

Vi synes grundlæggende, at det er forkert at blande erhvervs politik, skattepolitik og støtte til veldædige eller mindre veldædige formål på den måde, som den her lov er et udtryk for. Man bør rydde op i det og sørge for, at er der ting, der skal støttes, så lad os give dem nogle penge, så folk kan se, at vi støtter dette formål med en pose penge. Skal vi støtte miljøet, så lad os da beskutte det, så alle kan se, at det er det, vi gør, i stedet for at rode tingene sammen på den måde, som der er tale om her.

Men når regeringen har skabt et skattehul, som den for en gangs skyld gerne vil lukke, så støtter vi selvfølgelig lukningen af dette skattehul.

Kl. 10:58

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det skatteministeren.

Kl. 10:58

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Allerførst vil jeg gerne sige tak for den meget brede støtte til det her forslag. Jeg havde også regnet med, at der ville være så bred en opbakning til at få lukket det hul, som vi – det må jeg sige direkte – selv uforvarende kom til at lave, da vi i foråret vedtog loven om omlægning af registreringsafgiften. Det var aldrig meningen, at det skulle være muligt at lave en teknisk nedvejning af sin bil og så komme ned i den lave årlige ejerafgift, i hvert fald ikke uden samtidig at skulle betale den høje registreringsafgift, som normalt hører til den lave årlige ejerafgift. Hvis ikke vi havde gjort noget, var vi kommet til at stå med et problem, som kunne løbe op i et meget stort millionbeløb.

Jeg vil gerne sige, at det jo ikke var sådan, at det var en ting, som blev diskuteret under udvalgsbehandlingen. Det var nærmest noget, som ingen af os havde blik for. Men jeg skal love for, at der i sommer var mange bilejere, der fik blik for det, måske godt hjulpet af nogle, der også så en interesse i at få lavet den her nedvejning. Og derfor kunne vi jo se, at der var mange, der havde brugt det.

Jeg gjorde med det samme det, da vi blev opmærksomme på problemstillingen og det problem, vi stod over for, at jeg sagde, at lige så snart Folketinget åbnede igen, ville vi komme med et lovforslag, der lukkede hullet. Det gjorde vi også allerede den 3. oktober. Det bortfaldt så i forbindelse med valgets udskrivelse, og nu står vi så her i dag med en lovgivning, som lukker hullet effektivt.

Jeg vil bare komme med et par enkelte kommentarer. For det første lukker vi ikke hullet med tilbagevirkende kraft. Det vil sige, at de, der har nedvejet, og de, der har fået en lavere ejerafgift, bevarer den lavere ejerafgift, de har haft, frem til lovens vedtagelse. Så starter en ny periode, hvor de kommer til at betale den ejerafgift, som det hele tiden har været forudsat skulle betales i forbindelse med deres bilkøb. Men der er ikke tale om tilbagevirkende kraft. Der er tale om, at vi så at sige går tilbage til de gamle regler med fremadrettet virkning.

For det andet vil jeg sige til SF's ordfører, at det ikke er nogen ny stil, at vi lukker huller. Hr. Jesper Petersen vil hurtigt komme til at se, at i de tilfælde, hvor der opstår huller, enten fordi udviklingen har været der, eller fordi der er tekniske muligheder, som ikke har været der tidligere, vil SF og andre se, at regeringen fortsat og som hidtil aktivt vil lukke de skattehuller, der er. Forskellen er måske, at SF i sin optik mener, at nogle af de meget nyttige støtteordninger, der er for at fremme f.eks. erhvervsinteresser, er skattehuller, mens de i regeringens optik er nyttige fradragsmuligheder. Det er så en politisk diskussion.

Så vil jeg sige generelt, at baggrunden for, at vi har den her problemstilling i dag, jo er, at vi fik vedtaget en ny registreringsafgiftslov, der i højere grad fremmer salget af mere miljørigtige biler. Vi sagde fra regeringens side, at det, vi ønskede, var at fremme salget af mere sikre biler, grønnere biler, og at det var at sænke prisen på almindelige familiebiler. Det, man kan se nu, hvor de første tal er kommet for bilkøb med virkningerne af omlægningen indregnet, er, at vi lige præcis har opnået det, vi sagde. For vi har set et klart, markant fald i salget af de tunge varebiler, og vi har set en klar stigning i salget af de små varebiler, der næsten ikke blev solgt tidligere. For varebiler under 2 t er det sådan, at det salg, der var i oktober måned, svarer til de foregående 9 måneder tilsammen, altså af varebiler i den lille, lette og dermed også brændstoføkonomiske kategori.

Hvis man kigger på, hvilke biler der bliver solgt på personsiden, så har der været 40 pct. vækst inden for det, der hedder den lille mellemklasse, dvs. de små, miljøvenlige og brændstoføkonomiske biler. Vi har lige præcis fået den virkning, som vi efterspurgte, og som vi ønskede, og derfor er det meget glædeligt, at vi kan se, at det, som et flertal i Folketinget vedtog i foråret, også har den ønskede virkning nu.