

En tredje vigtig del af forslaget går ud på, at der skal betales en registreringsafgift, når en bil efter en skade reparerer for et beløb, som overstiger 75 pct. af bilens værdi før skaden. Forslaget er begrundet med, at der i dag gælder vide grænser for afgiftsfri genopbygning og reparation af biler, og at en sådan ordning ikke er samfundøkonomisk rentabel. Jeg må spørge skatteministeren, om det er en samfundøkonomisk rentabel løsning, at et par hundrede mand måske mister deres arbejde på grund af indførelse af denne afgift. Forslaget medfører desuden, at den samlede belastning ved bilhold vil stige, fortrinsvis gennem en højere forsikringspræmie. Det er altså en yderligere belastning for bilejerne, og Dansk Folkeparti kan naturligvis heller ikke medvirke til denne del af forslaget.

Endelig indebærer forslaget, at der sker en forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent, som indgår ved beregningen af grundlaget for registreringsafgiften. Procenten er i dag 7½, og det foreslås nu, at den sættes op til 8½ pct. i år 2000 og 9 pct. i år 2001. Det medfører en afgiftsforhøjelse på en gennemsnitspersonbil på 1.500 kr. til næste år og en yderligere forhøjelse på 750 kr., når afgiften stiger til 9 pct. om 2 år, så denne del af forslaget kan Dansk Folkeparti selvfølgelig heller ikke medvirke til.

Således står tilbage, at Dansk Folkeparti er positivt over for forslaget om nedsættelse af afgiften for særlig brændstoføkonomiske biler, men at vi ikke kan støtte afgiften på sikkerhedsudstyr, registreringsafgift i forbindelse med reparation af skader og forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent.

Sonja Albrink (CD):

Lad mig starte med det positive. I CD synes vi, at det er glædeligt, at regeringen nu har fået øjnene op for, at den høje danske registreringsafgift på biler er særdeles upraktisk, og derfor foreslår lempelse af registreringsafgiften for særlig brændstoføkonomiske biler og ændring af skalaen for den grønne ejerafgift, så de nye såkaldte 3-liters-dieselmotorer fritages for grøn ejerafgift.

Men så er det positive også sagt. Resten af forslaget har nemlig karakter af den sædvanlige brandbeskatning af privatbilismen, og det vil jeg komme ind på om et øjeblik.

Først vil jeg dog endnu en gang opfordre til, at der snart bliver set nærmere på den måde, man herhjemme beskatter biler på. Vi har et

enormt afgiftstryk på biler i form af registreringsafgift, grønne ejerafgifter og vægtafgifter samt afgifter på brændstof, og når der ændres i disse afgifter, sker det ikke ud fra en helhedsbetragtning, men som regel ud fra ønsket om at hente flere penge hjem til statskassen eller somme tider for at imødegå en uheldig udvikling, man ikke har været opmærksom på. Det seneste eksempel har vi i lovforslaget om de brugte biler fra Tyskland.

Hovsaløsingernes tid må altså snart være forbi. Jeg ved, at der i regeringen sidder et par interne udvalg og kigger på netop disse ting og andre ting, og det her var måske en af grundene til, at man kunne spørge: Hvad er det for et udvalgsarbejde, kære minister, hvad sker der i de udvalg, og hvad er det mere konkret, de udvalgsarbejde vil munde ud i?

For at vende tilbage til de to lovforslag, er flere af elementerne i det ene direkte noget, som vi i CD ikke kan støtte. Forslaget om afgift på trafikskadede biler er efter CD's opfattelse udtryk for decideret kassetænkning. De mennesker, som er så uheldige at få skadet deres bil, har altså betalt registreringsafgift én gang, så hvorfor skal staten have en yderligere afgift, bare fordi reparationen bliver forholdsvis dyr?

Forslaget om forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent ved jeg ikke rigtig, hvad jeg skal sige til. Det er da sikkert rigtigt, at man kan udnytte en lidt højere reel forhandleravance ved at flytte den over på bytteprisen for en brugt bil, men man kunne også spørge: Hvor ofte sker det i virkeligheden? Jeg har set, at ministeren giver udtryk for, at der her er tale om et ønske fra Danmarks Automobilforhandler Forening, og det synes jeg vi under udvalgsbehandlingen må have nærmere undersøgt.

At noget sikkerhedsudstyr er blevet obligatorisk for nye biler er jo en kærkommen lejlighed for regeringen til at fjerne den afgifts-nedsættelse, der ydes til dette sikkerhedsudstyr. Men kunne man ikke forestille sig, at den prisforhøjelse, forslaget medfører, ville afholde nogle fra at udskifte deres gamle bil uden bagsædeseler til fordel for en ny? Og hvis det skulle være tilfældet, hvad har man så egentlig opnået? I hvert fald ikke bedre færdselssikkerhed, og det er i hvert fald noget af det, man går meget ind for og lægger vægt på i andre udvalg. Jeg ved godt, at der er tale om beskedne stigninger, men som regel er det vel også dem med de ældste biler, som har de mindste midler, så selv