

vedet kan. Og jeg tror, at vi i de kommende år kommer til at se en lang række eksempler på, at ting, som er foregået på gammeldaws maner enten i trykt form eller i form af kontakt, f.eks. i forhold til kommunerne ved personligt fremmøde, i stedet for vil blive klaret over nettet.

Jeg tror også, at det kan have en vis symbolværdi, at selv det fine, gode gamle Statstidende nu også indfinder sig i IT-alderen.

Så jeg vil godt takke ordførerne for den positive modtagelse, som forslaget har fået.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Forskningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 58: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Justering af afgiftsskalaer m.v. for brugte køretøjer).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 26/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Marianne Fischer Boel (V):

Det her er jo i virkeligheden et glimrende eksempel på de problemer, der opstår, når det danske afgiftssystem er så markant højere end afgiftssystemet i de lande, vi sædvanligvis handler med.

Det har jo i løbet af de sidste år vist sig, at importen af ældre, brugte varevogne har været ekstrem høj, måske også fordi vi i Danmark har en lempeligere beskatning af varevogne, end vi har det af personvogne.

Nu har man så her på det seneste i Tyskland indført en særlig afgift, en form for vægtafgift

på biler uden katalysatorer, og derfor er de her ikke helt miljørigtige biler blevet meget billige i Tyskland, og så er der jo altså også et stort udbud af dem. Og nogle af de biler er så billige i dag, at de kan indføres over den danske grænse uden at blive afgiftsbelagt.

Det er jo også klart, at det forhold, at der er en forskel på afgiften på personbiler og på varevogne, betyder, at der er en hel del mennesker, der har valgt at købe de her varevogne, måske ofte dem, der bor ude på landet, der har behov for at have en bil nummer to. Og ud fra sådan en specifikt miljømæssig synsvinkel er det måske ikke særlig hensigtsmæssigt, at vi overtager de her biler fra Tyskland uden katalysatorer.

Derfor har ministeren nu valgt at fremsætte et forslag, der sætter en effektiv stopper for fordelene ved at indføre de her biler, og der er tre elementer i skatteministerens forslag. For det første stiger afgiften med 5.800 kr. på grund af, at man nedregulerer knækket, som man beregner afgiften efter. Så forhøjer man den afgiftsmæssige værdi – og det er altså noget andet – med 7.450 kr., hvis der slet ikke er nogen airbags i bilen, og med yderligere 6.100 kr., hvis der mangler en katalysator. Og så må man konkludere, at så er det fuldstændig umuligt og helt uaktuelt både at sælge og importere de her biler til Danmark.

Jeg vil dog også gøre skatteministeren opmærksom på, at en begrænsning af den stigende import af ældre, forurenende biler kun løser en del af denne her miljøproblematik. Med udgangen af 1998 var der ca. 40 pct. personbiler i Danmark, der var mere end 10 år gamle, og det betyder, at ca. 700.000 af de biler, der kører på landevejen i dag, der altså er indregistrerede i Danmark, ikke er forsynet med hverken katalysator eller airbags.

En naturlig følge af skatteministerens forslag vil så være at skabe nogle incitamenter til at fremme salget af moderne, miljørigtige biler, sådan at man kan præmiere de her miljøforbedringer i stedet for at straffe folk. Jeg ved, at skatteministeren har noget undervejs, men jeg håber så, at det også er vidtgående nok, så det løser problemet.

Men så vil jeg vende mig mod det virkelige problem i det her forslag. Vi kan have meget sympati for miljødelen, lidt mindre sympati for airbagdelen, men det skal jo ikke skille os fuldstændig ad. Men det virkelige problem er ikrafttrædelsesdatoen.