

en beskeden prisforhøjelse kunne få indflydelse på de valg, som træffes.

I CD ser vi dette forslag som udtryk for, at ministeren og dermed regeringen ønsker at skrue lidt på skatteskruen endnu en gang, og at det altså er bilisterne, der skal holde for.

Vi vil meget gerne medvirke til afgiftslemper for de brændstoføkonomiske biler og tilskynde folk til at købe de biler, for det er jo et incitament i den rigtige retning – nogle gode, økonomiske og miljøvenlige biler, sådan at vi får has på den CO₂-udledning, som der bliver snakket så meget om – men vi vil ikke være med til ved enhver lejlighed at finde nye måder at få flere penge ind i statskassen på.

Morten Helveg Petersen (RV):

I Det Radikale Venstre er vi stærke fortalere for tiltag, der kan være med til at forbedre miljøet, og de forslag, vi behandler i dag, vil efter vores opfattelse levere et positivt bidrag til det samlede danske miljøregnskab. Og det vil sandelig også levere et positivt bidrag til den danske statskasse, i og med at der kommer et stort provenu ud af forslaget, og det har jeg ikke så stor modvilighed imod som andre ordførere før mig.

Forslaget om at lempe registreringsafgiften for særlig brændstoføkonomiske biler er efter vores opfattelse en forudsætning for at skabe et marked med tilstrækkeligt volumen for denne type biler. Dertil kommer, at det selvfølgelig er godt at støtte biler, der kører særlig langt pr. liter, af miljømæssige hensyn.

Tilpasning af fradragene og sikkerhedsudstyr har vi heller ikke noget umiddelbart at indvende imod. Eftersom det i dag er lovpligtigt udstyr, er der ingen grund til at have særlig lempelige regler på området.

Det virker også samfundsøkonomisk fornuftigt at stramme reglerne for registreringsafgiften, når biler skal repareres for beløb større end 75 pct. af værdien før skaden.

Hvad angår forslaget om en forhøjelse af den beregningsmæssige avanceprocent, har vi heller ikke nogen indvendinger imod at sætte den op. Det har faktisk også været et ønske fra branchen selv, eftersom avancen i udlandet ofte er højere end i Danmark, og den faktiske forhandleravance er for nogle bilmodeller allerede højere end de 7½ pct., der gælder i dag.

Så samlet set er der miljømæssigt positive gevinster og i sandhed også samfundsøkonomisk positive gevinster, i og med at det her genererer

et provenu. Og da Det Radikale Venstre, om nogen, er tilhænger af at føre en stram økonomisk politik, og da det også kræver et provenu til statskassen, kan vi fuldt ud bakke lovforslagene op.

Frank Aaen (EL):

Det er jo oplagt, at de her forslag har både en miljødol og en finansieringsdel, altså en indtægtsdel, og der er ingen tvivl om, at det er den sidste del, der er den største. Og den del kan vi selvfølgelig kun forsvare, hvis det er sådan, at indtægten skaffes på en fornuftig måde og pengene efterfølgende bruges på en fornuftig måde. Derfor afhænger vores stillingtagen til forslagene selvfølgelig af, hvad pengene skal bruges til.

Vi har en forhåbning om, at de kan bruges til mere velfærd og bedre miljø, en bedre kollektiv trafik og andre af de gode projekter, der er med i finanslovforhandlingerne. Hvis det sker, vil vi selvfølgelig også se positivt på indtægtsdelen.

Er den måde, det er gjort på, fornuftig? Det forekommer mig, at hovedindtægten her kommer ved, at nye biler bliver en anelse dyrere, og det vil sige, at borgerne her i landet også har indflydelse på, om de skal betale den her nye skat eller de ikke skal, altså ved at vælge en bil, der er lidt billigere.

Desuden kommer der en mindre prisforhøjelse på automobilforsikringer. Det har vi ikke noget at indvende imod, for det er også en af de måder, man kan gøre det på, som vi synes er fornuftige.

Så om miljødelen:

Dér er det væsentligste miljøelement jo den lavere afgift på særlig brændstoføkonomiske biler.

Selvfølgelig vil vi se positivt på det element i lovforslaget, men jeg vil også sige, at der er nogle problemer i det, som vi vil drøfte undervejs, og det går først og fremmest på klogskaben i at støtte dieslbiler. De er kun lige nævnt i bemærkningerne, men da vi jo forleden fik at vide, at der er en ganske betydelig sundhedsfare forbundet med de meget små partikler, der er i udstødningen fra dieslbiler, må vi jo undervejs i udvalgsarbejdet lige finde ud af, om vi så ved en afgiftsnedsættelse skal fremme, at der kommer flere dieslbiler, for det er jo den mest sikre effekt af den del af forslaget.

Så under udvalgsarbejdet vil vi have belyst, om det er godt at bytte en CO₂-nedbringelse med en forøgelse af måske nogle af de mest