

forsigtig og meget opmærksom, for det vil som regel være sådan, at skatteministeren øverst i kræmmerhuset har lagt et bolsje, der har en glasur af noget sødt. Men vi kan være lige så sikre på, at der nederst i kræmmerhuset vil være adskillige syrlige drops, som ministeren også gerne vil prøve at afsætte. Den sammenligning drager jeg, fordi det meget ligner disse lovforslags indhold, og fra Venstres side synes vi, det er en pudsig, utidig sammenblanding af helt forskellige skattemæssige spørgsmål.

Men jeg vil godt vende mig mod de fire hovedelementer i forslaget og komme med nogle kommentarer til dem. For det første ønsker regeringen at nedsætte registreringsafgiften på den nye generation af særligt brændstoføkonomiske biler, og det er helt klart intentioner, som vi i Venstre støtter varmt. Jeg kan i øvrigt fortælle, at Folketingets Erhvervsudvalg i juni måned var en tur i Japan, og da vi jo ikke må reklamere for nogen bilmærker her fra talerstolen, skal jeg bare sige, at det selvfølgelig var et japansk bilfirma, vi besøgte, hvor vi så, hvordan man arbejdede med meget miljøvenlige biler, det man derovre kalder hybridbilerne. Det er helt klart en meget, meget spændende teknik, og jeg håber også, at vi kommer til at stifte bekendtskab med den type biler i Danmark.

Men de oplysninger, vi fik fra den japanske bilfabrik, gik på, at på grund af, at teknologien var meget ny, og at man havde meget store udviklingsomkostninger og et relativt lavt produktionsomfang, blev der altså ikke bygget så mange biler af den type, så prisniveauet ville komme til at ligge 50 pct. over det, en tilsvarende standardbil ville koste. Det er klart, at en bil af den type vil blive fuldstændig usælgelig i Danmark, fordi den vil være så dyr på grund af vort afgiftssystem, at den ikke vil være aktuel, uanset hvor positiv man kan være over for miljøindfaldsvinklen. Men ministeren bevæger sig nu et stykke på vej for at prøve at tilgodese de interesser, der kan ligge i området, og vi er helt enige med ministeren. Det er da i hvert fald et skridt i den rigtige retning, selv om det skridt, ministeren tager, ikke vil være tilstrækkeligt til at gøre biler, der er så meget dyrere, attraktive for brugerne.

De provenumæssige konsekvenser beregner ministeren til at være ca. nul, og det kan man måske ikke være helt uenig i. Men hvis der kommer nogen gang i salget af den type biler, tror jeg, der vil blive en positiv provenugevinst,

fordi bilerne som sagt vil være væsentlig dyrere.

Den mere interessante del af lovforslaget ud fra provenumæssige overvejelser er helt klart forslaget om ændring af reglerne for reparation af færdselsskadede biler. I bemærkningerne til lovforslaget skriver skatteministeren, at man ønsker at eliminere omfanget af reparationer, der alene udføres, fordi vi her i Danmark har den meget høje registreringsafgift, og så kommer det interessante. Jeg vil gerne have lov til at citere fra bemærkningerne til lovforslaget:

»I det omfang en sådan regelændring måtte medføre større afgiftsindtægter fra bilområdet, kan stramningen medgå til at opfylde regeringens finanspolitiske mål og underbygge miljøindsatsen på trafikområdet.«

I det omfang der er penge i sagen, skriver ministeren. Det kan jo næppe have undgået skatteministerens opmærksomhed, at der klart er tale om en pengemaskine. Det har også været svært for ministeren at sætte direkte tal på, hvad det kan indbringe, kan jeg se i bemærkningerne. Man snakker om 900 mio. kr. i ekstra provenu om året over en årrække, og så vil der gå nogle år, hvor provenuet vil være mindre. Men der er da ikke nogen tvivl om, at der i hvert fald vil være et provenu på 350-400 mio. kr. om året, lidt afhængigt af hvordan reaktionsmønsteret vil være hos forbrugerne. Man regner jo med, at en del af de bilejere, hvis biler efter lovforslaget vil blive skrottet – altså når reparationen er dyrere end 75 pct. af bilens handelsværdi – vil gå ud og købe en ny bil, og de kommer så i virkeligheden til at betale registreringsafgift to gange.

Det er da rigtigt, at man formodentlig vil forsikre sig ud af sagen, altså tegne en kasko- eller ansvarsforsikring. Men der er ikke nogen, der skal få mig til at tro, at det ikke vil være samtlige bilejere, der i realiteten kommer til at bløde. Det er jo i virkeligheden et meget smart trick, at man indfører en lavere reparationsgrænse uden at forhøje den forkætrede registreringsafgift, for så giver forslaget virkelig økonomisk pote. Det bliver altså de i forvejen meget hårdt plagede bilejere, der må stå for skud i en formodentlig meget kraftig stigning af priserne for bilforsikringer. Forsikringsselskaberne kommer jo i den situation, at de bliver tvunget til at udbetale en erstatning svarende til bilens handelsværdi, altså en erstatning, der vil være væsentlig højere end det vil koste at reparere bilen, og det kan jo heller ikke undgå at få nogle konsekvenser.