

bekymret for, at nu går staten glip af nogle penge. Det er rart at høre, og det skal jeg huske til en anden gang, når Venstre ikke vil være med til at bidrage.

Men jeg vil godt spørge, hvorfor en person egentlig skal have en Ferrari og ikke en Folkevogn. Hvorfor tænker virksomheden sådan? Er det ikke, fordi der er mere velfærd for den pågældende i at få den røde Ferrari? Er det ikke det, der er grunden?

Jeg synes, det er en underlig måde at prioritere på, og det er så en anden snak. Men det er jo nok, fordi de pågældende opfattes som værende mere værd, og derfor er det ikke tilfældigt, at det også er dem, der tjener meget, der får Ferrarien oveni. Man betragter dem som værende mere værd, og så ville det vel også være rimeligt, at man beskatter dem, når de er mere værd.

Det kan være, hr. Kristian Jensen mener, at alle er lige meget værd, men så kan jeg ikke forstå, at man ikke nøjes med at give en Folkevogn til vedkommende i stedet for at give en Ferrari.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

Nu er det faktisk sådan, at mit store forsvar ikke blot er for de få Ferrarier, men også for de 1,4 mio. kr., som en sådan Ferrari, der står nævnt i forslaget, vil give i registreringsafgift til statskassen. Vi synes, at retfærdigheden i det her skal være, at man skal beskattes af den gavn, man har af at have fri bil til rådighed, men den gavn, man har af at få stillet fri bil til rådighed, hænger ikke sammen med den beskatning, der bliver lagt op til i lovforslaget.

Det er ikke sådan, at hvis man får stillet en Ferrari til rådighed, har man så meget mere gavn af den, end hvis man får stillet den nævnte Saab til rådighed. Jeg tror ikke som hr. Frank Aaen, at man tildeles firmabiler efter, hvad køn man har, men mere efter, hvilken stilling man har, og hvis det så er sådan, at der er flest mandlige topchefer, ja, så er der nok også flest mænd, der bliver tildelt den store bil, men det har nok mere med stillingen end med kønnet at gøre.

Med hensyn til Venstres omsorg for statens provenu så har vi faktisk ret stor omsorg for statens provenu, for vi mener, at der er nogle udgifter, der skal betales, og der er en statsgæld, der skal betales ned, og derfor vil vi også gerne være med til at vurdere, både hvornår

der skal skrues op for statens indtægter, og hvornår der skal skrues ned.

**Flemming Hansen (KF):**

I denne regerings tid er der sket meget betydelige opstramninger, hvad angår beskatning af firmabiler, opstramninger, som, da de blev indført, virkede ganske voldsomme, men som man i dag jo har vænnet sig til at leve med, selv om beskatningen er overordentlig høj.

Med dette lovforslag går man imidlertid langt ud over, hvad der er sund fornuft, og går direkte over i en egentlig misundelsespolitik, som skatteministeren er så fremragende eksponent for. Nogle vil måske kalde det hovsapolitik, men det er sådan set ligegyldigt, for det betyder en meget kraftig beskatning af firmabiler, så kraftig, at ingen fornuftige mennesker er i tvivl om, at det samlede skatteprovenu fra indtægter på firmabiler vil falde meget, meget betragteligt.

Hvad lovforslaget går ud på, er let at beskrive. Det går nemlig ud på, at nogle mennesker får en meget beskedent besparelse i beskatning af firmabiler, en besparelse, som ministeren selv i skemaform beregner til mellem 1.500 og 4.700 kr. om året, mens de større firmabiler beskattes meget voldsomt, ja så voldsomt, at man med sikkerhed kan sige, at vi ikke vil se ret mange af dem på de danske veje, måske bortset fra ministerbiler.

Det paradoksale i denne situation er – og det er samtidig det, der bekræfter, at der er tale om misundelsespolitik og intet andet – at merprovenuet til staten med denne lovgivning vil falde betragteligt, ja, det vil vel falde med op imod 1 mia. kr., men det gør ikke noget for skatteministeren, når blot man kan følge de socialistiske tanker, som Enhedslisten er så fremragende eksponent for, og som Socialdemokratiet her bekræfter at det er enigt i.

Jeg synes, det er interessant at hæfte sig ved konsekvenserne af lovforslaget. Konsekvenserne er naturligvis, som jeg sagde før, at de fleste mennesker, der før har haft en større firmabil, vil vælge en mindre, og det vil igen betyde – som Foreningen af Danske Bilimportører så rigtigt har gjort opmærksom på i en henvendelse til Skatteudvalget, som den bekræfter i morgen i en deputation, vil jeg tro – at staten vil miste en indtægt på mellem 700 mio. kr. og 1 mia. kr. om året. Der sælges 7.000 større biler om året i Danmark, og man forventer, at salget vil falde