

**Svar (8/3 04)****Socialministeren (Henriette Kjær):**

Der kan altid blødes op på reglerne, spørgsmålet er bare, om der finansieringsmæssigt kan argumenteres for det.

Som reglerne er i dag, er det et vilkår, at lånet til køb af bil anvendes til en fabriksny bil. Der kan dog ydes støtte, hvis ansøgeren eller en person inden for husstanden har købt bilen fabriksny inden for det sidste år.

Reglerne er blandt andet begrundet i, at der af hensyn til såvel kommunen som til ansøgeren bør være størst mulig sikkerhed for, at restgælden på lånet til enhver tid kan dækkes af bilens værdi. Herudover har det været en forudsætning, at bilen skal kunne fungere tilfredsstillende i hele brugsperioden på mindst 6 år, og at ansøgeren skal kunne budgettere sine biludgifter, herunder udgifter til vedligeholdelse og reparationer.

Jeg er bestemt ikke afvisende over for at se på området. Så derfor vil jeg i efteråret søge at bløde op på reglerne. I det omfang det kan holdes inden for den eksisterende økonomiske ramme, vil en ændring af reglerne, der er fastsat i en bekendtgørelse, formentlig kunne gennemføres uden en lovændring.

Jeg vil blandt andet foreslå, at der bør være mulighed for at købe en brugt bil, der er op til to år gammel. Dette er i overensstemmelse med bilarbejdsgruppens forslag i den endelige rapport fra juni 2001.

Efter de gældende regler kan ansøgeren ved udskiftning af bil få bevilget udstyr i form af særlig handicapindretning flyttet fra den gamle bil til den nye bil. Der er således tale om en frivillig ordning. Ønskes ordningen gjort obligatorisk, så bevilget udstyr som hovedregel skal flyttes fra den gamle til den nye bil, vil det være nødvendigt at finde finansiering hertil med henblik på at yde støtte til de forventede hyppigere reparationer. Jeg overvejer fortsat dette spørgsmål, og vil drøfte det med handicaporganisationerne.

Et andet spørgsmål kan være bevilling af brugt udstyr til en ny ejers bil. Også dette spørgsmål vil jeg drøfte med handicaporganisationerne. Det er dog umiddelbart min opfattelse, at en sådan ordning vil medføre et betydeligt bureaukrati, idet det vil forudsætte etablering af

en slags hjælpemiddelcentral for brugt handicappudstyr til biler.

**Spm. nr. S 2472**

Til finansministeren (25/2 04) af:

**Aase D. Madsen (DF):**

»Vil ministeren oplyse, om ministeren er enig i, at det kan være problematisk og medføre dobbeltbetaling ved både at opkræve CO<sub>2</sub>-afgift af CO<sub>2</sub>-fri elproduktion blandt andet fra vindmøller og moms heraf, når forbrugerne desuden yderligere skal betale højere elpriser samt moms heraf af elforbruget som følge af den kommende CO<sub>2</sub>-kvotelovgivning?«

**Begrundelse**

Danmark har påtaget sig EU's største reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne på 21 pct., da der ikke korrigeres i forhold til basisåret 1990, hvor Danmarks elproduktion var usædvanlig lav. For at Danmark kan leve op til målsætningen, vil det ifølge regeringens klimaplan medføre samfundsøkonomiske meromkostninger på 2-5 mia. kroner årligt. Spørgeren lægger derfor vægt på, at ministeren redegør for, om der med det nuværende miljøafgiftssystem på nogle områder reelt sker en dobbelt afgiftsbetaling, når EU's kvotedirektiv skal implementeres.

**Svar (5/3 04)**

**Finansministeren (Thor Pedersen):**

Regeringen er enig i det principielle synspunkt om, at dobbeltregulering så vidt muligt bør undgås i forbindelse med indførelsen af CO<sub>2</sub>-kvotesystemet i Danmark. Det er baggrunden for, at regeringen har besluttet at indføre en afgiftsfritagelse for CO<sub>2</sub>-afgiften på brændselsforbrug i de kvotebelagte sektorer.

Første fase af kvotesystemet løber 2005-2007 og er en overgangsperiode, hvor der skal indhentes erfaringer. Anden fase løber 2008-2012 og svarer til Kyoto-forpligtelsesperioden, hvor Danmark skal indfri sine forpligtelser til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledninger i forhold til basisåret 1990.