

Angående provenuet har jeg altså større tillid til, at de, der har ansvaret for statens finanser, og det gælder skatteministeren, det gælder finansministeren, er bedre til at regne ædrueligt end en forening af automobilsælgere, som lever af at sælge flest mulige dyre biler. Jeg må indrømme, at jeg ikke har tillid til uden videre at tage sådanne partsregnestykker for gode varer. Jeg ser selvfølgelig frem til, at der bliver regnet videre på det under udvalgsarbejdet, det har jeg ikke noget imod. Men jeg har tillid til, at skatteministerens regnestykker nok skal holde for en nærmere efterprøvelse, men under alle omstændigheder, så er det jo nødvendigt at sørge for, at der er nogenlunde logik i vores skattesystem, og man fjerner så den helt urimelige skattefidus, der kun er til gavn for en lille gruppe af meget velstillede personer.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Man må begynde med at se på principper, når man skal finde ud af, hvad der er rimeligt. Og her er det spørgsmål, der skal tages stilling til: Éns firma stiller en bil til rådighed for én. Hvor meget skal man betale i skat for det?

Der synes jeg, at det rigtige princip må være, at man nogenlunde skal betale det i skat, som det ville koste, hvis man privat anskaffede en bil i en bestemt prisklasse. Vælger man privat at anskaffe en meget dyr bil, så vil det koste meget. Hvis éns firma, hvor man er hovedaktionær, eller firmaet på anden måde stiller en dyr bil til rådighed til privat kørsel, så må man også betale, nogenlunde hvad det ville svare til, hvis man selv havde anskaffet en tilsvarende bil. Jeg synes, at det at prøve på at finde principper for værdiansættelse må være det rimelige.

Så vidt jeg kan læse af lovforslaget, så følger lovforslaget nogenlunde dén principielle holdning, og det er baggrunden for, at undertegnede kan støtte lovforslaget og meddele, at Kristeligt Folkeparti vil stemme for det pågældende lovforslag. Jeg ved ikke, om det under udvalgsarbejdet kan godtgøres, at grænsen skulle være lidt anderledes – o.k., der er jeg heller ikke argumentresistent, men det er ud fra den principielle betragtning, som jeg har gjort gældende, at jeg tager stilling. Om man kan udarbejde det lidt bedre satsmæssigt, vil det være helt fint for mig.

Selvfølgelig skal man jo også have nogle rimelige tal at regne med. Her er det 25 pct. og 20 pct. Jeg går ikke ud fra, vi skal have decimaler el.lign. Det vil give noget administrativt besvær.

Så jeg tror ikke, man kan gøre det meget bedre, men selvfølgelig kan man under et udvalgsarbejde blive klogere, og det må også i givet fald betyde et lille ændringsforslag, men vel at mærke inden for den principielle ramme, som jeg her har skitseret.

Kim Behnke (FRI):

Folk, der har for mange penge, køber biler, for når man køber en bil i Danmark, skal man betale registreringsafgift, man skal betale afgift af lovpligtig ansvarsforsikring, man skal betale afgift af nummerplader, man skal betale benzin- eller brændstofafgift, man skal oven i købet betale afgift af den akkumulator, der er.

Der er afgift på den smøreolie, som bilen skal bruge, ja, selv den sprinklervæske, som man skal hælde på, har afgift på sin emballage. Der er afgift på dækkene, og der er grøn ejerafgift, og det hele er der moms på.

Eller sagt på en anden måde: De personer, der køber biler i Danmark, afleverer allerede i dag så absolut rigeligt med midler til statskassen. Det, at der overhovedet er bilfolk, betyder, at skatteministeren kan glæde sig over, at der kommer omkring 35 mia. kr. ned i statskassen, og da trafikministeren kun i den anden ende af finansloven genanvender 5-6 mia. kr. til vejsystemerne, er det altså en overordentlig god forretning for staten, når folk køber biler, for det er der de høje afgifter på.

Køber man en bil til et par millioner kroner, går der 180 pct. til registreringsafgift. Derudover skal man regne med, at en sådan bil har et gigantisk benzinforbrug. Jeg havde fornøjelsen af at prøvekøre en Ferrari fra Århus til Hamburg og tilbage igen, det kostede ca. 1.000 kr. i benzin, og al benzin blev købt i Danmark, så hvad det angår, så er det meget, meget gunstigt for ministeren, når folk køber disse store biler.

Så derfor er det vores vurdering i Frihed 2000, at de mennesker, der køber de biler, så rigeligt har bidraget til statskassen i forvejen. Der er ingen grund til, at vi skal jagte dem yderligere, blot fordi vi er misundelige på de mennesker.

Noget helt andet er så, at det efter vores vurdering er et kulturelt tab for Danmark, at f.eks. store amerikanerbiler stort set ikke findes som andet end veteranbiler i Danmark. Der findes så mange dejlige, store biler fremstillet i USA, som oven i købet er særdeles miljøvenlige at køre i, men de findes stort set ikke på det danske marked, fordi det kræver et realkreditlån på en mil-