhen købte mindre, men nye eller relativt nye varebiler, har fået øjnene op for et billigt, men miljø- og sikkerhedsmæssigt dårligt alternativ. Med forslaget får vi sat en stopper for den uheldige trafik over grænsen af gamle, utidssvarende biler og bragt afgiftsreglerne i overensstemmelse med de overordnede mål for udviklingen i vores bilpark.

Det kan Socialdemokratiet kun støtte.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Jeg er nødt til at spørge den socialdemokratiske ordfører, hr. Bjarne Laustsen, om en ting. Nu er det jo sådan, at normalt, når man får tilsendt et nyhedsbrev, kan det være glædeligt, men det nyhedsbrev, som bilforhandlerne har fået fra Told og Skat her for nylig, er jo nok ikke særlig glædeligt, når de har fået budskabet om, at deres forretning mere eller mindre skal lukkes.

En Golf fra 1990 står i Jylland i udsalgsvinduet til 50.000 kr. i dag. Den vil efter det her stå

til 73.608 kr. Tror hr. Bjarne Laustsen, at der findes nogen købere til sådan en bil?

Og et andet spørgsmål til den socialdemokratiske ordfører kunne være: Hvordan tror han, at det bliver fremover med hensyn til salg af disse her biler?

Er intentionen i det her, at et helt erhverv skal lukkes og ødelægges?

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg skal ikke blande mig så meget i forskellige nyhedsbreve, og hvad der bliver sendt ud, men det er jo klart, at hvis vi pålægger en afgift, fordi vi ønsker at ændre noget, der er uhensigtsmæssigt, ja, så vil en bil ganske sikkert blive dyrere.

Det, jeg forstår på det hele er spørgsmålet, er, hvilke biler man har stående, og hvor meget dyrere de bliver, hvad man eventuelt ikke har regnet ind i den pris, som man eventuelt kan sælge dem for. Det er selvfølgelig et selvstændigt problem, men fremover ved man, at sådan er reglerne, og så kan man jo som sælgere vurdere, om man vil hente en bil i Tyskland og forsøge at sælge den i Danmark.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Hr. Bjarne Laustsen siger, at fremover så ved man, hvordan reglerne bliver. Ja, det er da korrekt, men hvad med de mange biler, der står på lager? Hvad med den autoforhandler i Viborg, der har 80 biler på lager, som bliver ramt af det her? Hvor er stuerenheden henne over for ham?

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Undskyld, jeg fik ikke fat i det sidste ord, men var det stuerenhed, der blev sagt? I hvert fald er det korte af det lange i den her sag jo, at når man pålægger biler en afgift, ja, så vil de nødvendigvis blive dyrere for den, der skal købe dem. Det er et problem, som mange sælgere har, og som vi også har hørt i Skatteudvalget. Vi vil selvfølgelig tage det op og se på, hvor mange der bliver ramt af det her, og hvor meget det eventuelt kommer til at dreje sig om.

Villy Søvnald (SF):

Da SF's ordfører på området, hr. Aage Frandsen, ikke kan være til stede, skal jeg give udtryk for SF's synspunkter på hans vegne.

I forbindelse med justeringen af gulpladeafgiften blev det fastlagt, at der skulle være en lavere registreringsafgift på allerede registrerede biler, for at mennesker, der havde købt en bil, ikke skulle rammes af den højere afgift. Denne bestemmelse er blevet udnyttet til at købe allerede indregistrerede biler fra Tyskland, en transport, der har været stigende.

Regeringen finder, at det ikke er ønskeligt, at ældre, forurenende biler kan indføres uden betaling af registreringsafgift, og foreslår derfor en ændring af afgiftsskalaen, der øger beskatningen og fjerner det særlige incitament til denne indførsel. Det foreslås derfor, at der indføres en skala, hvorefter skalaknækket reguleres efter varebilernes alder, på samme måde som det i dag sker for brugte personbiler.

Registreringsafgiftsreglerne for ældre varebiler er i dag lempeligere end registreringsafgiftsreglerne for ældre personbiler.

Regeringens forslag om regulering af knækket skal ses i sammenhæng med, at der gennem 1998 og 1999 er sket en kraftig stigning i importen af brugte varebiler og personbiler, der ombygges til varebiler.

Regeringen mener, at årsagen til den stigende import er, at ældre varebiler i dag er belagt med relativt mindre i afgift end ældre personbiler. De relativt lempeligere regler har haft en utilsigtet virkning på importen af brugte varebiler, idet varebilimporten har været stærkt stigende.

I Tyskland skal der betales højere vægtafgift på biler uden katalysator. Som følge deraf er der i dag et stort udbud af sådanne ældre biler til forholdsvis lave priser. Værdien af disse varebiler er så lav, at de i nogle tilfælde kan indregistreres uden registreringsafgift, idet værdien er ude under knækket af afgiftsskalaen, hvis afgiftssatsen er nul.

Regeringen ønsker med forslaget at fjerne det særlige incitament, der er til køb af sådanne varebiler. Regeringen foreslår desuden, at afgiftsreglerne på brugte biler bringes i overensstemmelse med de regler, som i dag er gældende for nye biler.

SF kan støtte forslaget, selv om vi ikke er meget for at bevilge penge til regeringen lige nu, hvor finanslovforhandlingerne forestår. Men de 50 mio. kr., som forslaget skønnes at give, forventer vi at regeringen skriver på vores kreditliste i finanslovforhandlingerne.

Christian H. Hansen (DF):

I bemærkningerne til forslaget er det anført, at det ikke er ønskeligt, at ældre forurenende biler kan indføres uden betaling af registreringsafgift, hvorfor der foreslås en ændring af afgiftsskalaen, der øger beskatningen og fjerner den særlige tilskyndelse til denne indførsel. Det foreslås derfor, at der indføres en skala, hvorefter skalaknækket reguleres efter varebilernes alder på samme måde, som det sker i dag for brugte personbiler. Desuden foreslås det, at afgiftsreglerne for brugte biler bringes i overensstemmelse med de regler, som i dag er gældende for de nye biler.

Dansk Folkeparti er af den helt klare opfattelse, at de miljømæssige problemer, som de ældre biler medfører, ikke skal løses på denne her måde, men snarere ved, at registreringsafgiften på de nyere biler generelt bliver nedsat, således at der skabes grundlag for, at de ældre biler udskiftes med nyere og mere miljøvenlige biler. Indtil dette har fundet sted, har Dansk Folkeparti ingen indvendinger imod, at danskerne for en forholdsvis rimelig pris kan anskaffe ældre, brugte motorkøretøjer fra udlandet, som alt andet lige gennemsnitlig må anses for at være af en bedre standard end den danske vognpark, uden at statskassen absolut behøver at tjene på det.

En masse forhandlere, og for den sags skyld også private borgere, kommer slemt i knibe, idet forudsætningerne for købet af den udenlandske brugte bil eller allerede indgåede aftale om køb fuldstændig bliver ændret. Som eksempel nævnes, at der for en varebil, der er mere end 6 år gammel, vil skulle betales op imod 12.900 kr. i afgift i forhold til i dag. Og det finder vi er meget uacceptabelt.

Må jeg så ikke sige, at det, der nok er værst i det, er, at man ændrer på en sådan måde, at de biler, der er på lager, også bliver ramt af det. Det må være muligt for skatteministeren at få indført i lovforslaget, at de biler, der er indkøbt, før man modtager det her skændselsnyhedsbrev fra Told og Skat, ikke bliver omfattet af det her lovforslag.

Hvis det så er sådan, at skatteministeren måske er kommet i tanker om, at han ikke tror på de regnskaber, automobilforhandlerne laver, så kan han jo gå ind i sit eget system, nemlig hos Told og Skat, og kigge på de foreløbige værdiansættelser, som er gjort for de her biler, og så kan han se på det dér i stedet for. Det andet her er fuldstændig uacceptabelt, og skatteministe-

ren har nok ikke tænkt sig alt for godt om, da det her kom på bordet.

Noget andet, man også kunne gøre, hvis det her absolut skal gennemføres – det skal det forhåbentlig ikke – er faktisk, at gå ind og kigge på gradueringen fra 1987, som i dag er opadgående. Den kunne man lave bagudgående også, sådan så afgifterne blev højere på de brugte biler, og så flytte den langsomt op, sådan at når vi når frem til punktet 1993, hvor der jo er indført airbags og katalysator i bilerne, så vil problemet være løst. Alle folk vil være tilfredse, og skatteministeren vil stadig væk få de høje skatteindtægter, som disse her automobilforhandlere jo altså også betaler herhjemme. Mange af dem, som har været en tur i København i dag og kørt lidt rundt her – hvis man ikke har set dem, så kunne man jo i hvert fald høre dem herinde – skal lukke og slukke deres forretninger. Det er uacceptabelt.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Ja, Dansk Folkeparti forsøger jo ved enhver lejlighed at gøre sig stuerene ved at lefle for alle mennesker og love dem næsten hvad som helst. Det har vi jo igen set et eksempel på her i dag, hvor man siger, at nu skal ikke bare den afgift, vi taler om her, selvfølgelig ikke gennemføres, men skatten og afgiften på biler, registreringsafgiften, skal i øvrigt helt væk, hvis det stod til Dansk Folkeparti.

Men så er det jo, at hulheden kommer, for hvad så med velfærden? Det er jo ikke så lang tid siden, vi hørte, at Dansk Folkeparti ville give 17 mia. kr. til de ældre. Der er jo slet ingen sammenhæng i deres politik på noget som helst punkt. Og jeg forventer faktisk ikke at få et svar på det, fordi enhver mand kan jo føle, at det her slet, slet ikke overhovedet kan hænge sammen. Men det ser jo pænt ud engang imellem at love noget.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Jeg er nødt til at sige, at i hvert fald hjemme i min egen stue er der utrolig rent. Der bliver gjort rent hver weekend, faktisk flere gange om ugen, så det har jeg overhovedet ikke noget problem med.

Forskellen på Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti er nok, at vi lytter til befolkningen. Det glemmer Socialdemokratiet, og her er endnu et bevis på, at de har glemt det.

Sonja Albrink (CD):

Med dette forslag, som skatteministeren ønsker at hastebehandle i Folketinget, ønsker skatteministeren jo at dæmme op for en stærkt stigende import og et stærkt stigende salg af ældre, brugte varebiler fra Tyskland. Det er biler uden sikkerhedsudstyr og katalysator, som er stort set usælgelige til registrering i Tyskland på grund af, at de afgiftsregler, som man har dér, er noget anderledes.

I CD vil vi gerne være med til at gøre det mere attraktivt i Danmark at købe miljøvenlige og sikre biler, og derfor vil jeg endnu en gang opfordre ministeren til at se på, hvordan man laver en generel omlægning af de danske bilafgifter, så de i højere grad tjener det formål, som jeg her skitserer.

Selvfølgelig skal vi ikke have de biler ind på de danske veje, som ingen andre vil have, fordi de sviner. Men man bliver altså nødt til at huske på, at de brugtvoignsforhandlere har disse biler på lager, som nu er umulige for dem at sælge på grund af, at det forslag, som vi her behandler, har det, der hedder tilbagevirkende kraft. Det er altså ikke forbrydere, vi her taler om. Det er erhvervsdrivende, der har indrettet sig efter de regler, som nu engang er vedtaget af det danske Folketing.

Derfor bør man altså have lidt forståelse for det problem, som det her forslag skaber, og i CD, kan jeg meddele ministeren, støtter vi intentionerne i forslaget, men vi synes, at der er et problem, som hedder ikrafttrædelsesdatoen.

Det må vi under udvalgsbehandlingen søge en løsning på, så vi sikrer, at vi får begrænset importen af bilerne, men som ikke efterlader forhandlere med et unødigt tab på de biler, som de allerede har på lager.

Dorit Myltoft (RV):

Da Det Radikale Venstres ordfører på området, hr. Morten Helveg Petersen, ikke kan være til stede i dag, er jeg blevet bedt om at oplæse følgende:

Hensigten med lovforslaget er bl.a. at sikre en lavere import af gamle varebiler. Det skal ske gennem en bedre overensstemmelse mellem afgiftsniveauerne for forskellige typer af køretøjer. Og i det konkrete tilfælde er der netop tale om, at mere ensartede afgiftsniveauer kan være med til at sikre, at der ikke er kategorier af køretøjer, der får utilsigtede lempelser på bekostning af andre kategorier.

Derfor er vi umiddelbart positive over for skatteministerens forslag om at nedregulere knækket på registreringsafgiften for ældre varebiler, så afgiften kommer til at ligne den, der gælder for personbiler.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

Frank Aaen (EL):

Af alle de udmærkede grunde, som andre har nævnt, kan Enhedslisten også støtte forslaget, og jeg skal derfor nøjes med i min tale at tage stilling til det ene springende punkt, der i virkeligheden er i forslaget, og det er jo spørgsmålet om ikrafttrædelsesdatoen.

Og der vil jeg sige, at vi er selvfølgelig i Enhedslisten altid opmærksomme, når en lovgivning herinde bringer folk i en klemme, de ikke kunne gøre for at de kom i. Og derfor vil vi selvfølgelig studere de henvendelser, vi får. Vi vil stille spørgsmål om det under udvalgsarbejdet.

Men jeg vil også godt, inden at nogle får alt for store tanker om, hvad det er, vi er indstillet på fra Enhedslistens side, sige, at vi er mest optaget af den privatperson, den enkeltperson, som jo typisk er en, der ikke har mange penge – for de rige kunne aldrig drømme om at købe en gammel varevogn fra Tyskland – men dem, der, fordi de ikke har mange penge, har sagt: Nå, her er en mulighed, og som så måske kommer i klemme her, fordi de ikke nåede at få bilen indregistreret inden den 26.; dem er vi da meget optaget af. Meget mere optaget end af den brugtvognsforhandler, der har sat det her storstilede spekulationsprojekt i gang.

For det er jo det, det drejer sig om. Her så man jo en mulighed for at omgå de regler, der er i Danmark, om afgift på indregistrering af biler, og som de mente de selv kunne score en stor kasse på på bekostning af den kasse, vi har i fællesskab, der bruges til at finansiere velfærden.

Der vil vi være lidt mere tilbageholdende; der vil vores medlidenhed ikke være så udstrakt. Vi vil selvfølgelig også kigge på deres problem, naturligvis, det gør vi. Men jeg vil godt sige, at der vil vi i højere grad være optaget af, om ikke disse forhandlere, som har det som erhverv, også er i stand til via deres erhverv at sælge bilerne tilbage til, hvor de har købt dem.

Det ville selvfølgelig være langt vanskeligere for enkeltpersonen at gøre det, men det kan en

dygtig brugtvognsforhandler vel nok finde ud af. Man har købt det til en pris den ene dag, og mon ikke man på det samme marked kan sælge den for nogenlunde den samme pris? Det vil i hvert fald være mit første spørgsmål til brugtvognsforhandlerne, om deres evner ikke rækker til det.

Men vi er altså som sagt indstillet på at kigge på problemet. Vi er selvfølgelig indstillet på at overveje det seriøst, og vi vil frem for alt undgå, at vi igen laver en sådan uretfærdighed, som gør, at vi om nogen tid skal lave det hele om igen. Det har vi jo desværre gjort før på det område, og det er vi ikke interesserede i. Men vores omsorg vil først og fremmest gå på den enkeltperson, som har købt en bil og måske kommer i klemme med loven, men vi kigger på det under udvalgsarbejdet.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Vi er helt enige i den hensigt, som ministeren skitserer i lovforslaget. Den er rigtig, og derfor støtter vi også den hensigt.

Men jeg har et spørgsmål. Jeg kan faktisk ikke forstå, når regeringen her kan motivere sit forslag med, at der gennem 1998 og 1999 er sket en kraftig stigning i importen af brugte varebiler og personbiler, der ombygges til varebiler, hvorfor ministeren så ikke har reageret før. Det virker, som om ministeren har snorksovet, og nu pludselig skal han mande sig op, og det betyder, at der er nogle personer, der har handlet i god tro, som bliver behandlet helt urimeligt.

Der var jo intet, der forhindrede, at ministeren reagerede for et halvt år siden eller et år siden, når man allerede i 1998 var klar over, at der var et problem. Hvorfor har man så ikke reageret, så vi havde fået en, hvad jeg vil kalde normal udvalgsbehandling? Det er, som om ministeren har sovet, og nu skal det være en hovsaløsning.

Intentionen er vi enige i, men den tilbagevirkende kraft, som vil ramme nogle enkeltpersoner urimeligt, kan vi ikke acceptere. Derfor håber jeg, at ministeren viser smidighed, så vi får ændret ikrafttrædelsesdatoen, og så må vi finde ud af, hvornår det er bedst og rimeligst, at loven træder i kraft.

Men jeg synes, ministeren skylder os et svar på, hvorfor man ikke har reageret hurtigere, når man gennem hele 1998 har været klar over denne stigning. Det synes jeg er et svigt fra ministerens side.

Tom Behnke (FRI):

Det lyder jo altid smukt, når man ønsker at ændre lovgivningen og ønsker at ændre på skatter og afgifter for at gøre noget for miljøet. Det er jo sød musik i ørerne, og det lyder jo også, som om det virkelig er et hæderligt mål, man ønsker at nå.

Men når vi taler om markedet her, må skatteministeren give mig ret i, at der er to muligheder: Enten beskatter man de forurenende biler kraftigere, eller også sænker man afgifterne på de mere miljøvenlige biler. Men se, når man sænker afgifterne, får skatteministeren færre penge i kassen, og det er jo ikke rart for skatteministeren, så skatteministeren vælger altid den anden løsning med højere skatter og højere afgifter.

Men selv om regeringen argumenterer med, at det her sker af hensyn til miljøet og sikkerheden, kan vi ikke desto mindre se, at regeringen faktisk forventer, at der kommer et ganske pænt provenu ud af det. Regeringen tror altså ikke selv helt på, at det vil have den adfærdregulerende effekt, som man påstår, for man budgetterer stadig med, at der vil komme indtægter. Man opnår altså ikke det, man vil – eller i hvert fald det, man påstår, man vil, nemlig at man vil gøre noget for miljøet. Man opnår bare, at der kommer endnu flere penge i statskassen.

Havde ministeren nu været hæderlig, havde han i det mindste indgået et kompromis og sagt: Vi forhøjer afgifterne på disse miljøtunge biler, til gengæld sænker vi afgifterne krone for krone på de miljøvenlige biler. Så havde det været en hæderlig skatteminister, men end ikke så langt kan ministeren strække sig.

Vi har også lagt mærke til, at der er en ikrafttrædelsesdato, og ikke nok med det – det er en ikrafttrædelsesdato, som er med tilbagevirkende kraft. Forslaget her skal piskes igennem Folketinget og behandles lynhurtigt. Der er dårligt nok tid til en udvalgsbehandling, der er dårligt nok tid til, at man kan få stillet nogle spørgsmål og få en seriøs udvalgsbehandling. Det skal gå over stok og sten, lynhurtigt.

Og hvorfor skal det det? Dette forslag har vidtrækkende konsekvenser for en lang, lang række forhandlere her i landet, som i god tro på, at lovgivningen var, som den nu var, har indkøbt biler med henblik på at videresælge dem her i landet. De brænder inde med de biler nu, for det er da klart, at med de afgiftsstigninger, der kan være tale om her, vil der være en del af bilerne – hvis ikke dem alle – det vil blive

ganske, ganske svært at få solgt. Derfor vil forhandlerne brænde inde med de biler, og hvem skal betale for det? Jo, det skal forhandlerne, for skatteministeren er da heldigvis ligeglad med, om der er nogle, der går konkurs. Det, der er det vigtige for skatteministeren, er at få nogle kroner i statskassen, og det er ikke særlig hæderligt.

Jeg vil gerne have lov til at konkludere og sige, at i modsætning til Venstre og De Konservative, som havde nogle ganske gode argumenter imod forslaget, tager vi i Frihed 2000 i modsætning til Venstre og De Konservative konsekvensen af vores politik og stemmer imod forslaget.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Først en tak til det store flertal af ordførere, som med forskellig stemmeføring har givet tilslutning til forslaget. I hvert fald har der, som jeg har lyttet mig til, været et flertal, der er enige i forslaget. Der skal ses lidt på nogle ting, og en række ordførere har sagt, at de er enige i intentionerne, men har specielt om ikrafttrædelsen haft nogle bemærkninger. Men jeg synes, det er glædeligt, at når vi ser på hensigten, på baggrunden for forslaget, har der, måske med en enkelt undtagelse, faktisk været en betydelig forståelse for, at det her nok var nødvendigt, sådan som jeg har hørt det.

Jeg kan ikke lade være med at starte med kommentarer til den sidste ærede taler, hr. Tom Behnke. Det er jo ofte sådan, at jo svagere argumentationen er, desto højere er stemmeføringen, og jeg synes, det var en stor skam at skulle lytte til hr. Tom Behnke, der snakkede om hæderlighed osv., når han samtidig dokumenterede med al tydelighed, at han ikke har gjort sig den ulejlighed at læse forslaget. Det synes jeg er en mangel, specielt hvis man svinger sig så højt op, som hr. Tom Behnke gjorde.

Eksempelvis fremgår det af forslaget, at når vi ser på provenuet, kommer provenuet ikke fra, at man forventer, at et stort antal indregistreringer bliver direkte påvirket af lovforslaget. Men det er klart, at hvis man forudsætter, at den danske bilpark vil være stort set uændret, og at folk, der har behov for en bil, også vil køre i bil – ja, så vil der, selv om man ikke importerer mange brugte biler fra Tyskland, hen over tid blive et større salg af nye biler. Derfor kunne hr. Tom Behnke måske have sparet sig, hvis det var sådan, at han havde gjort sig den ulejlighed at læse forslaget.

Til ordførerne i øvrigt: Fru Mariann Fischer Boel var inde på en række betragtninger, og jeg synes, det er vigtigt at gøre opmærksom på – hvad jeg ikke har hørt nogen af ordførerne være opmærksom på, det er i hvert fald ikke fremgået af ordførertalerne – at nu laver vi altså en skala for gulpladebilerne, der er bygget op efter nøjagtig de samme principper, som vi gennem mange år har haft for biler på hvide plader. Forskellen er, at for de gulpladebiler, der ligger under knækket, er satsen nul, og for hvidpladebilerne er satsen 105. Derigennem får vi en systematik, som er helt rimelig, hvis der skal være en afgiftsbelastning på importerede, brugte biler, der svarer til den, som er på tilsvarende brugte biler, der er indregistreret som nye i Danmark.

Det andet er så diskussionen om airbags og katalysatorer eller det, det i hvert fald forudsættes, der skal gøres for at opfylde udstødningskravene, når det er på den måde, man måler. Hvis man lægger de tal sammen, kommer man for hovedparten af de biler, vi taler om her, frem til et forkert resultat, fordi det er en hovedregel i forslaget, at bilens pris på det danske marked jo ikke ændrer sig, fordi der sker ændringer i afgiften. Markedsværdien, som en brugt bil af den karakter har, skal ses i sammenhæng med, hvad en brugt bil af den kvalitet, alder m.v. koster i Danmark. Derfor stiger prisen jo ikke som følge af, at vi ændrer på afgifterne her, og derfor er der den opsamlingsregel, om jeg så må sige, at afgifterne aldrig kan udgøre over 75 pct.

Hovedparten af de biler, der hidtil er blevet importeret, har en værdi på under 20.000 kr., som det kan ses af den skala, vi har medtaget i lovforslaget. Her vil der blive samlet op, så de stadig vil blive berørt af beløb i den størrelsesorden, som hvis man tæller sammen på den måde. Det synes jeg for det første er vigtigt, at man har henledt opmærksomheden på.

Jeg tror, det var hr. Brian Mikkelsen, der nævnte airbags. Der var i hvert fald en af ordførerne, der var inde på spørgsmålet. Nu er jo sådan, at en skatteminister har som alle andre to øren og én mund, og måske lidt i modsætning til det, der indimellem er billedet, forsøger jeg derfor at bruge begge ørerne og lytte. Jeg har da også lyttet til en række af de bemærkninger, der har været, og jeg vil sådan set allerede nu godt give det tilsagn, at vi tager airbagsdelen ud af forslaget. I forhold til det, der er hovedformålet, vil det, så vidt jeg kan se,

ikke forskertse noget. Det vil måske ikke mindst for biler på hvide pladers vedkommende løse et problem, og hvis der er nogen, der mest uforholdsmæssigt måske er kommet i en vanskelig situation på forhandlersiden, er det nok dem med hvidpladebiler.

Nu har denne diskussion jo været offentligt kendt, siden TV2, tror jeg det var, tog den op i august, og min fantasi rækker i hvert fald ikke til, at der er bilforhandlere, der ikke har været opmærksomme på den diskussion; det ville undre mig meget. Hvis det er sådan, at man selv handler inden for området, og hvis man ved, hvordan det fungerer, ved man i hvert fald også godt, at det her er noget, der får en meget hurtig ende, fordi ingen regering, intet Folketing, ingen minister bare kan sidde og se på, at det fortsætter med den acceleration, der har været, hvorimod der ikke har været nogen »faresignaler« for biler med hvide plader. Derfor vil det her være i hvert fald en hjælp den vej rundt.

Jeg tror også, det var hr. Brian Mikkelsen, der var inde på EU-spørgsmålet. Jeg har set, at det er der også andre der har været – også kloge folk uden for huset her – og derfor vil jeg godt sige, at jeg mener ikke, det er et spørgsmål, som har givet i hvert fald mig anledning til særlige overvejelser, i og med at forslaget har været igennem den helt almindelige høringsprocedure i ministeriet og også i Justitsministeriet, hvor ingen har rejst spørgsmål om EU-medholdeligheden. Desuden vil forslaget, som det fremgår af teksten, blive notificeret til Europa-Kommissionen, og det giver ingen mening at sende forslag ud i den procedure, hvis det ikke er, fordi man mener, at det holder sig inden for reglerne.

Med hensyn til de foreslåede nye afgiftsskalaer på brugte biler bliver der, som jeg var inde på, den samme systematik for gule plader, som vi hidtil har haft for hvide plader, og som har fungeret uden problemer. Det har også været igennem proceduren med notifikation, og samtidig synes jeg også, man skal huske, at det særlige tillæg, som de gamle, stærkt forurenende biler får, skyldes, at et andet EU-land har indført skrappe afgifter for at begrænse brugen af disse biler. Det er et godt og miljørigtigt initiativ, men det skal selvfølgelig ikke medføre, at det i stedet bliver andre EU-lande, ikke mindst Danmark, der må bære miljøgenerne ved en vækst i antallet af gamle biler, som ikke lever op til de miljøkrav, som i snart 10 år har været obligatoriske herhjemme.

Det er også rigtigt, som det har været nævnt, at der kører gamle og forurenende biler rundt i Danmark. Men der er jo allerede betalt fuld registreringsafgift for dem som nye, og dermed er der gjort op for deres vedkommende. Systemet i den danske registreringsafgift er jo netop, at når en bil én gang er blevet indregistreret, har betalt afgiften, så har man opgjort det endeligt. Så kommer der ikke efterregninger senere som følge af lovændringer. Det tror jeg ikke man kan finde noget eksempel på, og det er heller ikke det, vi på nogen måde lægger op til her.

Så derfor vil jeg sige, at jeg er ganske tryk ved den procedure, vi skal igennem, selv om vi selvfølgelig alle sammen ved, at jura ikke er en eksakt videnskab, og derfor er der jo ingen, der kan give nogen statsgaranti. Men som sagt, hvis ikke det var, fordi vi mente, vi havde en sag, som var inden for de rammer, som vi kan operere med, så ville vi selvfølgelig ikke sætte det i værk.

Jeg tror, det var fru Mariann Fischer Boel, der var inde på, at man jo her kunne se de store problemer med de høje afgifter. Problemet er jo nærmest det omvendte her, vil jeg sige til fru Mariann Fischer Boel. Problemet er, at tyskerne har lavet nogle høje afgifter på en bestemt kategori af biler, som har gjort, at det er blevet interessant at sende dem over den dansk-tyske grænse til Danmark.

Det er jo rigtigt, at vi kunne løse mange problemer af denne her slags, hvis det var sådan, at vi helt fjernede danske afgifter på bilerne, men jeg ved ikke, om det var det, der var meldingen fra fru Mariann Fischer Boel. Så vil jeg bede om, at man i næste runde lige giver en melding om, hvor pengene skal komme fra, for jeg har forstået, at fru Mariann Fischer Boels partiformand siger, at man er helt utroværdig, hvis man stiller forslag om lettelser uden at anvise, hvor pengene skal komme fra. Det er jeg helt enig med ham i. Det synes jeg er kloge udtalelser. Så derfor synes jeg, at det dér var lidt for meget slesk tale og fedt flæsk, der måske mest var henvendt til tilhørerpladserne – det er fair nok.

Med hensyn til en ikrafttrædelsesbestemmelse vil jeg sige, at jeg selvfølgelig også dér sagtens forstår repræsentanterne på tilhørerpladserne. Jeg synes ikke, der er noget underligt i, at der kommer reaktioner. Det synes jeg er helt fair; i øvrigt tak for gode samtaler i en god tone. Men jeg vil godt sige, at jeg ikke er indstillet på en generel flytning af den dato. Altså ud fra det, jeg har hørt fra folk, der arbejder på det her

område, så skønner man, at der er et eller andet sted imellem 5.000 og 10.000 af den slags biler, der i så fald ville komme ind og miljøforurene hos os.

Så kan jeg selvfølgelig godt forstå, at den forhandler, der måtte have f.eks. 100 biler stående hjemme på lageret, siger: Jamen det her er meget besværligt for mig. Men der er min indgang, at med den diskussion, der har været her, med det åbenbare hul, der viste sig, ikke på grund af ændringer i danske skatteregler eller afgiftsregler, men som følge af en beslutning truffet i Tyskland, så måtte det her holde op.

Der er så nogle, der har taget en erhvervs-mæssig risiko for at hente sig en meget stor gevinst, og det er der ikke så meget andet at sige til, end at den er der så. Til gengæld må jeg da så sige, at hvis det er sådan, at man har betalt det, der svarer til markedsprisen i Tyskland, så må den vel også kunne sælges i Tyskland til nogenlunde den pris, som man har købt den til.

Hvis det er sådan, at jeg skal komme med en melding her, så er den, at hvis tyskerne mener, at forureningen fra bilerne er for voldsom, så er jeg ikke indstillet på, at vi skal have dem til at køre rundt her.

Jeg ville godt også her overveje i forhold til noget af det, som eksempelvis hr. Frank Aaen nævnte, om der er enkeltpersoner osv., som man kan gå ind og se på, så jeg er heller ikke argumentresistent her, hvilket man heller ikke bør være. Men jeg siger bare: Vi skal altså lige vide, hvad det er, vi flytter. Derudover er der jo altså det, at hvis man forestillede sig, at man flytter, hvordan skal vi så sikre, at det overhovedet kan håndteres? Det er lidt noget andet, hvis vi står med nye biler, hvor der ligger kontrakter imellem forhandler og fabrik osv. Det skulle undre mig meget, hvis ikke en hel del af det her er foregået på håndslag, så derfor ville jeg også af den grund sige – men min første begrundelse var den væsentlige – at jeg meget kraftigt vil opfordre et flertal i Folketinget og meget gerne et bredt flertal til også at være med til at bære ansvaret for, at vi får en ikrafttrædelsesbestemmelse.

Så synes jeg, vi i øvrigt skal bruge den tid, der nu skal til i de kommende dage til at prøve at finde en løsning, dér hvor man kan rejse berettiget kritik af det her, og se, om der er ting, vi skal have jævnet. Som jeg har givet udtryk for også i mine bemærkninger her, så er jeg lydhør. Jeg taler gerne med alle ordførerne. Jeg har også

lyttet til bemærkningerne, der er faldet her i dag.

Men jeg håber til gengæld også, at vi kan holde fast i det, der er hele hovedsigtet med det her forslag, for det bør vi kunne mødes på.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Det er jo altid glædeligt, når en skatteminister bliver klogere, og derfor vil jeg godt kvittere for airbagproblematikken. Men det er ikke dér, hovedproblemet ligger.

Jeg ved godt, at ministeren har nogle utrolige talegaver, der næsten er i stand til at aflede folks opmærksomhed fra det virkelige problem, men vi bliver nødt til at forholde os til den tilbagevirkende kraft i lovforslaget.

Så vil jeg godt sige til ministeren: Det er jo ikke forbudt at tjene penge på lovlig handel i Danmark. De, der har handlet med de brugte biler, har holdt sig inden for lovens rammer, og så synes jeg, at det er helt legalt, at man også tjener penge på det, man beskæftiger sig med.

Ministeren siger, at der formodentlig findes et skøn, for ministeren kender åbenbart ikke det nøjagtige tal, men et skøn på omkring 10.000 biler af den her type i Danmark. Når jeg kigger på bemærkningerne i lovforslaget og kigger på det antal gulpladebiler, der er indregistreret det sidste par år, så er tallet 4.500 biler over en 2-årig periode, og så synes jeg måske, at ministerens skøn virker meget, meget stort.

Men jeg er overbevist om, at vi vil kunne få nogle reelle, eksakte tal under udvalgsbehandlingen, og at det så vil være muligt med sund fornuft at påvirke ministeren.

(Kort bemærkning).

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Ministeren svarede ikke på mit spørgsmål om, hvorfor man ikke havde reageret lidt hurtigere. Jeg spurgte ud fra, at der i fremsættelsestalen siges: »gennem 1998 og 1999«. Så er mit spørgsmål i forlængelse af det, ministeren så sagde: Hvornår præcis ændredes reglerne i Tyskland, de regler, som er årsag til, at vi står med det problem, som vi gør? Hvor lang tid er der gået fra ændringerne i Tyskland, til regeringen fremsatte sit forslag?

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det ser ud, som om nogle af de biler, vi taler om her, hverken skulle køre i Danmark, Tysk-

land eller i noget som helst andet land. Det får mig jo på den tanke, at det, vi burde hjælpe med, i virkeligheden var at få dem ophugget.

Derfor vil jeg spørge skatteministeren om, hvorvidt man kunne overveje også at indføre en form for støtte til ophugning, som i det her tilfælde så også skulle gælde for biler, der ikke er indregistreret. Så vidt jeg husker reglerne, er det sådan, at ophugningsstøtte kun gælder for indregistrerede biler – de gange vi har haft indført den ordning.

Men det kunne man jo godt gøre her for at være lidt behjælpelig med at skaffe det miljøproblem til side, som de pågældende biler jo repræsenterer.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Jeg stillede også et spørgsmål til skatteministeren. Nu fik han jo mange spørgsmål, så det er selvfølgelig derfor, at det er blevet overhørt. Men jeg er nødt til at spørge til det, jeg foreslog med en bagudgående graduering. Hvordan ville skatteministerens syn være på det?

Skatteministeren (Ole Stavad):

Først undskyld, der var et par ting, jeg skulle have svaret på, men som jeg ikke fik svaret på. Jeg blev udsat for det, som en minister sjældent bliver udsat for, nemlig at den røde lampe lyste.

Måtte jeg sige til fru Mariann Fischer Boel: Jeg er fuldstændig enig i, at det bestemt ikke er forbudt på lovlig vis at tjene penge i Danmark. Jeg synes endda, det er en god ting, og specielt når det er på lovlig vis. Og her er der i forhold til lovlighed intet at bebrejde en eneste forhandler. Det er jeg fuldstændig enig i, bare for at vi ikke går fejl af hinanden i forhold til det.

Så spørger fru Mariann Fischer Boel om, hvor jeg har tallet 5.000-10.000 fra. Jamen der bliver jeg så nødt til at erkende, at det var et, jeg fik på Slotspladsen her tidligere på dagen i samtaler med folk, der ved meget om det her. Jeg tror heller ikke, de har foretaget nogle nøjere undersøgelser. Jeg siger bare, at jeg forstod, at de, der er tæt på, mener, at det kan være et tal i den størrelsesorden. Vi har ikke i ministeriet noget præcist tal på noget her.

Så var det hr. Flemming Kofod-Svendsen, der spurgte om datoen for, hvornår Tyskland havde lavet den nye regel. Den har jeg ikke, men hr. Flemming Kofod-Svendsen må lige prøve at tage den op i udvalget. Jeg kan sige, at personlig hørte jeg faktisk første gang om det

her problem, da TV 2 tog det op tilbage i begyndelsen af august i år, og da var, skal det siges, mine folk i gang med at se på det og arbejde på, hvad det her er, hver gang jeg spurgte: Hvad er det for noget, hvad er der op og ned i det her?

Vi gik allerede på det tidspunkt omgående ind i overvejelserne. Hr. Flemming Kofod-Svendsen har været med i så mange år: Han ved, at gulpladebiler har været et trauma for os lige så lang tid, vi kan huske tilbage, fordi vi har særregler for at lave en erhvervsmæssigt hensigtsmæssig regel, som så giver mange problemer.

Derfor var min indgang til det, at vi skal prøve at lave noget, så vi ikke bare flytter nissen. Derfor har det altså taget lidt tid at nå frem til det her forslag med ophugning. Vi havde jo sådan et engang. Der kan jeg huske, at jeg fik meget skældud af venstrefløjen, fordi jeg lavede sådan et. Men da var hr. Frank Aaen ikke i Folketinget. Jeg vil sige, at jeg virkelig manglede en kapacitet af den størrelse til at bakke mig op i forhold til det.

Til hr. Christian H. Hansen: Hvis det er sådan, at man vil prøve at se på andre modeller, så vil jeg foreslå, at det foregår under udvalgsarbejdet og ikke fra Folketingets talerstol.

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

Afstemning

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

Meddelelser fra formanden

Fjerde næstformand (Margrete Auken):
Der er ikke mere på dagsordenen.

Sundhedsministeren (Carsten Koch) har meddelt mig, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig:

Redegørelse om regeringens folkesundhedsprogram 1999-2008.
(Redegørelse nr. R 4).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

Jeg foreslår, at forhandlingen om denne redegørelse finder sted onsdag den 19. januar 2000. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 29. oktober 1999, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.37