

[Ministeren for skatter og afgifter]

en sådan karakter, at der skal betales en omsætningskat, eller ikke. Begge dele er for så vidt mulige.

Jeg synes, at det, hr. Camre sagde, for så vidt var interessant, for det er nemlig også en anden misforståelse i sagen. Vi nægter ikke afgiftsfritagelse for den pågældende bil. Der fremstilles en bil af brugte dele, hvorefter der fremstilles et tilbehørsæt. Den brugte bil koster omkring 11.000 kr., og vi tager afgift af disse 11.000 kr., hvad der jo ikke er så stort et beløb. Men så sælger man for 11.000 kr. en tilbehørspakke, der består af dæk, fælg, kalecher, døre, bagsæde og motor. Med andre ord: man kan rejse det spørgsmål, om der i det hele taget er tale om en bil, når den mangler disse vitale dele for at kunne køre ordentligt. Der er således to problemer i sagen. Det er ikke blot et EF-problem, der er også et problem om, hvorledes vi kan opretholde vores registreringslovgivning, som dog giver det offentlige en indtægt på 6,5 mia. kr., hvis det bliver praksis, at man kan levere en bil uden tilstrækkelige dæk, fælg, kaleche, døre, bagsæde og motor. Her har vi i virkeligheden det egentlige problem.

Camre (S):

Jeg er naturligvis enig med ministeren i, at det, der bør beskattes, er det køretøj, som kan godkendes til kørsel på danske landeveje – monteret. At man så kan købe noget ekstra tilbehør – det kan man jo også til andre køretøjer – det er vel ikke problemet.

Jeg finder dog, at sagen alligevel nok bør gøres til genstand for en nærmere drøftelse med ministeren og tolddepartementet, for jeg ser altså den situation, at vi beskatter dette danske projekt hårdere, end det tilsvarende projekt ville blive beskattet i et andet fællesmarkedsland. Jeg mener ikke, at køretøjer, som er genbrugsprojekter, i Danmark eller andre steder bør sammenlignes med den ordinære færdige nye bil. Når ministeren går ind på spørgsmålet om dobbeltbeskatning eller ikke dobbeltbeskatning, er det vel, hr. minister, rigtigt at sige, at de brugte dele, som er taget fra gamle køretøjer, jo er blevet belagt med den meget høje danske registreringsafgift én gang, nemlig da de første gang i en ny bil kom på gaden i Danmark. Når de genanvendes, får de altså et par hundrede procent ovenpå endnu en gang. Det er det,

der er helt ødelæggende for et projekt af denne art.

Men jeg vil gerne også have lejlighed til at spørge ministeren, om der er mulighed for – for det er jo en teknisk noget kompliceret sag – at vi kunne tale om denne sag andre steder end i salen her.

Bjørn Elmquist (V):

Det, som hr. Camre lige har sagt, fører til, at også jeg gerne vil bede ministeren, om han kunne sætte sådan en undersøgelse i værk. Der er mange aspekter i sagen. Der er naturligvis provenuet for staten, hvor meget man kan tjene på registreringsafgiften, og der er spørgsmålet om trafikikkerheden. Det synes jeg ministeren har megen ret i, selv om det ikke er hans ressort at understrege det. Men der er også beskæftigelsesaspektet og spørgsmålet, om man eventuelt kunne spare noget valuta, hvis vi i større omfang gik over til genbrug af nogle af de biler, som så kunne repareres og bruges, jeg vil ikke sige som nye, men dog alligevel bruges igen. Disse aspekter burde med ind i denne undersøgelse.

Formanden:

Det lød mere som en kommentar end som et spørgsmål, og vi er i spørgetiden.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Jeg vil da gerne starte med at kommentere kommentaren og sige, at alle disse aspekter naturligvis er blevet undersøgt. Det er da også rigtigt, at jeg har haft møder med både fabrikanten og det leasingfirma, der har overtaget produktionen dernede, ligesom jeg har haft møde med borgmesteren.

Forholdet er simpelt hen det enkle, at det er rigtigt, at disse biler ikke ville blive beskattet i andre EF-lande, men andre EF-lande har slet ikke det beskatningssystem, som vi har. De skal beskattes efter de samme regler som andre biler. Jeg har den største sympati for både det beskæftigelsesmæssige og det valutamæssige, og det er der også i meget høj grad taget hensyn til. Jeg ved, at bilerne fremstilles efter jobkabelsesordningen, og jeg ved, at der har været en kommunal støtte af vældig stort omfang, og jeg ved også, at de reservedele, man putter i bilerne, ikke koster mange kroner. Jo billigere man produce-