

[Bernhard Baunsgaard]

skal koncentrere sig om det resultat, der dér kommer frem, i stedet for om dette lovforslag.

**Bollmann (CD):**

Det er rigtigt, som det fremgår af bemærkningerne, at spørgsmålet har været behandlet i januar 1979. Vi behandlede da CDs forslag om at forhøje grænsen til 90.000 kr. Forslaget blev, som nogle måske husker, afvist bl. a. af daværende skatteminister Anders Andersen og i øvrigt også af venstres ordfører. Derfor er det da en glæde for os i dag at høre venstres holdning til princippet i lovforslaget. Jeg kunne da godt i den forbindelse tænke mig at spørge venstre og konservative, hvilken grænse de havde tænkt sig.

Men også på et sådant område foretrækker vi at forhandle og at se resultater. Det mener jeg vi kan se er inden for mulighederens rækkevidde efter ministerens bemærkninger her i dag. Derfor vil jeg da gerne takke ministeren for hans velvilje over for en rimelig justering.

Til slut skal jeg kun sige, at en total afskaffelse af grænsen simpelt hen er at tage munden for fuld.

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Vi kan ikke tilslutte os forslaget, men som det vel er forudset, vil jeg sige som andre, at vi går ind for en forhøjelse af de 65.000 kr., idet vi jo, som hr. Askjær Jørgensen siger, ønsker at handle i stedet for at snakke. Derfor har vi selvfølgelig ønsket at medvirke til en forhøjelse, men det kunne være rart at vide, om venstre kunne tilslutte sig de 90.000 kr., som venstre afviste i 1979, og om de konservative fastholder de 85.000 kr., som de fremsatte som forslag dengang, eller hvilken grænse de vil have. Så kunne vi jo sådan set handle her og nu. Det var jo behageligt at få at vide, hvilken grænse de to partier ønsker at sætte i det forslag, de har fremsat.

**Flygaard (DR):**

Retsforbundet kan ikke støtte det foreliggende forslag, men erkender, at der nok i den givne situation foreligger et behov for at foretage en vurdering af, om den grænse, man har for øjeblikket, er den rette. Den bør nok justeres en lille smule opad. Man slipper næppe for at have en sådan grænse, hvor det

drejer sig om ting og genstande, der kan gøres til genstand for afskrivning, og som benyttes både erhvervmæssigt og privat. Med en lang ligningsmæssig erfaring bag mig vil jeg nok sige, at det er min opfattelse, at man i adskillige tilfælde faktisk får smuglet, skal vi sige nogle erhvervmæssige fradrag ind, der mere har karakter af private udgifter end af erhvervmæssige udgifter. Det er jo nok det, der i sidste instans er med til at skabe de største administrative problemer og en vis forsigtighed og tilbageholdenhed med hensyn til at forøge den nævnte grænse.

**Glistrup (FP):**

Det sidste problem, som hr. Flygaard her fører ind i diskussionen, er jo noget, der er ganske generelt på et væld af områder, enten man taler om lønområder eller om repræsentationsudgifter, eller hvad man nu taler om. Derfor kan det bestemte ikke føre til denne apartheidpolitik, som man har imod de to områder, som specielt dette lovforslag drejer sig om. For en af dette lovforslags mange rationelle sider er jo netop, at det er to problemer i ét lovforslag, to i og for sig forskellige problemer, som vi har søgt at få løst med ét lovforslag.

Det ene problem er de biler, der udelukkende bruges erhvervmæssigt. Når man skal diskutere, hvorvidt det kan være rigtigt på dette bilområde at bevare den ordening, som man af misundelsesmæssige grunde over for Simon Spies fik indført i sin tid – det var jo det, der var den eneste baggrund for det – er det således, at man i og for sig har tre p-problemer: man har princippet, man har praktiseringen, og man har provenuet.

Med hensyn til princippet må det være ganske og aldeles klart, at det kan ikke være rigtigt år efter år, netop for så vidt angår biler modsat alle andre driftsmidler, som man ejer, at de skal behandles på den meget, meget specielle måde. Det er da ganske klart, at der kan være driftsudgifter i masser af tilfælde, hvor man kører i bil rundt omkring i Danmark, om det nu er til at transportere varer, eller det er til at transportere personer i erhvervmæssigt øjemed. Man kan simpelt hen ikke være bekendt, efter at bilen har fået den meget, meget store betydning, som den har i danskernes hverdag, at det specielt skal være det område, man diskriminerer imod.