

inddrages i overvejelserne, da erhvervet ikke økonomisk set skal tabe på en ændring.

### Svar (21/5 02)

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):**

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har jeg indhentet udtalelser fra Skatteministeren og Trafikministeriet, hvortil jeg kan henholde mig.

*Trafikministeriet udtaler:*

Det er fastsat i taxilovgivningen, at taxier og limousiner – som udgangspunkt – skal være indrettet til befordring af mindst 5 og højst 9 personer, føreren medregnet. Storkøbenhavns Taxinævn og kommunalbestyrelserne i kommunerne udenfor Storkøbenhavn kan dog tillade, at der også kan benyttes køretøjer til taxikørsel, der er indrettet til befordring af 4 personer, føreren medregnet. Herudover er der fastsat regler om mindsteafstand mellem sæder og loft samt mindstemål for sædernes bredde. Baggrunden for disse regler er bl.a. hensynet til passagerernes komfort.

*Skatteministeren udtaler:*

Registreringsafgiften for hyrevogne beregnes i dag som 20 pct. af den afgiftspligtige værdi over 12.100 kr. Efter 3 år og mindst 210.000 km. eller efter 2 år og mindst 250.000 km. kan køretøjet sælges til anden anvendelse uden at der skal betales ekstra afgift af bilen. Afhændes køretøjet inden to år, skal køretøjet afgiftsberigtiges efter reglerne om brugte biler. Dog nedsættes afgiften med 20 pct. af den del af køretøjets værdi, der overstiger 12.100 kr.

De gældende regler for beregning af registreringsafgift af hyrevogne og den dertil hørende frikørselsordning bunder i et politisk ønske om at sikre en vis kvalitet og standard i den danske hyrevognspark af hensyn til passagerernes komfort og sikkerhed. Det har regeringen ikke nogen aktuelle planer om at ændre.

Med hensyn til de miljømæssige konsekvenser af de mere lempelige afgiftsregler for hyrevogne er det rigtigt, at reglerne er med til at stimulere anskaffelse af større og dyrere personbiler. Det skal dog hertil bemærkes, at en væsentlig del af de køretøjer, der »siver« over i det private efter 2-3 år, alt andet lige vil erstatte andre større køretøjer, der ellers ville have været anskaffet. Frikørselsordningen medvirker endvi-

dere til, at der sker en hurtigere udskiftning af hyrevognsparken end ellers, hvilket betyder, at hyrevogne, til glæde for nærmiljøet, gennemgående lever op til mere moderne miljønormer end ellers.

I øvrigt skal jeg henlede opmærksomheden på, at der i forhold til de løbende afgifter i form af grøn ejerafgift og brændstofafgifter allerede eksisterer et økonomisk incitament til at anskaffe et brændstoføkonomisk køretøj. Den grønne ejerafgift og udligningsafgiften beregnes på grundlag af køretøjets brændstofforbrug. Brændstofafgiften er direkte relateret til det faktiske brændstofforbrug. Der eksisterer således i vores afgiftssystem allerede økonomiske incitamenter til at anskaffe mere brændstoføkonomiske køretøjer.

Til slut skal jeg bemærke, at regeringen i øjeblikket undersøger muligheden for i al almindelighed at dreje forbrugernes bilkøb i en mere miljøvenlig retning ved hjælp af registreringsafgiften.

### Spm. nr. S 2066

Til indenrigs- og sundhedsministeren (13/5 02) af:

**Poul Nødgaard (DF):**

»Vil ministeren på baggrund af Farumskandalen redegøre for, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at en kommune kan forlange, at embedsmænd, kommunalpolitikere og andre tilbagebetaler eller erstatter udgifter, som kommunen har afholdt, når de pågældende har indset eller burde indse, at udgifterne er afholdt med urette, eller at udgifterne går langt ud over det rimelige og oplyse, om ministeren vil sikre, at dette spørgsmål inddrages i bagmandspolitiets efterforskning?«

### Begrundelse

I Farumskandalen bliver det takket være en kritisk dagspresse lidt efter lidt afdækket, at ikke kun borgmester Peter Brixtofte, men en langt større kreds af personer har deltaget i et umådeholdent ødsleri på kommunens regning.

Det er ikke usandsynligt, at en del af de pågældende kommunalpolitikere, embedsmænd og andre har indset eller burde have indset, at