

virkeligheden er behov for, er en stramning af de offentlige udgifter.

Hensynet til miljøet har høj prioritet hos partierne, og partierne har aldrig været afvisende over for en omlægning af bilbeskatningen, så de biler, der forurener mest, også afgiftsmæssigt belastes mest. Men partierne vil ikke være med til - i miljøbeskyttelsens hellige navn - at skærpe beskatningen af bilejerne yderligere, og det er det, regeringen gør. Regeringens afgiftspakke er ikke grønne afgifter, men røde skatter.

Og så er det i øvrigt heller ikke entydigt, at kollektiv trafik er miljømæssigt bedre. Der er således flere eksempler på, at bus- og toglinjer i landområderne kører med meget få passagerer og dermed belaster miljøet mere, end hvis passagererne havde kørt i egen bil. Det er senest blevet dokumenteret i en ny rapport fra Trafikministeriet, der viser, at tog og traditionelle busruter i landområderne oftest bruger mere energi og derfor forurener mere pr. passager, end personbiler gør.

Partierne vil heller ikke være med til at gøre det i forvejen skæve Danmark skævere. Allerede i dag betaler de, der bor på landet, 20 pct. mere i grønne afgifter end dem, der bor i byerne. Med regeringens ny afgiftsbuket føjes der endnu et slag til den i forvejen hårdt belastede landbefolkning, og det vil partierne ikke være med til.

Partierne kan heller ikke støtte passagerafgiften på indenrigsflyvning. Den er helt uden begrundelse og kan kun betragtes som indirekte statsstøtte til DSB, og man risikerer at give dødsstødet til én eller flere provinslufthavne.

Et tredje mindretal (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til forkastelse ved 3. behandling, men vil stemme for ændringsforslag nr. 1, 2, 4 og 5. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 3.

Ændringsforslag

Til § 1

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et flertal (S, SF, RV, FP og EL):

1) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af § 5, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»For biler over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 50.000 kr.«

2) I den under nr. 3 foreslåede affattelse af § 5, stk. 5, indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:

»For biler over 3 t kan nedsættelsen dog højst udgøre 50.000 kr.«

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et mindretal (S, SF, RV og EL):

3) Nr. 6 affattes således:

»6. § 9, stk. 2, 3. pkt., affattes således:

»Køretøjet kan ikke afgiftsberigtiges på grundlag af en lavere pris end den anmeldte, medmindre det kan godtgøres, at den lavere pris indeholder de elementer, som efter § 8, stk. 1 og 2, indgår i den afgiftspligtige værdi.«

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et flertal (S, SF, RV, FP og EL):

Til § 3

4) Stk. 3 affattes således:

»Stk. 3. Biler omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, der efter registreringsafgiftslovens hidtil gældende regler afgiftsberigtiges med stykafgift og er købt af, eller hvorom der er indgået bindende kontrakt om køb med slutbruger, inden den 6. maj 1997, og som inden udgangen af december måned 1997 afgiftsberigtiges efter reglerne i § 15 og § 19, stk. 1, i registreringsafgiftsloven, kan afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftsloven, såfremt dette medfører en lempeligere afgiftsmæssig stilling. For varebiler med tilladt totalvægt over 2 t og indtil 3 t omfattet af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, der efter registreringsafgiftslovens hidtil gældende regler afgiftsberigtiges med stykafgift, og som inden udgangen af december måned 1997 afgiftsberigtiges efter reglerne i § 15 og § 19, stk. 1, udgør afgiften højst 50.000 kr. Nye værdiafgiftspligtige køretøjer, der er købt, eller hvorom der er indgået kontrakt om køb inden den 6. maj 1997, kan indtil udgangen af december måned 1997 afgiftsberigtiges efter den gældende lovs § 9, stk. 2. Dokumentation for køb af køretøjer omfattet af 1.-3. pkt. skal være indgivet til de statsli-