

sundhedsfarlige og kræftfremkaldende partikler i luften.

Noget andet, vi vil bruge lidt tid på under udvalgsarbejdet, er spørgsmålet, om det er den rigtige udviklingsvej at fremme udvikling af biler, der bruger drivmidler, der baserer sig på fossile brændstoffer. For selv om man nu godt nok nedbringer den mængde brændstof, der skal hældes på bilen for at få den til at køre en given strækning, er det jo stadig væk en viderudvikling af biler, der baserer sig på fossile brændstoffer.

Dér har vi jo i tidligere forhandlinger med regeringen fået afsat nogle penge til udvikling af brintteknologi, for ifølge det, vi hører om, hvad der sker i verden på det her område, er brintteknologi langt den mest perspektivrige teknologi, når vi snakker om nye drivmidler til biler, og det kan både være i eksplosionsmotorer og, måske endnu mere perspektivrigt, i brændselsceller, for dér er vi ovre i noget, hvor den negative miljøeffekt er meget begrænset.

Derfor vil vi lige være sikre på, at vi ikke med det her, som selvfølgelig umiddelbart lyder fornuftigt, fremmer en energi- og miljøudvikling i bilindustrien, som måske kun er den næstbedste eller tredjebedste – det danske marked er ganske vist ikke kæmpestort, men alligevel – i stedet for at prøve at sørge for at få givet nogle økonomiske incitamentter til udvikling af den allerbedste teknologi på det her område, og efter vores opfattelse tyder det på, at det er brintteknologien. Vi må nok stadig væk sige: tyder på.

Altså afhængigt af, om pengene bliver brugt fornuftigt, og om miljødelen også er fornuftig nok, går vi meget positivt ind i forhandlingerne om de her lovforslag.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Der er jo to hovedelementer i disse forslag: et miljøelement og et skatte-/indtægtslement, og lovforslag nr. L 74 består af fire dele, og lovforslag nr. L 75 knytter sig til den første del af L 74.

Den første del af L 74 drejer sig jo om miljøet, og den del går vi helhjertet ind for, for det, der her lægges op til: at give incitamentter til at fremme de særlig brændstoføkonomiske biler, er jo en helt rigtig politik. Jeg har også forstået, at alle her i salen bakker det op.

Den forrige taler rejste spørgsmålet om dieslebilerne, og det håber jeg vi kan få belyst lidt nærmere under udvalgsarbejdet, for dér synes

jeg man har hørt lidt forskellige synspunkter, bl.a. om, at man har udviklet nogle nye dieseltypen, hvor den, skal vi sige traditionelle frygt for det miljøskeadelige ved partikeludledningen skal være blevet stærkt formindsket, men det kunne være fint at få det belyst under udvalgsarbejdet. Men selve sigtet her er helt rigtigt.

Så er der det fiskale element, og det vil jeg da se som et led i de finanslovforhandlinger, der foregår, for det er klart, at har man nogle ønsker om en særlig indsats på et område, som koster penge, må pengene jo også skaffes. Så enkelt er det.

Når jeg så ser på den anden del, om de gældende sikkerhedsudstyrsfradrag, hvor noget af sikkerhedsudstyret nu er blevet lovpligtigt, så det ikke er nødvendigt at have det incitament, må jeg jo sige, at det er rigtigt, men det betyder til gengæld en øget beskatning, og det mener jeg vi må se på i hele den finanslovpolitiske sammenhæng, men jeg har da forståelse for, at når der skal skaffes penge, så er det et område, hvor man vil kunne skaffe penge.

En tredje del er reparationsdelen, og dér kan jeg da godt forstå skatteministerens argumentation, men det spørgsmål, jeg har her, er, om vi så ikke alligevel kan komme til at fremme en brug og smid væk-mentalitet, altså at man siger: Nå, nu er bilen altså blevet skadet, så væk med den!

Det er det, jeg kan være lidt betænkelig ved her. Og selve den tankegang, at man ligesom kommer til at betale registreringsafgift to gange, virker jo lidt pudsigt. Men også her mener jeg, at det er et fiskalt forslag, og jeg ser det i det lys under de videre forhandlinger.

Endelig den fjerde del. Dér henviser ministeren jo i bemærkningerne på side 12 til, at en del af baggrunden for forslaget om at sætte forhandlernes avanceprocent op, er et ønske, der er kommet fra Danmarks Automobilforhandler Forening. Det vil jeg gerne have ministeren til at uddybe lidt, hvis ikke nu fra talerstolen så lige så gerne skriftligt efterfølgende. Jeg synes, det ville være rart at være helt klar over, hvad det er, Danmarks Automobilforhandler Forening har ønsket i dette spørgsmål.

Men overordnet er der et helt rigtigt sigte i den første del, og den fiskale del vil jeg lade indgå i en bredere sammenhæng, da vi nu er involverede i finanslovdøftelser. Og dér har jeg jo tilkendegivet stor forståelse for, at der også er brug for nogle indtægter, men det må vi se i