

Derudover har det jo direkte negativ miljø-mæssig effekt, i og med at alle de gamle rustne Bedford'er og skrammelkasser, der kører rundt, får lov til at blive ved med at køre rundt, for der er jo ingen mennesker, der med det her afgiftssystem har råd til at skifte til en ny bil.

Så ud fra en miljøbetragtning, ud fra trafik-sikkerhed og sådan noget er det her jo hoved-rystende. Alle disse gamle skrammelkasser kan blive ved med at køre, så længe man med sejl-garn og gaffatape kan få bilen til at hænge sam-men og holde nummerpladerne på.

Lige så snart man skal have nyindregistreret, så kommer afgiften. Det er simpelt hen dum-mere end dumt, og derfor håber jeg også, at skatteministeren laver sig en topti over dumhe-der i ministeriet, og så vil det her lovforslag hurtigt vise sig at komme ind og få en temmelig høj placering.

Oven i det kommer så, at regeringen min-sandten har tænkt sig at skulle tjene penge på det. Ikke nok med at man laver det på en masse dumme måder og med en masse u hensigts-mæssige afløb, men der skal også kradses eks-tra millioner ind. Allerede i 1998 skal man have 2 gange 10 millioner ind på den her konto. Og med mundvandet løbende ud over skjorten skriver man, hvordan provenuet vil stige og sti-ge de næste år, efterhånden som folk tvinges til at skifte deres køretøjer ud. Ja, det er godt at lægge afgifter på nogle steder, hvor folk simpelt hen ikke har andet alternativ end at blive tvun-get til at betale ved kasse 1.

Vi kan ikke finde nok ord til at afvise det her forslag, men vil under udvalgsarbejdet argu-mentere så meget, at hr. Frank Aaen erkender, at han ikke skal indnoteres på Enhedslistens dumhedsliste en gang til.

#### **Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Det har såmænd været ganske interessant sådan fra sidelinjen at følge med i dette lovfor-slags tilblivelseshistorie, som jo foregår i flere akter.

Jeg overraskes over, at man med erfaringerne fra det makværk, man lavede for et år siden, bliver præsenteret for et lovforslag her i juni måned 1998, hvor skatteministeren og Skatte-ministeriet har overordentlig travlt med en pin-sepakke. Jeg er enig i, at det er nødvendigt med et forbrugsbegrænsende indgreb, men når man har så travlt med dette vigtige overordnede sig-te og der bliver stillet vældig mange spørgsmål,

magter man så tillige at få dette lovforslag ordentligt behandlet?

Selvfølgelig har man mange dumheder at bli-ve klog af. Vi har jo allerede nu fået flere hen-velser i Skatteudvalget, der er kommet adskillige deputationer, vi har fået skriftlige henvendelser, og der kommer givetvis flere. Det får mig til at rejse det helt overordnede spørgs-mål: Er ministeren ikke lidt nervøs for, om der på denne korte tidshorisont er mulighed for at lave et kvalificeret stykke arbejde?

Jeg synes, det er lidt af en uskik af regeringen at komme med flere lovforslag inde i juni måned. Jeg forstår, at det kan være nødvendigt i særlige tilfælde, eksempelvis ved et forbrugs-begrænsende indgreb – det må jo ifølge sin natur gå ret hurtigt – men hvorfor kunne man ikke vente til oktober med dette forslag, så man havde tid til at gennemarbejde det?

Hvad så med hensyn til indholdet? Er det rimeligt? Det kan der selvfølgelig argumenteres for, men vores samlede vurdering er, at det ikke er rimeligt, som det er fremlagt, og derfor kan vi heller ikke støtte lovforslaget på det forelig-gende grundlag.

#### **Skatteministeren (Ole Stavad):**

Det er rigtigt, som det er fremgået af denne før-stebehandling, at det lovforslag, vi her har til behandling, er et forslag, der har en forhistorie. Og jeg vil sådan set godt tage udgangspunkt i noget af det, som den sidste ordfører, hr. Flem-ming Kofod-Svendsen, var inde på: Hvorfor nu det her forslag på det her tidspunkt?

Jeg forstår godt, at hr. Flemming Kofod-Svendsen ikke har været opmærksom på den del af det, men det, der blev lavet i maj-juni måned sidste år, indeholdt også en række lem-pelser med hensyn til definitionen af, hvilke biler der kunne komme ind under de lempelige afgiftsregler. For der har igennem en længere årrække været idelige diskussioner om det, man har kaldt halvdele-reglen, altså at mindst halvdelen af bilens længde skulle bestå af ladet, og det har betydet, at en række biler har fået en meget u hensigtsmæssig indretning af førerkabi-nen, og det har også betydet, at en række biler ikke kunne komme ind under de lave afgifts-regler.

Dertil kom, at den beslutning, der blev truffet i Folketinget tidligere på året, var ledsaget af en aftale med det flertal af partier, der stod bag den, om, at man skulle hæve afgiften op på et højere niveau helt tilbage fra maj sidste år.