

heller ikke huske en ny udgift eller en mistet indtægt, som man ikke har været for.

Så hvordan man forestiller sig, at det danske samfund skal kunne bringes til at hænge sammen og en sund finanspolitik sikres, samtidig med at man vender sig imod, at vi skal have indtægter, og stemmer for enhver lettelse og stort set også stemmer for enhver ny udgift, hvordan man vil kunne få det til at hænge sammen, har jeg altså svært ved at se.

Nogle konkrete bemærkninger:

Fru Mariann Fischer Boel mener, at det med de fire elementer er en pudsig sammenblanding. Det har jeg nu svært ved at se, da det alt sammen drejer sig om registreringsafgiftsloven. Det er rigtigt, at der er ret forskellige elementer i den, men alt det, der er sammen i det her lovforslag, er ændringer af registreringsafgiftsloven.

Så er der flere, der har været inde på en diskussion om det med de færdselsskadede biler og spurgt, om det nu også var klogt. Der kan jeg sige, at på det tidspunkt, hvor der var en meget høj arbejdsløshed også blandt metalarbejdere, kunne det sagtens begrundes samfundsøkonomisk, at vi gik ind og understøttede over registreringsafgiftssystemet, at man lidt forenklet sagt mindst kunne bekoste det, der svarede til det dobbelte af det, som bilen ville koste uden afgift. Det kunne godt forsvares.

Men når vi trods alt er i den lykkelige situation, at i de fleste dele af landet ligger arbejdsløsheden for de metalarbejdere, der er organiserede i Metalarbejderforbundet, faktisk et pænt stykke under landsgennemsnittet – jeg ved godt, at der stadig væk er nogle lommer, hvor arbejdsløsheden også blandt metalarbejdere ikke er nede på et acceptabelt niveau, men hvis vi ser ud over landet som helhed – betyder det, at der er ganske mange steder, hvor man kunne bruge nogle folk, som ikke er i lokalområdet.

Dér er det så, vi siger fra regeringens side: Er det klogt, at vi i samme grad, som vi har gjort hidtil, fortsætter med at understøtte, at man reparerer gamle eller nye biler, som skal have en reparation, der altså ligger på op til det dobbelte eller mere end det dobbelte af det, som bilen ville kunne købes for uden afgift?

Det mener jeg er synsvinklen her. Det er i hvert fald det, der har været vores indgang til det. Og selv med vedtagelse af det lovforslag, vi taler om her, vil det være sådan, at man mindst kan bekoste det, der svarer til halvanden gang

det, som en ny eller en anden tilsvarende bil uden afgift ville kunne købes til.

Det var oprindelig planen, at vi ville have trappet det ned til 50 pct. over en længere periode frem til, jeg tror, det var 2004 eller 2005, men jeg har valgt at nøjes med de 75 pct., sådan som det er nu. Og så vender jeg, som det fremgår af lovforslaget, tilbage med en redegørelse om hele det her lovforslag, også miljødelen, i 2002. Dermed kan vi så på det tidspunkt se af de erfaringer, der har været, om vi skal gå videre. Det må også være en beskæftigelsesmæssig vurdering, vil jeg gerne understrege.

Så jeg beder ordførerne om at være opmærksomme på, at det i hvert fald er den indgang, vi har til det.

Og det er jo ikke sådan, at det, der kommer ind som afledet provenu af det forslag, alt sammen er noget, der vil blive kastet over på forsikringstagerne som en merudgift eksempelvis. For hvis man står med en bil, som i dag kan reparerer for 85 eller 90 pct. af bilens værdi på det tidspunkt, vil forsikringsselskabet jo helt naturligt vælge at gøre dét, og det vil det så ikke med sund forretningssans kunne gøre efter de regler, vi foreslår her. Men det, som forsikringsselskabet skal betale, er de 10 eller 15 pct., der er fra de 85 eller 90 pct. op til de 100 pct., og det er kun den del, som vil øge udgiften for forsikringsselskabet.

Derfor er det faktisk nogle forholdsvis marginale omkostninger, vi taler om i den forbindelse.

Må jeg også henvise til, at hvis man ser på den del af reparationerne, som det her så vil fjerne fra værkstederne, viser det sig, at det drejer sig om reparationer for ca. 300 mio. kr. i forhold til ca. 25 mia. kr. i alt, og det vil sige, at det er godt og vel 1 pct. Så det billede, som jeg har mødt nogle steder: at nu vil vi fuldstændig hive tæppet væk under en branche, mener jeg ikke er et rimeligt billede at tegne i denne her sammenhæng.

Der har også været bemærkninger om den lovbundne forhandleravance, og dér skal jeg bare understrege, at det kun beregningsteknisk er en lovbunden forhandleravance. Forhandlerne må tage den avance, de ønsker. Det blander vi os ikke i. Det må den frie konkurrence afgøre. Men de, der kan huske tilbage til dengang, hvor vi i en kort periode ikke havde sådan en forhandleravance i vores registreringsafgiftslov, vil også huske, at der altså udviklede sig noget plad, som ingen kan stå ved, idet man satte pri-