

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 105 stemmer (S, V; KF, SF, RV, FP, CD og DF) mod 3 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

49) Tredje behandling af lovforslag nr. L 252: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Omlægning af varebilbeskatningen m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97. Første behandling 13/5 97.

Betænkning 23/5 97. Anden behandling 27/5

97. Tillægsbetænkning 28/5 97. 5 ændringsforslag af skatteministeren (Carsten Koch) 29/5 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der stillet 5 ændringsforslag af skatteministeren (Carsten Koch).

Ændringsforslagene sættes først til forhandling.

Forhandling

Kim Behnke (FP):

Ministeren har været så pædagogisk at oversende et notat om konsekvenserne af ændringsforslagene, de såkaldt meget billige biler. Det udtryk er jo i sig selv lidt misvisende, når det gælder det danske automobilmarked, for sådan nogen findes ganske enkelt ikke. Men for at der nu ikke er nogen, der skal være i tvivl om, hvad det her går ud på, synes jeg, jeg har lyst til at citere fra den meget, meget klare tekst i notatet:

»For biler med 1 airbag vil ændringsforslaget bevirke, at biler, der i dag har en afgiftspligtig værdi over 46.355 kr. vil stige med ca. 2.600 kr., som alle andre biler. Er den afgiftspligtige værdi lavere, vil afgiften stige ud over de 2.600 kr. med et beløb svarende til 75 pct. af forskellen mellem værdien og 46.355 kr. Ved ændringsfor-

slaget vil afgiftsstigningen dog være ca. 1.835 kr. lavere end ved forslaget i udvalgsbetænkningen til anden behandling.«

Det er jo indlysende klart, hvordan de her bilafgifter nu skal beregnes. Eller er det? Altså ærlig talt, den måde behandlingen af de her sager er foregået på med afgiftsstigninger op og ned, beregninger frem og tilbage og ændringsforslag, hvor man tager momsregninger ud og lægger dem ind igen, så man har autoforhandlerens provision, som skal være mindst 5 pct., og så tager man den ud af beregningen og lægger den ind igen på et andet tidspunkt osv.

Jeg håber, at automobilhandlerne ved, hvad det her går ud på. Jeg er som folketingsmedlem nødt til at sige, at vi ikke er i stand til at vurdere, om det her kommer til at være rigtigt. Vi kan se på beregningseksemplerne, at det da ser meget fornuftigt ud, og vi kan – hvad der er det vigtigste for Fremskridtspartiet – konstatere, at provenuet bliver mindre for staten som følge af de ændrede takster med de ændringsforslag, der nu foreligger.

Men om det præcis er det rigtige sted, ændringsforslagene lander, ja, dertil må jeg sige, at jeg ikke er blevet meget klogere af at læse det notat, som er blevet runddelt.

Og så en anden ting: Jeg har nu to gange udfordret skatteministeren til at gå herop og uddybe det skriftlige spørgsmål nr. S 2049, der drejer sig om den kendsgerning, at registreringsafgifterne i en anden del af det danske rige, nemlig Færøerne, er blevet halveret de sidste 2 år, mens de i Danmark stiger markant. Hvad er regeringens mening om det? To gange har jeg forsøgt at få ministeren op på talerstolen her og fortælle, hvorfor vi tillader, at de i den del af riget, der hedder Færøerne, på 2 år halverer registreringsafgiften, mens man i Danmark altså lader registreringsafgifter omlægge med den konsekvens, at de kommer til at stige.

Og så det tredje, men mindst lige så vigtige spørgsmål: Vil ministeren i dag fortælle, hvilke bilmodeller der med den samlede bilafgiftsændringspakke bliver billigere, end de er forud for disse ændringer. Hvilken bilmodel bliver billigere? Det synes jeg vil være nyttigt for den danske befolkning at få kendskab til, for det må jo være den type bil, der økologisk og politisk er den rigtige at købe.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Der kan man bare se, nu fremsendte jeg faktisk for at være venlig et meget, meget pædagogisk