

[Camre]

malt ikke har som hovedmål for den lovgivning, der behandles i skatte- og afgiftsudvalget. Det er en lovgivning, der først og fremmest hører hjemme under miljøministerens ressort, og det vil formentlig være i en sådan sammenhæng og i det dertil knyttede udvalg, at spørgsmål af denne karakter burde behandles. Men som sagt er vi meget positivt indstillet over for grundideerne i forslagene, og vi bør nok hen ad vejen drøfte, hvordan man rent praktisk kan udforme en lovgivning med dette sigte.

Glensgård (FP):

Det, det danske samfund har brug for, er ikke just nye afgifter og nye skatter. Men det skal selvfølgelig ikke forhindre os i at vurdere de skatter og afgifter, som i dag er pålagt samfundet. Derfor vil vi også med hensyn til nogle af de forslag, som hr. Ole Olsen på SFs vegne har fremsat, nøje vurdere, om der bør ske en omlægning.

Da vi diskuterede elafgiften i folketinget, var det jo et politisk forlig. Dengang sagde vi – og det står vi stadig væk ved – at skal en sådan afgift pålægges, så bør det nøje vurderes, om ikke råenergiafgiften ville være det rigtige fremfor elafgiften. Nu er elafgiften indført, men det skal selvfølgelig ikke forhindre os i nøje at vurdere, om en råenergiafgift med det samme provenu ville være at foretrække.

Om lovforslaget om afgift af papirmasse og varer heraf kan jeg kun sige, at som det ser ud på nuværende tidspunkt, er der nok nogle økonomiske problemer forbundet med et sådant lovforslag. Nogle af dem behandles for øjeblikket i miljøudvalget. Vi vil ikke afvise afgiften på forhånd, men vi vil sige med det samme, at skulle man lave en afgiftsomlægning, så skal der ske afgiftslempelser andre steder. Jeg vil godt allerede på nuværende tidspunkt sige, at med de erfaringer, vi har i dag, så ser det ikke ud, som om lovforslag nr. L 210 om afgift af papirmasse er rentabelt, heller ikke samfundsøkonomisk. Vi vil altså godt se på problemerne, men nøje sammenholde lovforslaget med et lovforslag, som for nærværende behandles i miljøudvalget.

Så er der lovforslag nr. L 211 om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. Der er jo det her med, at når man først er kommet ind på de lige tal, så glemmer man, at der også

er noget, der hedder ulige tal. Hr. Ole Olsen glemmer f. eks., at man er begyndt at lave 3-cylindrede og 5-cylindrede biler, og hopper nemt og bekvemt over og siger, at det nok er 2-4-6-cylindrede, ligesom det var i gamle dage. Det er selvfølgelig nogle ting, som vi godt kan hjælpe hr. Ole Olsen med i udvalget.

Vi tror da også, at det vil være fornuftigt at se på den registreringsafgift, vi har i dag, se på, om der bør ske en justering i forhold til de sidste energioplysninger, vi har, hvoraf det bl. a. fremgår – i hvert fald som det ser ud nu – at de mindre, dieseldrevne personbiler så langt er at foretrække set ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt. Vi er da klar til at vurdere en sådan omlægning til fordel f. eks. for mindre, dieseldrevne personbiler.

Vi tror ikke lige, at det er det mest geniale, man har fundet på her, men selv det mindre geniale kan under et udvalgsarbejde laves om til noget mere genialt, når bare det ikke går her, som det gik ved augustforliget, da man diskuterede bådskat, hvor det gik den anden vej. Vi har dog stadig væk håbet om, at vi kan lave et udvalgsarbejde, der kan gøre forslaget bedre.

SF siger i lovforslag nr. L 211 i § 5, at der skal være en bestemt afgift for biler, der udelukkende er konstrueret og indrettet til godstransport. Nu husker hr. Ole Olsen sikkert den debat, vi havde om de store og små personbiler til vare- og godstransport. Det er vanskeligt at definere, og derfor må vi selvfølgelig se nøje på det i udvalget.

Det er således, at man kun beregner det ud fra en stykafgift, baseret på motorens størrelse, og så siger man, at det bl. a. vil medføre, at vi ikke vil komme til at betale afgift af sikkerhedsudstyr. Det er korrekt. Men kunne hr. Ole Olsen forestille sig en Mercedes 320 med en 40 HK motor kørende hernede på slotspladsen? Det ville sikkert heller ikke være særlig genialt – hvis vi endelig skal diskutere afgiftsbelægning – at vi siger, at en GS super de luxe i et eller andet mærke skal have samme afgift som en ganske almindelig arbejdsmandsbil, hvor vi altså taler om et transportmiddel, hvor man ikke tager hensyn til, at det skulle være særlig luksuøst. Man kunne også forestille sig, at alle biler nu vil blive solgt med radio og med fjernsyn bagi, fordi det kan smutte ind herunder uden afgift.