

andre. Jeres eksempel er et lysende eksempel på en fejlslagen politik, som ikke engang giver penge i statskassen, men er til skade for stort set alle brancher«. Nu hvor ministeren har fået magt, som han har agt, vil ministeren vel ikke fastholde en »fejlslagen politik, som ikke engang giver penge i statskassen«. Spørgeren finder det uanstændigt, hvis regeringen ikke vil benytte sig af det flertal, der er til stede, til at føre reparationsreglerne tilbage til før daværende skatteminister, Ole Stavad, fik dem ændret i det tidlige efterår 1999. Siden har ændringen reduceret beskæftigelsen på værkstederne landet over og kostet adskillige virksomhedslukninger, med hvad deraf følger af personlige omkostninger for de små selvstændige og deres familier. Det kan vel ikke kræve så mange ressourcer at føre en lov tilbage til, hvad den var før ændringen. I det mindste mener spørgeren, at branchen har krav på et svar på, hvornår man kan forvente en ændring, så man har andet end uvisheden at forholde sig til. Hvorfor nøler regeringen med denne ændring, som koster arbejdspladser, belaster betalingsbalancen, og »som ikke engang giver penge i statskassen«. Hertil kommer den miljøbelastning og det ressourcespild, der ligger i at måtte skrotte en bil fremfor at reparere den, bare fordi f.eks. airbag systemet er blevet udløst i en ældre bil. Regeringen undervurderer værdien af arbejdspladser i den danske værkstedsbranche. Der er naturligvis flere og flere uddannelseskrevende teknologiske funktioner på værkstederne, men der er også fortsat mange funktioner, som ikke kræver den store boglige uddannelse, men primært kræver, at man er villig til at bestille noget og har fået skruet hænderne nogenlunde rigtigt på. Mange af sidstnævnte stillinger vil kunne besættes af ufaglærte samt af indvandrere og forskelligt faggrupper, der har svært ved at komme i gang på arbejdsmarkedet og derved kan værkstedsbranchen varetage en sideordnet social funktion, som ikke bør negligeres.

### Svar (16/5 02)

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand): I lovforslag L74 (1999-2000), vedtaget som lov 964 af 20.12.1999, er ved lovens § 2 indarbejdet overvågning af loven bl.a. for så vidt angår færdselsskadede køretøjer.

§ 2 er sålydende: »Skatteministeren fremlægger i 2002 to redegørelser, der beskriver virkningerne henholdsvis af § 1, nr. 7, som omhandler nedslag i registreringsafgiften (for særligt brændstoføkonomiske biler), og § 1, nr. 13, for så vidt angår færdselsskadede køretøjer.«

Disse redegørelser har jeg nu taget initiativ til kommer i gang, men jeg må naturligvis afvente udfaldet af redegørelsen, før jeg kan komme med mere konkrete udmeldinger når det gælder de færdselsskadede biler.

### Spm. nr. S 1942

Til udenrigsministeren (29/4 02) af:

**Peter Skaarup** (DF):

»Hvilke skridt agter udenrigsministeren at tage for at opnå klarhed over antallet af lande, som praktiserer islamisk sharia i deres straffelovgivning, og vil udenrigsministeren sørge for en standsning i tildelingen af eventuel dansk ulandsbistand eller multilateral bistand til shariapraktiserende lande?«

### Begrundelse

Spørgsmålet er en del af et tidligere og delvis besvaret spørgsmål, som tog udgangspunkt i sagen mod en dødsdømt nigeriansk kvinde.

Udenrigsministeren svarede imidlertid kun på den del af spørgsmålet, som omhandlede det konkrete tilfælde i Nigeria, og undlod at komme ind på det relevante i at forelægge nogle tal til belysning af omfanget af dansk ulandsbistand eller multilateral bistand til shariapraktiserende lande.

Efter spørgerens opfattelse vil det være rimeligt at give Folketinget indsigt i, hvor ulandskroerne havner, og om de kan være medvirkende til at støtte inhumane regimer, som praktiserer en barbarisk straffelovgivning.

Hvis det – efter at tallene er fremlagt – viser sig, at Danmark solo eller eventuelt via EU støtter shariapraktiserende lande, bedes udenrigsministeren tage stilling til, hvorvidt en sådan støtte harmonerer med den danske opfattelse af lov og ret, og om ikke hjælpen øjeblikkelig bør bortfalde.