

reglen er bureaukratisk. Så skal værnereglen laves om.

Et af de spørgsmål, jeg gerne vil stille under udvalgsarbejdet, er, hvor mange gange gulpladebilverdningen er blevet lavet om de senere år. For det viser sig simpelt hen, at det er et morads. Jeg tror også, at Det Radikale Venstres ordfører var inde på, at det er kompliceret lovgivning. I stedet for at prøve at lappe på den, som det her er udtryk for, bør man jo overveje, om man overhovedet skal have den form for erhvervsstøtte, fordi man ved, at den giver mulighed for alle mulige snedigheder, folk prøver at udnytte den billige mulighed, sådan en lovgivning åbner op for.

Hvis der skal gives erhvervsstøtte til erhvervslivets transportbehov, bør man nok overveje at gøre det på en helt anden måde, sådan at den er målrettet. Det skal være det, man ønsker at fremme, der får støtte. Med den her lovgivning – det er jo en anden svahed – er det jo sådan, at her gives erhvervsstøtten, for det er jo en erhvervsstøttelov, præcis til fremme af, at man bruger bil til at udføre ens transport. Var det måske ikke mere rimeligt at overveje at dreje erhvervslivets transport mere over i at bruge andre transportmidler, herunder altså ikke mindst tog, men også skib, i stedet for at bruge erhvervsstøtte til fremme af anvendelse af bil?

Det er den slags overvejelser hos os, der gør, at vi slet ikke synes, at det her er gunstigt, hverken for miljøet eller – hvad hedder det? – for den måde at give erhvervsstøtte på. Vi er grundlæggende imod. Jeg synes i virkeligheden, at de, der her i Folketinget normalt taler om, at de er imod alt for meget bureaukrati for erhvervslivet, burde overveje, om den her lovgivning er klog. Vi kan sige på forhånd, at den ikke er lavet om for sidste gang. Det har vi også hørt fra nogle ordførere. Allerede ved behandlingen af den her lov taler man om, at der skal nye lovændringer til for at få det her til at blive fornuftigt.

Grunden til, at vi ikke er med, er altså, at vi fundamentalt er imod gulpladeordningen og mener, at eventuel støtte til erhvervslivets transportbehov bør gives på en anden måde. Hvis vi kun havde én type beskatning af biler på én type nummerplade, var det meget nemmere at styre og undgå misbrug, og så kunne vi selvfølgelig støtte de steder, hvor vi synes der er brug for at støtte. Det ville for vores vedkommende typisk også være at støtte andre transportformer end bare transport i gulpladebiler.

Kl. 11:41

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det skatteministeren.

Kl. 11:41

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Nu vil jeg tillade mig bare lige at gribe fat i den sidste bemærkning fra hr. Frank Aaen. Jeg tror ikke, at der er nogen transportform, der er så lidt støttet og så meget skattemæssigt belastet som privatbilismen. Naturligvis er gulpladebiler lidt mindre belastede end biler på hvide nummerplader, men hvis man kigger på, hvilke transportformer der støttes og hvilke transportformer der beskattes, så er privatbilismen eller bilismen i det hele taget blandt de transportformer, der støttes mindst og beskattes mest.

Der er en fundamental forskellighed i opfattelsen af, hvorledes vi skal indrette vores samfund, og derfor er det ikke nogen overraskelse, at Enhedslisten også tidligt meddelte, at de egentlig ikke var interesserede i at indgå i forhandlingerne på det her område. Og derfor var det de øvrige partier i Folketinget, som havde et langt og konstruktivt og meget godt forløb, der førte frem til den aftale, der nu ligger til grund for lovforslaget i dag.

Lige for at ridse et par pointer op, så har det været min hensigt at finde balancen mellem på den ene side en smidiggørelse af de eksisterende regler, således at det er muligt ud fra en rationel og fornuftig tilgang at benytte også gulpladebiler til formål, som ligger uden for eller på kanten af formålet med at benytte dem i en virksomhedsdrift, og så på den anden side at holde sig klart for øje, at vi netop ikke ønsker, at gulpladebiler skal blive brugt til almindelige transport med den difference i beskatning, der følger med, og som dermed også vil medføre et fald i statens provenu, fordi man skifter over. Det er også derfor, at der lavet en klar skillelinje mellem, hvad vi tillader med hensyn til specialindrettede biler, som er biler, der er indrettet til erhvervsmæssig brug, og som normalt vil blive anset som værende uegnet til almindelige eller længere persontransport, og så på den anden side det, man vel populært kalder almindelige gulpladebiler, som er en personvogn med en ændret indretning og færre antal sæder og som dermed egentlig er transportmæssigt lige så god, bare til færre personer.

Jeg vil bare minde om, at risikoen er, at hvis man udvider de regler, vi nu har for specialindrettede biler, til at gælde for almindelige varevogne, så vil almindelige varevogne hurtigt bli-