

Så jeg mener i allerhøjeste grad, at det på det her område er en god og fin service over for skatteyderne.

Det er også sagt, at aktieavancebeskatningsloven gerne kunne gennemgå endnu flere forenklinger. Men jeg går ud fra, at alle ordførerne her i salen ved, at når det ikke er fremsat, så har det været, fordi jeg ikke har kunnet se, at der ville være et flertal for hverken den ene eller den anden ordning. Jeg har dermed valgt at sige, at her har vi nogle ting, der er med til at gøre det væsentlig lettere for folk, og det vil vi gerne være med til.

Tak for de positive vendinger.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg skal bare sige til skatteministeren, at vi for længst har tilbudt at være en del af et flertal bag en ændring af de her regler.

Vi har, som jeg sagde før, sagt, at det mest enkle er at ligestille de her former for indkomster med alle andre indkomster. Jeg skulle også før have spurgt den konservative ordfører, om De Konservative har som princip, at jo mindre man arbejder for pengene, jo mindre skal man betale i skat af dem. Det er da o.k., hvis man har det, men det har vi altså ikke. Vi synes nærmest, at det skulle være modsat.

Men det, det er strandet på, hr. skatteminister, er jo udelukkende, at regeringen ikke har turdet gå ind og drøfte en ændring, som kunne risikere at give bare så meget som én krone mere i beskatning fra det her område, og det synes jeg altså er for ringe.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Jeg vil egentlig kun sige, at opgaven med at forenkle hele aktieavanceområdet på ingen måde er lagt i mølposen. Det skal tages op igen, og vi skal se, om vi ikke kan finde en fornuftig løsning, der også kan skabes et bredt flertal for her i Folketinget.

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

## Afstemning

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**

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:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 200:**

**Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Lempelse i afgiften af last- og sættevogn tog i variabel kombination).**

Af skatteministeren (Frode Sørensen).

(Fremsat 28/3 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**René Skau Björnsson (S):**

Med dette lovforslag om ændring af vægtafgift for motorkøretøjer er der tale om, at vi lukker et hul i lovgivningen.

Som det ser ud i dag, er der ikke sammenhæng mellem, hvad lastvognschauffører betaler i vægtafgift for deres vogn tog, og hvor meget de rent faktisk slider på vejbelægningen. For et synsfrit vogn tog, der giver mulighed for større fleksibilitet, idet man hele tiden kan skifte vognene ud efter behov, skal der nemlig betales den dyrest tænkelige vægtafgift, uanset om man bruger vogne med to eller tre eller flere aksler.

Dermed mister vi tilskyndelsen til at bruge flere aksler, som belaster vejene mindre og derfor burde være takseret til en lavere vægtafgift. Så belønner vi ikke dem, der bruger tre aksler, og vægtafgiften kommer dermed ikke til at virke adfærdsregulerende, som det jo faktisk var meningen at den skulle.

Derfor er det ganske rimeligt, at lastbiler med flere aksler betaler lavere vægtafgift. Det er et helt almindeligt proportionalitetsprincip, som anvendes hver dag i forvaltningen, og selvfølgelig skal det også afspejles i lovgivningen.

Derfor kan vi kun gå ind for, at der laves en ny afgiftskategori, således at vægtafgiften nu bliver proportional med den slitage, som finder sted på vejene.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Det lyder jo meget udmærket og tilforladeligt. Men når man så ser forslaget nærmere igennem, viser det sig, at der er et provenutab. Det vil sige, at det bliver billigere, og at afgiften falder, og det vil sige, at det endnu en gang bliver billigere at transportere gods på vejene. Det er endnu en gang en fordel for godstransport på vejene. Den er ikke stor, men den er der.

Derfor er mit spørgsmål til den socialdemokratiske ordfører: Kunné man ikke have lavet denne her ændring og samtidig sikret, at vi i hvert fald ikke fik et provenutab? Provenutabet betyder jo altså, at der kommer flere lastbiler på vejene.

(Kort bemærkning).

**René Skau Björnsson (S):**

Vores udgangspunkt for at sige god for det her lovforslag er, at vi siger, at vi skal animere, at vi skal tilstræbe, at vognmænd bruger vogne med flere aksler, fordi det giver en lavere slitage på vejene og dermed også færre udgifter. Så kan vi i en anden sammenhæng tale om det samlede afgiftsprovener, som staten får ind. Her har vi altså haft et andet hensyn at tage.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jamen det hensyn kunne man da sagtens have taget, nemlig at sørge for, at man bruger de lastbiler, der slider vejene mindst, uden at man samtidig havde foræret lastvognserhvervet 6,5 mio. kr. om året.

**Kristian Jensen (V):**

I Venstre synes vi, at det er et glimrende og velvalgt forslag, der netop sikrer, at de lastbiler, der slider mindst på vejene, også er mindst afgiftsbelagte på vejene.

I Venstre deler vi overhovedet ikke hr. Frank Aaens bekymringer for, at det her skulle betyde et skift fra godstransport til lastbiltransport.

For det første er godstransporten i Danmark i forvejen så lille, at det ikke vil få nogen særlig stor betydning, når man snakker om godstransport på skinner. Langt det meste ligger i forvejen på vejene, og da må det være en fordel, at det er sådan, at de lastbiler, der belaster vejene mindst, også er de mest økonomisk rentable at købe.

Samtidig er det sådan, at lastvognserhvervet er et erhverv, der er på vej til udflagning her i

Danmark, og derfor er der behov for at give en håndsrækning.

Selv om håndsrækningen her kun er på 6,5 mio. kr., så synes vi i Venstre, det er fint, at den går den vej. Man sænker provenuet i stedet for det alternativ, som hr. Frank Aaen måske har foretrukket, nemlig at man hæver provenuet alle mulige andre steder og dermed beskattet et erhverv yderligere.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Alle partier, selv partiet Venstre, har gennem tiderne sagt, at det er en god idé, at vi får godset væk fra vejene, ud på havet eller på skinner. Det er der bred politisk enighed om.

Men alt det, man gør konkret, går i den modsatte retning. Det gælder bygning af motorveje i hobetal, som først og fremmest fyldes op med lastbiler. Det gælder, at man har en havneafgift; når et skib kommer i havn, så betaler de afgift, når de afleverer deres gods, men når lastbilen kommer for at hente godset, betales der ikke afgift.

Sådan kunne man nævne eksempel efter eksempel, og her er bare et eksempel mere, der viser, at man siger det ene, der skal lyde miljøpænt, og i praksis gør det modsatte.

Jeg vil gerne sige igen, at dette lovforslag godt kunne være lavet på en måde, så man tilgodeså de mest miljøvenlige lastbiler, hvad angår vejslid, og så samtidig sørgede for, at der ikke var et provenutab.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Det er min klare opfattelse, at det her ikke vil flytte et eneste stykke gods fra skinner til vej, ikke et eneste stykke gods. Det vil blot betyde, at vognmandserhvervet i stedet for at køre med de billige lastbiler, som i dag er billigere, men som belaster vejene mere, skifter til at køre med nogle andre lastbiler, som belaster vejene mindre.

Det må da også for Enhedslisten være en fordel, at den belastning og den transport, der er, er mindst mulig, i stedet for at tro på, at man gennem så lille et beløb som 6,5 mio. kr. flytter et eneste stykke gods fra vej til skinner.

Der skal langt andre midler til. Der skal nogle bedre transportmuligheder for godstransporten på skinnerområdet. Der skal nogle hurtigere veje ned igennem Europa. Og vi skal først og fremmest have et klart billede af: Hvad er det for

gods, vi vil have på skinner i stedet for på veje-  
ne? Det er klart, at det billedet ikke er der i dag.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Det her drejer sig om, at partierne i Folketinget sørger for, at der er overensstemmelse mellem det, de erklærer som program, nemlig at de vil have gods væk fra vejene og ud på havet og ud på skinnerne, og så det, de gør i praksis. Når vi kigger på, hvad man gør i praksis, så gør man det modsatte. Og det er det, jeg ikke kan forstå.

Hvis Venstre mener det, de siger, hvis de har samme bekymring, og hvis det her ikke betyder noget, så vil jeg bare spørge: Vil Venstre være med til at stille et ændringsforslag, så vi gør det her, som får vognmændene til at vælge de biler, der slider mindst, men uden at vi samtidig giver et tilskud til vognmandserhvervet?

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

For det første er det min klare præmis, at lovforslaget ikke ændrer en tøddel på, hvordan transport i Danmark bliver udført.

For det andet sagde jeg i min ordførertale, at vi er glade for, at det her giver en lempelse for vognmandserhvervet, da det i forvejen er et meget trængt erhverv, som trænger til at blive plejet i stedet for at blive pint. Vi har set for mange lastbiler flytte ud af landet, og Venstre vil ikke være med til at indføre lovgivning, der gør, at flere lastbiler flytter.

Derfor vil vi ikke være med til hr. Frank Aaens forslag om yderligere beskatning af det her erhverv.

**Flemming Hansen (KF):**

Da vores ordfører, hr. Brian Mikkelsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne sige, at vi kan tilslutte os forslaget.

**Aage Frandsen (SF):**

Set isoleret er det selvfølgelig fornuftigt, at man har lavest beskatning på de lastbiler, som belaster vejene mindst. Det er fornuftigt. Derfor kan man sige, at det forhold, der er i det her lovforslag, mellem dem, der belaster mest, og dem, der belaster mindst, ændres til det rigtige.

Men vi kan jo ikke komme uden om, at man sagtens, som det også er fremgået i diskussionen hidtil, kunne have lavet det på en anden måde. Man kunne have lavet det udgiftsneutralt, sådan at man hverken belastede erhvervet mere

eller mindre. Og det vil sige, at man kunne have lavet denne her lempelse vel halvvæjs, og så kunne man have lavet en belastning den anden vej. Det gør vi jo i en masse andre sammenhænge, hvor vi indfører afgifter eller ændrer et afgiftssystem. Så bruger vi det adfærdsregulerende, og der kan man både bruge guleroden, og man kan bruge pisken, og man kan lave kombinationen. Så det er det ene forbehold i forhold til det forslag, der ligger her.

Det andet er, at uanset at det er et lille beløb, så er det jo et beløb, der fjernes i det her finansår, for det er meningen, det skal træde i kraft. Og så må jeg jo forstå det sådan, at det kan få virkning for det her finansår, nemlig 2001.

Der føler jeg jo et ansvar for de penge, der ligger i denne her finanslov, som vi bruger i øjeblikket. Det vil sige, at jeg ikke kunne drømme om at komme med et forslag, der indebar, at jeg påførte udgifter, medmindre alle partier, der var med til at lave finansloven, var enige om det. Det synes jeg er et andet problem i forslaget.

Så vi tager et klart forbehold over for den indholdsmæssige del af det, for man kunne sagtens lave det helt neutralt og også miljømæssigt rigtigere, vejbelastningsmæssigt rigtigere.

Det andet er den del, som vedrører provenuet, som altså berører det her finansår, fordi det træder i kraft til sommer 2001. Det må betyde, at der er provenuvirkning allerede i dette finansår. Selv om det er et lille beløb, er det jo principielt alligevel et beløb i det her finansår.

**Klaus Kjær (DF):**

I Dansk Folkeparti er vi tilfredse med, at der skabes proportionalitet mellem vejbelastningen og den afgift, man betaler.

Alternativet ville jo være, at vognmændene var tvunget til igen at gå over til den mindre fleksible ordning uden synsfri sammenkobling.

Vi synes, det er et ganske udmærket og rimeligt forslag.

**Anders Samuelson (RV):**

Lastbiler med anhængertræk og sættevognstrækkere er indregistreret til synsfri sammenkobling og kan derfor trække mange forskellige typer anhængere.

Vægtafgiften pålægges altid svarende til den dyreste type vogntog, f.eks. to aksler på anhænger lig med større akseltryk og lig med størst vejslid, selv om der f.eks. altid køres med 3-akslet anhænger. Derfor foreslås der med det her lovforslag indført en begrænset synsfri sammen-

kobling, så trækere kan godkendes til udelukkende at køre med 3-akslede anhængere, hvorved de slipper billigere i vægtafgift.

Det kan Det Radikale Venstre støtte.

**Frank Aaen (EL):**

Som det er fremgået af de korte bemærkninger, vil vi gerne støtte en omlægning, der fremmer, at man bruger lastbiler, der slider mindst muligt på vejene. Ingen tvivl om det.

Men der pågår en udvikling i Danmark i øjeblikket, der massivt flytter gods fra coasterne og ind på vejene og fra skinnerne og ind på vejene. Så vil vi sige: Vi er nødt til at holde fast i, at det vil vi ikke være med til. Og da det her indirekte og ikke i særlig stor målestok, men alligevel indirekte er med til igen at fremme lastbilerhvervet på bekostning af de andre godstransportformer, er vi nødt til at sige, at hvis ikke det bliver lavet om, så kan vi ikke være med til at støtte forslaget.

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Tak for de mange gennemgående positive bemærkninger.

Jeg synes jo, det er væsentligt, og det er også anledningen til forslaget, at vi ser på slitagen, på miljøet. Det er også i den sammenhæng, det her forslag skal ses.

Det er korrekt, at der er en miljøvirkning. Provenuet er på 6,5 mio. kr. på årsbasis. Det skal træde i kraft den 1. juni, og så bliver det vel omkring 3,5 mio. kr. på det område. Naturligvis kunne man have fundet en løsning på, at det skulle have været provenuneutralt, men jeg vil så sige, at det vil man nok bede skatteministeren om i forbindelse med de kommende finanslovdrøftelser.

Der er vist et eller andet med, at den slags ting bliver puttet ind på en speciel konto, og så får jeg til sin tid at vide, at det må jeg finde en løsning på. Men som jeg beregner det her, er det 3,5 mio. kr. for den resterende del af indeværende finanslovår.

Men jeg synes, det er væsentligt, hvis vi kan animere til, at man benytter køretøjer med mindst mulig slitage. Jeg vil gerne sige, at der ikke ligger noget i det her om, at man skulle have et ønske fra min side eller andres side om at fjerne transporten fra vand og skinner til landevejene.

**Formanden:**

Det var i sidste øjeblik. Hr. Kofod-Svendsen.

**Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Ja, jeg beklager, at jeg også blev optaget af noget andet.

Jeg vil bare sige, at Kristeligt Folkeparti er for det foreliggende forslag.

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

**Afstemning**

**Formanden:**

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:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 217:**

**Forslag til lov om ændring af lov om afgift ved tinglysning og registrering af ejer- og pantertigheder m.v. (Opdeling af pantebreve og skifte for efterlevende ægtefælle).**

Af skatteministeren (Frode Sørensen).  
(Fremsat 5/4 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Thomas Adelskov (S):**

Da Socialdemokratiets ordfører, hr. Henrik Sass Larsen, ikke kan være til stede i salen, har jeg lovet at fremlægge hans tale:

Lovforslaget omhandler tre afgiftslettelser i forbindelse med tinglysningsafgiftsloven. Den nye tinglysningsafgiftslov har betydet, at der er behov for en række mindre justeringer.

Med lovændringen her bliver det muligt at konvertere et eksisterende lån i samme ejendom til mere end ét nyt lån og slippe for at betale for procentafgiften på 1,5 pct. Det bliver ligeledes muligt at slippe for procentafgiften på 1,5 pct., når der ønskes ændring i afløsningspantebreve for erhvervsaktiver.

Den nuværende lov har medført, at allonger er blevet anvendt i stedet for afløsningspantebreve, fordi disse er undtaget for procentafgiften, hvilket har medført, at der i nogle tilfælde er