

[Socialministeren]

Over for fru Birthe Hansen fra SF kan jeg bekræfte, at bagatelgrænsen er op til 3 kr. ifølge bemærkningerne. Vi kan diskutere, om det er nok, at det står i bemærkningerne. Det plejer at være lovens forudsætning, at bemyndigelsen står der, men vi kan diskutere, om det er hensigtsmæssigt at flytte den til lovteksten.

Jeg må fastholde, at dette ikke kan føre til nogen forringelse for pensionister, og det kan slet ikke føre til nogen forvirring. Når det er meningen, at det skal gælde for 1989, er det, fordi det allerede er indbagt i den nu ikraftværende finanslov og handler om det rådighedsbeløb, som staten overfører til kommunerne på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 135:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 14/12 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Helen Beim (S):**

Lovforslag nr. L 135 drejer sig om noget ganske andet end dagens øvrige debat, nemlig registreringsafgift for biler – i daglig tale kaldet miljøvenlige biler.

Lovforslag nr. L 135 er en naturlig konsekvens af, at vi i december måned 1988 behandlede et beslutningsforslag fra miljøministeren, ifølge hvilket vi i Danmark fra 1990 som et ge-

nerelt krav vil indføre USA-normer ved salg af nye biler. Så langt så godt. Det hilser vi i Socialdemokratiet meget velkommen, for det har vi det godt med. I årevis har det været en af også vores mærkesager, at vi fik USA-normer, idet vi godt ved, at en stor del af forureningen stammer fra bilerne.

Selve lovforslaget om registreringsafgiften går ud på, at man nedsætter selve afgiften. Vi har nu vore tvivl om, hvorvidt det egentlig bliver en stor ændring af det billede, der tegner sig af bilsalget, som vi kender det i dag, men jeg kan forstå, at indtil videre er det i hvert fald denne model, som man skal arbejde med.

Alligevel er det sådan, at vi i udvalgsarbejdet efterfølgende vil sætte et spørgsmålstejn ved, om selve den fordelingsnøgle, som er foreslået i lovforslaget, er den rigtige. Vi nærer bekymring for, at man måske får en for stor ulighed imellem det, der, jeg tør næsten ikke sige det, er billige biler, for vi ved alle sammen, at billige biler måske ikke er det helt rigtige udtryk at bruge, når der er tale om prisen på biler i Danmark, men vi kan i hvert fald godt stille det sådan op i denne sammenhæng, nemlig biler i den billige ende i forhold til biler i den dyre ende af pris-skalaen. Som sagt giver vi tilsagn om at medvirke positivt til udvalgsarbejdet, men vi har nogle spørgsmål til selve indholdet af fordelingsnøglen, og det vil vi komme tilbage til.

I øvrigt vil jeg slutte med en bemærkning om, at den teknologiske udvikling nok skal overhale Folketingets arbejde indenom, for jo flere lande der indfører disse USA-normer, jo hurtigere vil den teknologiske udvikling komme, og jo mere vil det naturligvis være standardudstyr at have katalysatorer i bilerne.

Fra Socialdemokratiets side gives med disse ord tilslutning til en velvillig behandling.

Else Theil Sørensen (KF):

Skatteministerens forslag om at nedsætte registreringsafgiften på miljøvenlige biler hænger sammen med det beslutningsforslag fra miljøministeren om skærpede normer for bilers udstødning, som Folketinget førstebehandlede den 9. december 1988, og som der var bred tilslutning til.

Jeg vil ikke her komme ind på de miljømæssige aspekter, men derimod på anden del af beslutningsforslaget, som gik ud på, at der skulle fremsættes lovforslag om registreringsafgiften