

Konservative Folkeparti ikke kan støtte dette forslag.

Med hensyn til lovforslag nr. L 75 er kun kort at sige, at det hænger sammen med den første pind i L 74, og set i lyset af den teknologiske udvikling og set i lyset af, at sigtet, formålet, princippet er godt nok, kan vi godt støtte L 75.

Aage Frandsen (SF):

Under behandlingen af det tidligere forslag vedrørende afgift på pvc og ftalater havde vi en diskussion om, hvad miljøafgifter eller grønne afgifter var for noget i forhold til afgifter, som havde et fiskalt formål. Jeg sagde, at rigtige miljøafgifter, grønne afgifter var nogle, som havde den effekt, at de i virkeligheden stort set ikke gav noget provenu, fordi formålet var at udfase noget. Det kunne også være en grøn afgift, hvis den havde den sidevirkning, at man kunne bruge pengene til en miljømæssig foranstaltning, og så var der en tredje ting, jeg nævnte, nemlig afgifter, som kan have en miljømæssig effekt – men ikke nødvendigvis har det – men primært har en skattemæssig indtægtsvirkning. Det er det, der er tale om her.

Der er også en miljømæssig side, som vi tager med, og vi vil godt studere nærmere, i hvilket omfang det er godt nok. Det kan godt være, det kan blive bedre, men det afgørende ved dette forslag er selvfølgelig, at der skal penge i statskassen. Det vil vi da sige helt ærligt og åbent, og i disse tider, hvor vi diskuterer finanslov, er der jo også noget med, at man skal bruge nogle penge. Vi ser i hvert fald under finanslovdraftelserne nogle partier, der ganske gladelig og med begejstring kan bruge penge både det ene og det andet og det tredje sted, men som endnu ikke har anvist, hvor pengene skal komme fra.

Her er så et sted, hvor regeringen foreslår, at pengene skal komme fra, og vi bidrager gerne til at få finansieret ting, der er fornuftige. Når det drejer sig om dette forslags endelige behandling, er det selvfølgelig afhængigt af, hvad pengene skal bruges til. Det er en skat med henblik på at skabe indtægter, og så har forslaget også en miljømæssig side, som vi gerne vil studere nærmere for at se, i hvilket omfang det kunne blive endnu bedre end det, der ligger i forslaget.

Man fremfører – for det gør man jo hver gang, der er tale om afgifter, som vedrører biler – at det er synd for de stakkels bilejere, som endnu en gang bliver plaget. Men bilejerne bli-

ver ikke plaget mere, end at der stadig bliver flere og flere biler, og folk køber stadig biler. Det vil sige, at til trods for den plage, det åbenbart er, at der skal være afgifter på biler og benzin, anskaffer folk sig alligevel en bil, så det kan åbenbart godt betale sig.

Derfor kan vi støtte forslaget indhold, men vores endelige stillingtagen til forslaget afhænger af, hvordan drøftelserne om finansloven ender. Det vil sige, at vi deponerer vores stemme i forhold til drøftelserne om og indholdet af finansloven, og jeg ved også, at regeringen ved, at det er vores synspunkt vedrørende dette forslag og en række andre indtægtsforslag til statskassen.

Klaus Kjær (DF):

Forslagene indeholder flere elementer vedrørende tilpasning af registreringsafgiften og den grønne ejerafgift på biler.

Det foreslås, at nogle helt nye biler, som kan køre meget langt på én liter brændstof, men som på grund af den særlige teknologi er dyrere end andre biler, lempes beskætningsmæssigt ved et nedslag i afgiften på benzinerbiler, der kører mindst 25 km på literen, og dieselbiler, der kører mindst 28,1 km på literen. For så vidt angår dieselbilerne, foreslås et gradvist stigende nedslag i afgiften fra en sjettedel og op til to tredjedele for biler, som kører mindst 45 km på literen. Samtidig foreslås afgiftsskalaen i den grønne ejerafgift for dieselbiler udvidet med tre trin for de særlig brændstoføkonomiske biler. Disse biler bliver fritaget for grønne afgifter, og de får en nedsat udligningsafgift.

Det lyder egentlig som et ganske fornuftigt forslag, hvor skatteministeren for en gangs skyld synes at anvende gulerodsmetoden frem for pisk. Man kan måske også anskue det lidt mere nøjternt og sige: Hvis et sådant forslag ikke blev gennemført, ville vi med det høje beskætningsniveau, vi har på personbiler her i landet, slet ikke få nogen import af disse meget miljøvenlige biler. Hvis man ikke lempede afgiften, ville vi simpelt hen ikke få de biler.

For det andet omfatter forslaget, at biler, der er forsynet med bagsæderulleseler og høj stoplygte, ikke længere får fradrag for disse sikkerhedsforanstaltninger, og begrundelsen er, at bagsædeseler og høj stoplygte nu er blevet lovpligtige. Dansk Folkeparti kan ikke støtte denne del af lovforslaget, da vi ikke mener, der skal være skat på sikkerhedsudstyr, uanset om det er lovpligtigt eller ej.