

[Else Theill Sørensen]

på biler, som opfylder nærmere fastsatte krav til udstødningen, og det er altså det forslag, skatteministeren nu har fremsat.

Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget, og vi er enige i intentionerne om, at en miljøvenlig bil – og det vil i øjeblikket i praksis sige en bil med katalysator – kun skal belastes med den merpris, som selve katalysatoren og installationen af den andrager. Ja, faktisk ville jeg hellere sige, at den højst må belastes med den merpris.

I lovforslaget er det forudsat, at denne merpris er 5.000 kr. plus moms, men jeg har lagt mærke til, at i bemærkningerne til B 28 om denne sag står der, at det vil blive nærmere vurderet, om beløbene bør justeres på baggrund af den stedfundne prisudvikling.

Jeg mener, at dette punkt må vi se lidt nærmere på, også på baggrund af den henvendelse, som medlemmerne af Skatte- og Afgiftsudvalget har modtaget fra Automobilimportørernes Sammenslutning om netop denne sag. Det bør efter min mening ikke være forbundet med store ekstraomkostninger for bilisterne, at de vælger at køre miljøvenligt.

Den del af lovforslaget, der handler om en forenkling af arbejdsgangen i forbindelse med fastsættelsen af et køretøjs afgiftspligtige værdi, kan vi helt tilslutte os, og den har jeg ingen yderligere kommentarer til.

Bjørn Poulsen (SF):

Udgangspunktet for lovforslaget burde efter SF's mening være, at det var billigere at have en miljøvenlig bil end en ikkemiljøvenlig bil. Det synes vi ville være det rigtige, og det ville da i hvert fald være det rigtige sigte med dette forslag.

Derfor er vi ikke så vilde med selve forslagens indhold med hensyn til, hvor meget priserne bliver på sammenlignelige biler med og uden katalysator. Den henvendelse, som den konservative ordfører omtalte, fra automobilimportørerne, viser jo noget om nogle prisforskelle på biler med og uden katalysator, som måske nok er meget uheldig, hvis man vil have dette her indført så hurtigt som overhovedet muligt, og det vil vi gerne fra SF's side.

Men vi vil da i udvalget kigge på dette forslag. Hvordan vi så stemmer til sidst, må udvalgsarbejdet afgøre.

Med hensyn til ændringerne i forbindelse med værdiansættelsen for nye biler og lign. synes vi, at ministerens forslag er dejlig ubureaukratisk.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan støtte lovforslaget. Det må være helt naturligt med de afgifter, der er på biler, at når man stiller nye krav som f.eks. dette om katalysatorer, så sætter man også afgiften ned. Man kan stille det spørgsmål, om afgiftsnedsættelsen er tilstrækkelig. Det har jo også været nævnt af fru Else Theill Sørensen, og det er en af de ting, som vi må kigge på i udvalget, men efter min mening må der selvfølgelig være fuld kompensation for de krav, man stiller, når man ser på, hvilke afgifter vi tillader os at lægge på en ny bil her i Danmark.

Glistrup (FP):

I hele den vestlige OECD- og GATT-verden er der vist almindelig enighed om, at bilosgerne skal nedbringes, men så udbød der jo en krig om, hvordan man skulle gøre det, mellem den tyske bilindustri, der havde én måde at gøre det på, og den amerikanske, der havde en anden måde at gøre det på.

Da det var ganske naturligt, at EF sluttede op om tyskerne, kom SF til det resultat, at de skulle forsøge at genere EF, og så fremsatte de et forslag med det for os fodboldelskere dejlige navn B 93 om, at man skulle følge USA frem for Tyskland. Så snart SF slår en fjært, buldrer medierne jo og støtter selvfølgelig SF, og den borgerlige regering – det var i dens allerførste samling – lader sig blæse omkuld af medierne og svigter vore EF-partnere. Det har så ført til denne enorme tragedie, vi har oplevet på dette område, hvor Danmark har spillet dummepeper og bajads i EF nu i 4-5 år og faktisk ødelagt, i al fald sinket mulighederne for en fornuftig ordning vedrørende disse bilosproblemer, bare fordi man skulle følge det, som SF og medierne spillede op til.

Miljømæssigt er der næppe nogen som helst tvivl om, at den tyske ordning, EF-ordningen, er den rigtige, og derfor påpegede Fremskridtspartiet, da vi for snart mere end en hel måned siden sidst diskuterede dette i Folketinget – det var den 9. december 1988 – at det ud fra en miljømæssig betragtning var den tyske ordning, vi skulle følge, og det står vi fuldstændig fast ved.