

ligheden til at lufte sådan lidt mere generelle synspunkter på området, og det er jo rart, at vi også får mulighed for det i forbindelse med denne her ganske beskedne ændring i den rigtige retning.

Hverken jeg eller den socialdemokratiske ordfører eller andre fra regeringspartierne har stillet os op og sagt, at det her løser samtlige iværksætterproblemer i dette land. Det har ikke været intentionen. Vi er beskedne folk. Vi arbejder stille, roligt og realistisk, og det her er et skridt på vejen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 39: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Udvidet brug af mandskabsvogne. Plejehjemsbusser, elbiler).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 31/10 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

L 39 kan nok nærmest betegnes som en slags opsamlingsheat, idet vi her taler om tre vidt forskellige kategorier af køretøjer, som skal have eller som har en særordning.

Vi er bekendt med, at elbilerne er fritaget for registreringsafgift for at fremme salget af denne

type biler. Ordningen udløber imidlertid her i 1997, og forslaget går ud på en videreførelse til udgangen af år 2000. Hvis man vil vurdere elbilernes succes på det danske marked, er det ikke nødvendigvis prisfastsættelsen, men måske nok lige så meget den tekniske udvikling eller mangel på samme, der gør sig gældende, og jeg er sikker på, at i og med at teknikken udvikler sig ganske hurtigt, så vil vi også se en anden udvikling i antallet af elbiler på de danske veje.

Det næste punkt i lovforslaget omhandler busser tilhørende plejehjem. Dem ser vi jo stadig væk enkelte steder, og de er selvfølgelig beholdt netop funktionen omkring plejehjemmene og deres beboere; men da vi så også kender behovet for at transportere visiterede klienter til behandling, genoptræning osv., er det også typisk i Danmark, at denne form for behandling ikke nødvendigvis foregår i plejehjemmenes terapier, men også på dagcentre og andre sociale institutioner i kommunerne, og det kunne være ganske fornuftigt at transportere disse mennesker i de busser, som i et vist omfang findes på plejehjemmene.

Det tredje område er nok det mest omtalte, idet det måske har været lidt svært for en virksomhed at se logikken i, at man kan køre mandskab og materiale ud på en arbejdsplads, men ved fyraften kan man altså ikke køre mandskab tilbage, i og med at man ikke har materialerne med, hvilket i og for sig er logisk nok, for så bliver der tale om en ren persontransport.

Da det åbenbart er en stor succes for en bestemt vogntype, nemlig den mellem 3 og 4 t, som i forvejen har en begrænset vægtafgift, så lægger lovforslaget op til, at vi ved at tillægge dem fuld vægtafgift selvfølgelig også lovliggør persontransport. Det kunne så umiddelbart lyde, som om det bliver en ekstraomkostning for virksomhederne, men man må samtidig gå ud fra, at den persontransport, som firmaet skal fortage i forvejen, foregår i andre biler, og dem kunne de så i givet fald afvikle. Så totalt set, også provenumæssigt for staten, bliver det ikke nødvendigvis et plus i omkostningerne, men kan meget vel blive et minus.

Med de tre forskellige kategorier og de for os at se fornuftige tiltag kan jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget.

Jens Løgstrup Madsen (V):

I Venstre er vi skeptiske over for det foreliggende lovforslag, der drejer sig om tre elementer: mandskabsvogne, plejehjemsbusser og eldrevne biler.