

[Ole Olsen]

anvender mindre ressourcekrævende driftsmidler end benzin, dels på at bevare bilparken længst muligt. Gennem aftrapning af vægtafgiften og gennemførelse af periodiske syn bliver dette muligt.

Sluttelig skal bemærkes, at såvel etableringen af en energi- og ressourcefond som de enkelte øvrige forslag, herunder afgiftsforslagene, vil have væsentlige beskæftigelsesmæssige virkninger.

Endelig skal det pointeres, at de fremsatte forslag skal ses under ét. SF er indstillet på at forhandle forslagene; her skal blot understreges, at nye afgifter, som uvægerlig vil ramme lønmodtagerne, kun kan gennemføres med SFs medvirken under forudsætning af, at forslaget om etablering af en energi- og ressourcefond kan vedtages af tinget.

Den første sag på dagsordenen var:

### 1) Spørgsmål til ministre:

1) Til ministeren for skatter og afgifter af:

**Askjær Jørgensen (FP):**

»Vil ministeren tage initiativ til at ændre den urimelige regel om medarbejderkørsel i firmavarevogn mellem firma og medarbejderens hjem, således at vogne på gule plader ikke uretfærdigt ansættes til samme kilometertakst i forhold til vognens vægt som personvogne?«

(Spm. nr. 488).

### Skriftlig begrundelse.

Jeg henviser til mit spørgsmål nr. 436 som besvaret af ministeren for skatter og afgifter den 13. februar, hvori det fastslås, at kørsel i en varevogn, når det drejer sig om en medarbejders privatkørsel, over for skattevesenet skal værdiansættes til samme kilometertakst, hvad enten det drejer sig om en stor personvogn (som så f. eks. vil være en ret luksuspræget personvogn for 5 personer, hvis det drejer sig om en vogn på over 1.300 kg i egenvægt), eller det drejer sig om en varevogn på gule plader, godkendt til maks. 2 personer, men med en egenvægt på over 1.300 kg.

Jeg antager, at ministeren er enig i, at det er urimeligt at værdiansætte privatkørsel i en

stor arbejdsvogn på over 1.300 kg til samme takst pr. kilometer som kørsel i en stor personvogn over 1.300 kg, og at ministeren kan se, at urimeligheden er lige så grell, når det drejer sig om biler mellem 1.100 og 1.300 kg i egenvægt. Jeg håber, at ministeren finder det absolut påkrævet hurtigt at rette skævhederne på dette område, således at kørsel i en varevogn på gule plader over 1.300 kg i egenvægt maksimalt skal ansættes til halv pris pr. kilometer i forhold til en vogn på sorte plader over 1.300 kg, og at ministeren ligeledes vil rette forholdene, hvad angår mindre varevogne.

**Askjær Jørgensen (FP):**

Det spørgsmål, jeg har stillet ministeren for skatter og afgifter, begrundes i et praktisk problem ude i erhvervslivet. Ansættelsesforhold og aflønning for medarbejdere inden for servicesektoren, håndværkere, montører osv., afhænger af mange ting, bl. a. den økonomiske helhed i den familie, hvorfra den pågældende medarbejder kommer. Ofte har en sådan familie kun én privat vogn, og da det jo er meget almindeligt, at den anden ægtefælle også har udearbejde, vil det ofte være sådan, at den private vogn bruges dér. Den, der har f. eks. et montørjob og arbejder rundt omkring i landet, vil normalt de tre-fire dage om ugen starte fra sin bopæl i denne firmavogn, og den femte dag er den pågældende henne på firmaet for at rydde op osv. Dét er det således, at dette kan karakteriseres som privat kørsel. Ude på virksomhederne er man helt indstillet på, at medarbejderne bør nyde den fordel at kunne spare at have en privat vogn til, og at det kan løses ved, at de kører de ganske få kilometer, det drejer sig om på årsbasis, i disse forholdsvis store varevogne, som jo normalt kun er indrettet til én eller to personer, men som har den høje vægt. Men efter det gældende system skal man i henhold til tidligere svar, jeg har fået fra ministeren, betale den samme takst for kørsel i disse arbejdsvogne, som når det drejer sig om tunge personvogne, og det medfører, at det ikke er til at få et fornuftigt system, fordi man er nødt til at have en større samlet bestand af personvogne i Danmark, hvilket er meget uheldigt både for medarbejderne og virksomhederne.