

[Merethe Due Jensen]

Begrundelse

Hvis hybridnettets monopoldel indgår som en integreret del af Tele Danmarks generelle teleinfrastrukturvirksomhed, vil det akkumulerede underskud følge med. Ifølge bekendtgørelse nr. 230 af 25. marts 1994, § 6, stk. 1, er det en forudsætning, at hybridnettets monopoldel alene skal finansieres af brugerne af fremføringsnettet.

Svar (25/8 94):

Ministeren for kommunikation og turisme (Helge Mortensen):

Den i spørgsmålet omtalte normalisering af hybridnettets monopoldel vil blive gjort til genstand for drøftelser med forligspartierne bag hybridnettet. I den forbindelse vil videreførelsen af princippet om, at hybridnettets monopoldel økonomisk skal hvile i sig selv, selvagt skulle behandles.

Da der endnu ikke foreligger noget oplæg fra Tele Danmark om sagen, kan jeg på nuværende tidspunkt dog ikke udtale mig om, på hvilken måde den i spørgsmålet rejste problemstilling vil blive håndteret.

Spm. nr. S 1846

Til *skatteministeren* (22/8 94) af:

Merethe Due Jensen (KRF):

»Vil ministeren oplyse, hvilken effekt loven om tilbagebetaling af afgift for biler, der skrottes, har haft, fra loven trådte i kraft den 1. januar og indtil den 30. juni 1994, og bekræfte, at antallet af skrottede biler hos jernhandlere svarer til det antal biler, der er tilbagebetalt afgift for?«

Begrundelse

Lovens intention var, at gamle, forurenende biler skulle skrottes. Spørgeren er imidlertid orienteret om, at mange biler ikke reelt er blevet skrottet efter tilbagebetaling af afgiften, men at de i stedet for er blevet solgt videre.

Svar (5/9 94):

Skatteministeren (Stavad):

Der var ved udgangen af 1993 registreret godt 1,6 mio. almindelige personbiler inkl. hyrevogne m.v. her i landet. I første halvår af 1994 er der registreret godt 74.000 nye biler.

Skrotningspræmiens højeste sats – personbiler registreret før 1. januar 1984 og skrottet inden udgangen af juni 1994 – er udbetalt til hen ved 100.000 bilejere. Dertil kommer skrotning af personbiler, der ikke opfylder betingelserne for præmie, formentlig et antal i størrelsesordenen 10.000-15.000 biler. Den samlede bestand af personbiler er således reduceret med hen ved 40.000 biler. Denne reduktion kan imidlertid ikke umiddelbart overføres til den kørende bestand, idet denne i et vist omfang er blevet suppleret med biler fra forhandlernes lagre af brugte biler.

Der er ingen tvivl om, at ordningen medfører et forholdsvis lavere niveau for bestanden af kørende biler, ligesom den har ført til en hensigtsmæssig udskiftning af ældre biler.

Der føres ikke statistik over antallet af skrottede biler hos landets jernhandlere m.v. i form af, hvor mange biler der er oplagret, skilt ad, knust osv. Jeg har kun kendskab til enkelte tilfælde, hvor biler, for hvilke der er udbetalt skrotningspræmie, er benyttet ulovligt. Disse sager er af så beskeden størrelsesorden (op til 2 biler), at de vil blive søgt afgjort administrativt med bødeforelæg.

Det er derimod helt i overensstemmelse med skrotpræmieloven, at anvendelige reservedele i vidt omfang udtages fra bilerne med henblik på genbrug.

Spm. nr. S 1751

Til *skatteministeren* (28/7 94) af:

Kirkegaard (KF):

»Agter ministeren at fastholde, at kommunale beredskabschefer eller indsatslederes specialudstyrede tjenestebiler skal beskattes som firmabiler, hvis beredskabschefen eller indsatslederen under en tilkaldevagt, hvor bilen skal kunne nås i løbet af ca. 1 minut, benytter bilen i forbindelse med indkøb af daglige, private fornødenheder, eller hvis bilen benyttes i forbindelse med f.eks. deltagelse i et sportsarrangement?«

Begrundelse

Spørgeren er netop blevet bekendt med en skrivelse af 2. marts 1994 fra ministeren til Teknisk Landsforbund, hvori ministeren gør rede for de skattemæssige vilkår for de pågældende specialudstyrede biler.