

[Gillstrup]

Men så bliver det svært for Fremskridtspartiet, for på den ene side er det ganske klart, at i miljøteknisk henseende er der med dette forslag, hvor nok hånden er skatteministerens, men åndens, osens, er miljøministerens, tilsyneladende tale om en skattelettelse, og det kan vi godt lide i Fremskridtspartiet. Men efter at have studeret forslaget nærmere er det meget begrænset, også efter skatteministerens egne provenuoverslag, hvad der i grunden er af skattelettelse i det.

Derfor vil vi sige: Lad os behandle hver del for sig. Dette forslag er som led i den dårlige danske miljøpolitik kritisabelt og skal forkastes, og derfor stemmer vi nej til dette forslag. Men lad os så tage fat på registreringsafgiften, og her er Fremskridtspartiets udspil det, at vi nok skal vente, til vi ser, hvordan det går med den EF-dom, der antagelig kommer her hen imod grundlovsdag.

Men vi kan i hvert fald tage et skridt her og nu, og det er det, Fremskridtspartiet vil på dette område. Vi kan ganske roligt nedsætte de gældende registreringsafgiftssatser med 10 pct. Bevares, finansministeren vil måske nok umiddelbart tro, at man tabte en milliard kroner eller sådan noget lignende ved at gøre det, men det er jo slet ikke sandheden, for selvfølgelig ville der, hvis man nedsatte registreringsafgiften klækkeligt, blive langt flere bilkøb, og det ville være godt, for ih, hvor har vi brug for mange flere biler her i Danmark både af hensyn til familiernes og arbejdspladsernes udvikling. I virkeligheden ville staten nok tjene på det, for når der sælges flere biler, kommer der selvfølgelig mere ind i registreringsafgift. De penge bliver selvfølgelig flyttet fra nogle andre varer, som der nok også er afgift på, men da der ikke er så store afgifter andre steder som på biler, vil vi faktisk tro, at som følge af den afgiftsstruktur, vi har i dette land, vil en 10 pct.'s nedsættelse af registreringsafgiften, som er det, Fremskridtspartiet går ind for her og nu, faktisk føre til et større provenu, fordi 90 pct. af de nuværende registreringsafgiftssatser stadig væk vil give ganske betragtelige milliardbeløb i kassen på grund af det mersalg af biler, som bliver følgen.

Det er vor løsning på denne problemstilling, og derfor kan vi med god samvittighed over for både miljøpolitik, EF-politik og skattepolitik sige nej til det foreliggende forslag, og så må vi se nærmere på den oldnordiske registreringsaf-

giftsordning, når vi engang har fået EF's retningslinjer i form af den dom, som forhåbentlig går Danmark meget kraftigt imod. Jeg håber inderligt, at den kommer før grundlovsdag, for så har vi i hvert tilfælde et godt frihedsgrundlag at holde grundlovsdag på i 1989.

Elisabeth Arnold (RV):

Når man skal have folk til at ændre vaner, er det altid et godt princip at gøre sig klart på forhånd, om man vil straffe dem, der bærer sig ufornuftigt ad, eller belønne dem, der bærer sig fornuftigt ad.

I det foreliggende lovforslag har man prøvet at sige, at vi i hvert fald vil kræve en mindre grad af idealisme hos folk, der vil køre med miljøvenlige biler, end den, de skulle have, før lovforslaget blev fremsat.

Afgiften af den katalysator, som biler skal have sat i for at leve op til de normer, Folketinget har vedtaget, bliver de bilejere, der vil køre i miljøvenlige biler, lettet for. Det betyder ikke, at biler, der er miljøvenlige, nu koster mindre eller blot det samme som almindelige biler; de koster stadig væk mere, men de slipper for afgiften, og det synes vi i hvert fald er et skridt på vejen.

Resten af forskellen mellem almindelige biler og miljøvenlige biler må man kunne klare på anden vis. Det kan undre én, når man ser på den oversigt, vi har modtaget fra Automobilimportørernes Sammenslutning, og som flere ordførere tidligere har været ind på, at forskellen i prisen på en bil med og en bil uden katalysator kan svinge ganske kraftigt, selv når man tager afgiften fra, og så er det måske ikke så vigtigt, om en bil koster 1 mio. kr. eller 999.000 kr. Det kunne godt være, at forhandleren kunne kompensere for det, katalysatoren kostede, hvis det faktisk er sådan, at en katalysator kun koster 5.000 kr. plus moms.

Dette her er i hvert fald et skridt på vejen, og fra Det Radikale Venstres side kan vi kun tilslutte os lovforslaget.

Bøllmann (CD):

Efter lovforslagets tekst skal vi diskutere en afgiftslempe for motorkøretøjer. Det er jo noget, vi ikke er særlig forvænt med her i Tinget, men ved nærmere gennemgang af baggrunden for forslaget viser det sig også, at der faktisk er tale om en afgiftsforhøjelse, og det er noget helt, helt andet.