

(Kort bemærkning).

**Mariann Fischer Boel (V):**

Jeg er lidt interesseret i at høre om de grundomkostninger. Det er fuldstændig rigtigt, at de findes, og det står også i lovforslaget, men hvor store er de grundomkostninger efter den socialdemokratiske ordførers mening?

Det er jo rent faktisk sådan, at hvis en ung mand vælger at starte sin egen virksomhed og køber en bil til 45.000 kr. eller 50.000 kr., fordi der ikke er mere tilbage på etableringskontoen, når han skal starte, vil han komme i en situation, hvor han vil blive beskattet af en værdi på 160.000 kr. Finder Socialdemokratiet, at det er iværksætterpolitik?

(Kort bemærkning).

**Sandy Brinck (S):**

Jamen vi kan da godt tage luppen frem under udvalgsarbejdet, og det vil vi også gøre.

**Kristian Jensen (V):**

Dette forslag er måske ikke i indhold, men i hvert fald i holdning en tro kopi af det foregående. På baggrund af en tilfældig tv-udsendelse er hele alarmsystemet sat i bevægelse hos den del af Folketinget, der jagter enhver mulighed for at hævle alle danskere ned på samme niveau.

Forslaget går ud på at ændre den gældende beskatning af firmabiler og fjerne et fornuftigt loft over beskatningsprogressionen. Hidtil har biler af en værdi fra 450.000 kr. og opefter været beskattet med samme beløb som billigere biler. Det blev vedtaget og stadfæstet i 1993 af store dele af det samme flertal, som i dag står på barrikaderne for at ændre reglerne.

Tilbage i 1993 var argumenterne for lovens fortræffeligheder talrige og lange, og ved at læse referaterne fra dengang står det klart, at både Socialdemokratiet og De Radikale forsvarede den nuværende ordning, selv under heftige angreb for at være asociale. Desværre ligger den samme fornuft ikke til grund for regeringens holdning i dag. I dag kommer regeringen og venstrefløjen med et forslag om at fjerne loftet og erstatte det med en degressiv beskatning, der knækker ved 300.000 kr.

Forslaget skulle efter regeringens formodning give en ligestilling mellem ansatte med lønindtægt og ansatte med firmabil. Ligestillingen er dog ikke helt reel, idet beregningerne på side 5 viser, at for alle regneeksemplerne vil forslaget give en højere beskatning af den ansatte, som

vælger at have en firmabil, end af den ansatte, som vælger lønindkomsten. Forslaget vil altså ikke give en ligestilling, men gøre det forholds-mæssigt dyrere at have firmabil.

Forslaget er også misvisende, når det antydes, som den socialdemokratiske ordfører også var inde på, at der med de nuværende regler ikke er forskel på beskatning af biler. I forslaget antydes det, at en Saab 2,0t SE Estate og en Ferrarri 360 Modena efter de gældende regler giver statskassen det samme beløb i beskatning. Men fakta er jo, at hvis et firma valgte at anskaffe den nævnte Ferrari som firmabil, så ville statskassen modtage omkring 1,4 mio. kr. i registreringsafgift, mens den nævnte Saab kun – i gaseøjne – ville give knap 290.000 kr., altså en forskel på over 1 mio. kr. i registreringsafgift.

Beskatningen af de to biler er vidt forskellig, og statskassen vil også med de nugældende regler have størst fortjeneste af, at der bliver solgt flere Ferrarier. I øvrigt kunne alle vi andre så få noget kønt at kigge på på vejene, og det ville heller ikke være så ringe endda. Men alligevel ønsker skatteministeren nu at gå den stik modsatte vej. Effekten af forslaget vil nemlig være, at markedet for store firmabiler vil blive sat i stå, og statskassen vil gå glip af langt større beløb end det, som den øgede beskatning vil indbringe. I Venstre forudser vi, at skatteministerens utrættelige jagt på skatteobjekter endnu en gang vil give bagslag ved at resultere i et samlet set lavere provenu og dermed være til skade for samfundsøkonomien.

Endelig har jeg foreløbig kigget forgæves efter en reel ligestilling i forbindelse med beskatningen af hovedaktionærs firmabil. Forslaget lægger op til, at en udbetaling af udbytte i form af fri bil fremover vil blive beskattet som personlig indkomst for hovedaktionærens vedkommende, mens der ikke er nogen ændring af virksomhedernes mulighed for at trække udbyttet fra.

Tidligere lå halvdelen af beskatningen af en hovedaktionærs bil hos hovedaktionæren i form af udbyttebeskatning og den anden halvdel i form af, at man ikke skulle trække udbyttet fra. Nu bliver hovedaktionæren sat i fuld skat via personlig indkomst, uden at virksomheden gives mulighed for at fratække udbytteudløningen, og det mener vi er en grotesk urimelighed, når man sammenligner hovedaktionærer med bil og hovedaktionærer på aflønning. Jeg håber, det skyldes en forglemmelse, som der kan blive rettet op på snarest muligt.