

I øvrigt er de ændringer, der er på udligningsafgiften, jo alene en afbalancering over til det, der blev vedtaget vedrørende benzinafgifterne i juni måned, hverken mere eller mindre, sådan at vi opretholder en uændret konkurrencestilling imellem dieslbiler og benzinbiler.

Det er altså ikke sådan, at vi med de her forslag går ind og ændrer på konkurrencestillingen imellem diesel og benzin. Hvis ikke vi havde gjort det, vi foreslår her omkring udligningsafgiften, var resultatet i stedet for, at vi havde givet en konkurrencefordel til dieslbilerne i forhold til benzinbilerne med de priser og de afgifter, der blev vedtaget i juni måned.

Når så både hr. Brian Mikkelsen og andre, også hr. Kim Behnke, har været inde på, om det nu også stadig er rigtigt, at en samlet vurdering betyder, at benzinbiler er en lille smule mindre miljøbelastende end dieslbiler, er det de vurderinger, jeg får. Jeg må sige det samme som hr. Kim Behnke, at jeg skal ikke udråbe mig til nogen form for ekspert eller specielt klog mand udi sagen, og derfor er jeg på samme måde som hr. Kim Behnke nødt til at støtte mig til dem, der skulle være kloge på området.

Det, jeg får oplyst, er, at det stadig væk er stillingen, men at der er en udvikling på vej på dieslbilerne, på dieselmotorerne, som meget vel kan betyde, at der i løbet af en ganske kort årrække vil være en miljøgevinst ved dieslbilerne i forhold til benzinbilerne, at der er en forventning om, at det godt kan blive resultatet, for problemstillingen er jo, at f.eks. på CO₂-området er dieslbilerne mindre belastende, end benzinbilerne er.

Men så har vi hele partikkelproblematikken, og der er det, vi når et stykke vej med det her, og jeg vil da gerne sige til hr. Søren Kolstrup: Vi mener ikke, at vi har nået slutstenen. Vi er nået så langt, som vi kan, kan vi sige, på brændstofsiden, fordi vi med det her lovforslag sikrer, at det kun er interessant at bruge det bedste ud fra en miljømæssig synsvinkel, det bedste brændstof, den bedste diesel.

Men jeg er helt enig, når hr. Søren Kolstrup spørger: Skal vi så ikke også i en kombination med det bruge de nye teknikker, som udvikles, så vi også kan få forskellige filtre på bilerne, der kan sikre, at vi får den maksimale udnyttelse?

Det er et tilsagn om, at det bestemt er i de samme baner, vi tænker, så jeg vil heller ikke mene, at vi har nået en slutsten her, men vi tager et meget væsentligt skridt, og vi har, som jeg har fået det oplyst, taget et skridt, der bety-

der, at vi nu skaber forudsætningerne for, at den teknik, der er udviklet på andre områder, vil kunne anvendes.

Det er så den næste ting, vi må diskutere med hinanden, hvordan vi griber det an, også med de omkostninger og også med det, der følger med på det felt, for heller ikke dér er miljø gratis. Men vi er parat til at prioritere miljøet, som det forhåbentlig er Folketinget bekendt er det, regeringen står for.

Så en bemærkning til hr. Óli Breckmann. Hr. Óli Breckmann sagde, at hvis man nu ikke tager bilerne med, får man jo ikke pengene. Det er jeg helt enig i, og derfor vil jeg også gerne her både i forhold til hr. Óli Breckmann og andre sige, at det her er ikke et forslag, der på nogen måde er fremsat for at få en, to, fem eller ti millioner kroner i kassen. Det danske samfund, finansministerens kasse, vil leve med som uden, og derfor vil jeg meget indtrængende sige til hr. Óli Breckmann, at det bestemt ikke er et forslag, der har det formål.

Det, vi kan konstatere, er, at da man fik en regel, som kun har været gældende for Færøerne – heller ikke har været gældende for Grønland – i 1982 om, at færinger uden at det havde nogen afgiftsmæssige konsekvenser kunne medtage bilerne og benytte dem i Danmark og for den sags skyld også sælge dem i Danmark, var der på det tidspunkt et afgiftsniveau, der var nogenlunde det samme på Færøerne og i Danmark.

I 1995 ændrede, som også hr. Óli Breckmann sagde, Færøerne sine afgifter rimelig dramatisk, og det betyder, at hvis vi tager en mindre bil og en mellemklassebil, er afgiften på Færøerne under halvdelen af det, den er i Danmark, og hvis vi tager en dyr bil, eksempelvis en dyr Mercedes, er afgiften på Færøerne, som det er oplyst for mig, kun godt en tredjedel af det, den er i Danmark. Derfor er der nogle rimelig dramatiske forskelle.

Jeg vil så også understrege, at det ikke har betydet, at vi kan se nogen steder, at nogen færinger har misbrugt det. Altså hvis vi ser på antallet af biler, der er medtaget til Danmark i den periode, hvor der var en del færinger, der flyttede til Danmark, var antallet større, end det har været det sidste år. Jeg tror, det sidste år var 98 biler, så større er tallet ikke.

Men der er en række principielle problemstillinger i det her, også set ud fra en EU-lovgivning, som hr. Breckmann sagde, fordi færinger – og det var jeg meget glad for at hr. Breck-