

Ændringsforslaget sættes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Forslaget som helhed sættes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 110 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, KRF og VS) mod 3 (FP).

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til justitsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 49:

Forslag til folketingsbeslutning om katalytiske efterbrændere til motorkøretøjer.

Af Camre (S) m.fl.

(Fremsat 18/11 86. Første behandling 22/1 87. Betænkning 13/5 87. Ændringsforslag nr. 3 af 14/5 87 uden for betænkningen af Svend Åge Petersen (KF), Skrumsager Skau (V), Lone Dybkjær (RV), Addi Andersen (CD) og Steffensen (KRF)).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af Svend Åge Petersen (KF), Skrumsager Skau (V), Lone Dybkjær (RV), Addi Andersen (CD) og Steffensen (KRF) (se nedenfor).

Ændringsforslag

Af *Svend Åge Petersen (KF), Skrumsager Skau (V), Lone Dybkjær (RV), Addi Andersen (CD) og Steffensen (KRF):*

Til teksten

3) Teksten affattes således:

»Folketinget opfordrer regeringen til at gennemføre en fast afgiftslempelse for miljøvenlige nye biler efter samme retningslinjer, som gælder for biler med særligt sikkerhedsfremmende udstyr, f.eks. blokeringsfri bremsler.«

Bemærkninger

Forslagsstillerne ønsker at afgiftsfritage forureningsbegrænsende udstyr til nye biler, som mindst opfylder de amerikanske emissionsnormer.

Ændringsforslagene sættes først til forhandling.

Forhandling

Camre (S):

Til dette beslutningsforslag er der fra SFs side stillet et par ændringsforslag, som vi har tiltrådt. Det er forslag, der sigter på at gøre biler med såkaldte trevejskatalysatorer billigere eller prisneutrale i forhold til køretøjer uden sådanne installationer.

Det siger sig selv, at det stærkeste incitament, man kan opnå til anvendelse af disse katalysatorer, ligger i, at køretøjer, der er udstyret med dem, er billigere end køretøjer uden. Men samtidig skal man naturligvis mærke sig, at det af SFs bemærkninger fremgår, at man forestiller sig, at disse forslag er provenumæssigt neutrale. Hvis man kan købe det forureningsfri køretøj til en billigere pris, har jeg også svært ved at forestille mig, at der er ret mange mennesker i dette land, der ville undlade at købe dette køretøj, og så siger det sig selv, at hvis man giver alle en given fordel og opretholder provenumæssig neutralitet, er der ingen, der får nogen fordel.

Men vi har altså tiltrådt disse forslag for at markere den holdning, at vi ønsker at fremme denne sag.

Såfremt disse ændringsforslag ikke bliver vedtaget, agter vi at stemme for det af Det Konservative Folkeparti, Venstre, Det Radikale Venstre, CD og Kristeligt Folkeparti stillede ændringsforslag til teksten. Vi synes, det er meget formalistisk, at man stiller dette

[Camre]

ændringsforslag, idet det reelt indeholder nøjagtig det samme som det af os oprindeligt stillede forslag, nemlig en afgiftslempelse efter i princippet samme retningslinjer, som gælder for biler med særligt sikkerhedsfremmende udstyr.

Jeg vil gerne understrege, at ingen skal forestille sig, at dette forslag i sig selv vil betyde et voldsomt fremskridt for anvendelsen af forureningsfri køretøjer i Danmark; dertil er forslaget for svagt. Vi har ønsket dette som en markering af det ønskelige i, at man i stigende grad anvender disse installationer, og at de gøres lovpligtige, men her opnår vi altså alene en forholdsmæssig billiggørelse via afgiften, men vi opnår naturligvis ikke at løfte selve beløbet for den ekstra installation, som efterbrænderne udgør, fuldstændig væk fra prisen.

I øvrigt skal jeg beklage, at vi ikke har kunnet samle et flertal for at opretholde en sådan forskel i afgiften på blyfri og blyholdig benzin, at den kan kompensere for de merudgifter, der er til selve købet af efterbrænderen og den løbende vedligeholdelse af den.

Jeg erindrer, at da de nuværende afgifter for benzin blev vedtaget, var det en mærkesag for Det Radikale Venstre at holde en lavere pris for blyfri benzin via lavere afgifter. Der er også lidt lavere afgifter, men ikke nær lave nok, ikke det, som Det Radikale Venstre oprindeligt ved denne afgiftsforhøjelse gik ind for, så her ser vi desværre, at Det Radikale Venstre igen er løbet fra en mærkesag.

Svend Åge Petersen (KF):

Nu bliver det væsentlig billigere at være miljøbevidst bilist. Med det ændringsforslag, som regeringspartierne i samarbejde med Det Radikale Venstre har stillet, skal der ikke fremover betales afgift – og jeg vil gerne pointere formuleringen – af det »forureningsbegrænsende udstyr«, når man køber en ny bil.

For den enkelte vil det nok være mest interessant – frem for de fine ord – at finde ud af, hvad det betyder. Det betyder i runde talstørrelser, at de komponenter, der skal til for at skabe disse forureningsbegrænsende niveauer, fremover ikke vil blive belagt med en afgift af størrelsen 11.000–14.000 kr. oven i komponentens pris. Konkret vil det nok være således, at for en af de ting, der kan

bruges til at løse problemet, nemlig en katalysator, er prisen 6.000 kr., men skatte- og afgiftsministeren samt finansministeren har nu været med til at fratage kravet om afgiften, der skulle lægges ovenpå, og som havde betydet, at denne komponent ville komme til at koste et sted mellem 17.000 og 22.000 kr.

Så har jeg også sagt, at det kommer til at koste 6.000–8.000 kr. at være miljøbevidst. Det kan måske afkorte debatten en lille smule. Vi vil gerne være ærlige og sige, at der ikke er noget med, at det ikke koster noget at få disse komponenter på sin bil, for det gør det, men det koster langt, langt mindre end efter den nuværende afgiftslovgivning. Så skulle det faktisk være sat på plads!

Vi tror i Det Konservative Folkeparti på, at denne forskel i pris for den enkelte vil medføre et ganske pænt salg af det forureningsbegrænsende udstyr. Der vil jo trods alt, selv om ikke alle kan lide det, være en pæn besparelse at hente, hvis man også kører på blyfri benzin, og sammenhængen mellem en katalysator, som er en af måderne at komme videre på, og den blyfri benzin er jo kendt. Der er en nøje overensstemmelse. Man kan altså ikke bruge denne enhed uden at anvende blyfri benzin. Denne besparelse vil i løbet af en bils levetid andrage måske 50 pct. af de merudgifter, der er ved at være en miljøbevidst bilist.

Når vi i ændringsforslaget har fjernet ordet »katalysator«, er det meget bevidst. Vi ønsker at bruge ordene »forureningsbegrænsende udstyr« for dermed at markere også ved eventuelle efterfølgende lovjusteringer, at vi ønsker, det skal være fabrikanterne, der finder ud af, hvilket udstyr der skal bruges, mens det skal være os som lovgivere, der siger, hvilke begrænsninger vi vil acceptere eller kræve i forureningsbekæmpelsen. Det skal ikke være os, der siger, at der skal bruges denne eller hin teknik.

Der vil være mulighed for, at vi i Folketinget kan have den endelige lov klar, så den kan træde i kraft allerede den 1. januar næste år, og vi tror faktisk, at meget enkelt sagt er det det, den enkelte bilkøber er interesseret i. Hvornår kan jeg få denne afgiftslempelse, hvis jeg vil være en miljøbevidst bilist? Hvornår er de færdige derinde i Tinget med at beslutte, så det får virkning for mig?

[Svend Åge Petersen]

De her fremførte synspunkter dækker opfattelsen både i Det Konservative Folkeparti og i CDs gruppe.

Om de to ændringsforslag fra SF må vi sige, at de begge indebærer store udgifter for statskassen i form af direkte tilskud, som forslagsstillerne så foreslår at man kan få dækket ind ved at forhøje registrerings- eller vægtafgiften. Lad det være sagt med det samme, at hverken Det Konservative Folkeparti eller CD vil være med til at forhøje nogen af delene. Men man har selvfølgelig også stillet et forslag om, at man kan få udligning via statskassen, men det kan vi heller ikke tilslutte os. Derfor skal det stå klart, at vi ikke kan tilslutte os de to ændringsforslag fra SF.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Jeg bliver nødsaget til at korrigere hr. Svend Åge Petersen på to områder.

Det er ikke i kraft af regeringspartiernes og Det Radikale Venstres indsats, at vi nu får en afgiftsnedsættelse på dette område. Forslaget blev fremsat af os allerede i forrige samling, men blev dengang udsat, fordi vi ikke kunne få tilslutning fra regeringspartierne eller fra Det Radikale Venstre.

Det, der sker af ændringer ved regeringspartiernes forslag, er alene, at man får en fast afgiftsnedsættelse i stedet for en nedsættelse, der afhænger af prisen på efterbrænderen, og det vil sige, at den gode og den dårlige efterbrænder får den samme afgiftsnedsættelse. Det er noget, vi også kender fra de blokeringsfri bremsere, og det er faktisk at skære igennem i denne sag på en måske noget forenklet og måske lettere administrerbar måde, men det er bestemt ikke i forhold til formålet en bedre måde.

For det andet må jeg korrigere hr. Svend Åge Petersen, når han siger, at dette er en af måderne at opnå en sænkning af forureningen fra bilerne på. Det er den eneste i dag kendte måde at opnå denne forureningsbegrænsning på. Alle andre metoder rækker et lille stykke af vejen. Vi mener, at man her ikke skal lovgive om, hvilken teknik, men tværtimod om, hvilke grænser for emission af forurenende stoffer der skal betinge en afgiftslempelse, så det er ikke korrekt at sige, at dette er en af metoderne. Det er den ene-

ste kendte metode i hele verden. Måske kommer der i fremtiden flere, det vil da være udmærket og skal hilses med tilfredshed, men det er den eneste nu kendte metode, vi her lempet for.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Jeg håber da ikke, at jeg har misforstået hr. Camres ordførertale, når der nu tales om, at der er to punkter, der skal korrigeres på.

Må jeg lige spørge: forstod jeg det rigtigt, når hr. Camre på Socialdemokratiets vegne udtalte i sin ordførertale, at man ville stemme for regeringspartiernes og Det Radikale Venstres ændringsforslag? Hvis det er tilfældet, vil jeg godt takke på forhånd.

Det andet, der blev nævnt, var, at jeg sagde, at det er en af metoderne, og jeg tror, det er korrekt, at jeg brugte en sådan formulering. Jeg er enig i, at der kan komme andre ting i fremtiden, og det er også derfor, vi ikke ønsker at fastlåse os på dette. Men hr. Camre må have glemt, selv om han selv var med til at fremsætte beslutningsforslaget sidst, at man netop deri gør det, som hr. Camre nu siger at man ikke vil: man nævner, hvilken teknik der skal afgiftsfritages. Og det er det, der er forskellen i opfattelsen. Jeg er ikke profet, så jeg ved ikke, hvad der kommer, men jeg tror, hr. Camre og jeg er enige om én ting: der kommer andre metoder end den, der er nævnt i Socialdemokratiets beslutningsforslag: »katalysatorer«. Derfor vil vi gerne slippe for ordet i en lovgivning, der gerne skulle vare lidt mere end bare et års tid.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er blot lige for at fastholde perspektiverne i sagen. Det var hr. Camre, der sagde, at den eneste kendte metode til nedbringelse af forureningen er katalytiske efterbrændere, og det er klart, at hvis man i øvrigt ikke ændrer andet, har hr. Camre ret.

Jeg vil lige minde om, at vi på Nordisk Råds internationale parlamentarikerkonference i Stockholm i september om luftforureningen fastslog, at hvis dette virkelig skulle batte noget og skulle i gang i en fart, som det skal, må man kigge på trafikstrukturen – det

[Margrete Auken]

gør man også i høj grad i Sverige nu – og man skal kigge på hastigheder. Jeg synes, det skal siges, at hvis man går fra 60 til 120 km – 120 km i timen må der ikke køres i dette land, men det bliver der, så jeg nævner det bare for at have et billede af det – firdobler man udslippene. Jeg synes, vi altid skal have med, når vi snakker tekniske fix, hvortil den katalytiske efterbrænding hører, at det, der virkelig nytter noget, er at få lagt trafikstrukturen om og så selvfølgelig at få hastighederne ned.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Jeg er enig med fru Margrete Auken i de sidste bemærkninger, men hr. Svend Åge Petersens bemærkninger får mig til at spørge, om der er noget, vi har misforstået. Sådan som det er formuleret i ændringsforslaget uden for betænkningen – for efter betænkningen vil man jo forkaste hele forslaget – foreslår man, at »Folketinget opfordrer regeringen til at gennemføre en fast afgiftslempelse for miljøvenlige nye biler efter samme retningslinjer, som gælder for biler med særligt sikkerhedsfremmende udstyr ...«.

Det må vel fortolkes sådan, at det er en fast afgiftslempelse for køretøjer med identisk udstyr, med identisk dæmpning af forureningen. Det kan vel ikke være sådan, at den, der dæmper med 90 pct., får samme afgiftslempelse som den, der kun dæmper med 20 pct. Det hedder i bemærkningerne, at det skal være et »udstyr ... som mindst opfylder de amerikanske emissionsnormer«, og så er det, jeg må sige: der er kun ét sæt udstyr, og det er de katalytiske efterbrændere.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Hr. Svend Åge Petersen har ordet for en kort bemærkning, og derefter går vi videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Jeg ved ikke rigtig, hvad det er, hr. Camre misforstår, det skal jeg ikke gøre mig til dommer over, men der blev jo rettet lidt på den eventuelle misforståelse ved, at hr. Camre venligt læste op, hvad vi har skrevet. Vi har sandelig sat en grænse på, og det, vi taler

om, er, at man skal opfylde nogle ganske bestemte normer. Derfor er spørgsmålet fra hr. Camre om, hvorvidt der forelå en misforståelse, egentlig blevet besvaret. Der er hos forslagsstillerne til ændringsforslaget uden for betænkningen ikke tale om en ændring af deres tidligere holdning. Det skyldes proceduren, at vort ændringsforslag er kommet, efter at betænkningen er afgivet. Hr. Camre kendte vores ændringsforslag, før betænkningen blev afgivet, og der er ikke noget nyt i det.

Anne Grete Holmsgård (SF):

Jeg synes, det er godt, at denne samling snart er ved at være slut, for jeg kan næsten ikke bære flere slappe miljøholdninger. I dette forår er det gået gradvis ned ad bakke, og alle de pæne grønne holdninger, som de Radikale engang havde, og som de Konservative tog sig så hjertenskært af for et halvt år siden, er simpelt hen blevet vammelt vissen-grønne i mellemtiden.

Vedrørende denne sag var alle i 1984 enige om, at vi selvfølgelig skulle have katalytisk efterbrænding for at få nedbragt forureningen fra biler. Der var bare det beklagelige, at EF ikke ville være med. Nu har Danmark i de sidste tre år i EF hårdnakket blokeret for, at vi fik noget mæg, og det er selvfølgelig sket for at få noget godt.

EF har imidlertid ikke blokeret for, at vi på frivillig basis gennemførte noget ordentligt herhjemme. Det er der noget andet der har blokeret for: et flertal i denne folketings-sal, som ville afvente en arbejdsgruppes rapport, sådan en rigtig tværministeriel arbejdsgruppes rapport. Arbejdsgruppen har været meget længe om at få snøvlet sig færdig, men nu er det faktisk sket. Den blev færdig for ganske kort tid siden, men se, om nogen af dem, der har ventet og ventet i halvandet år, overhovedet gider høre på, hvad den arbejdsgruppe siger! Det gider de ikke, når det kommer til stykket. Det viser sig nemlig, at de har det fuldstændig som Mis i historien om Mis med de blå øjne. Først går Mis ud i verden, frygtelig sulten og ensom. Første dag fanger den så en flue; det går da an, det er herligt, man kan da blive mæt af en flue. Næste dag kan den kun fange en myg; Mis bliver knap så mæt. Og sidste dag må den så lade sig nøje med en lille fedtet bladlus. Og

[Anne Grete Holmsgård]

det er det, de Konservative, Venstre, CD, de Kristelige og de Radikale nu vil nøjes med: en lille fedtet bladlus.

Af arbejdsgruppens rapport fremgår det nemlig, at hvis man nu laver den subsidierede model, som SF har stillet ændringsforslag om, kan man – skønnes det forsigtigt – nok regne med, at 50 pct. af de nye biler på markedet vil være miljøvenlige biler. Hvis man tager en lidt mindre vidtgående model, nemlig den, der er prisneutral – og det har SF også stillet ændringsforslag om, for vi havde jo nok en mistanke om, at det andet, hvor man kunne nå op på, at halvdelen af de nye biler var miljøvenlige, alligevel var for meget for de pæne grønne profiler – kan man regne med 25 pct., hvis man er heldig.

Men hvis man derimod gør det, som resultatet bliver i dag, kan man ikke regne med nogen synderlig effekt ud over den ene – og det er selvfølgelig ikke arbejdsgruppens konklusion, jeg refererer nu – at man kan gå ud og slå sig selv for brystet og sige til vælgerne: ih, vi gjorde skam noget. Og så er det jo hundesvært for den enkelte vælger at gennemskue, at det faktisk næsten ingen effekt har.

Jeg synes mildt sagt, at det er pinligt og deprimerende, at man ikke engang gider slås så meget for det, man går og siger, at man vil være med til i det mindste at lave en prisneutral model.

For hvad betyder en vedtagelse af forslaget? Ja, hr. Svend Åge Petersen siger, at det betyder, at man slipper for at betale 12.000–14.000 kr. i registreringsafgift. Det er godt nok lidt højt sat, men det kan være, det er standarden for biler i Det Konservative Folkeparti; det er lidt mere beskedent, hvis vi går ud fra den type biler, de fleste af de danskere, der har bil, kører i.

Men sagen er jo, at under alle omstændigheder skal man betale mere for en miljøvenlig bil end for en tilsvarende model, der ikke er miljøvenlig. Man skal under alle omstændigheder betale i snit godt og vel 6.000 kr. mere.

Så kan vi selvfølgelig håbe på, at de miljømæssige holdninger er lidt mere kontante i befolkningen, end de er herinde, og at folk alligevel vælger at tage prishoppet på godt og vel 6.000 kr. mere, at de altså i det mindste har lidt mere mod, end man har i de partier, der ønsker at stemme dette igennem.

Men jeg må ærligt indrømme, at jeg ikke tror, man skal regne med, at folk går hen og køber miljøvenlige biler, når de er dyrere end de tilsvarende modeller, der ikke er miljøvenlige. Og det gør det ved Gud ikke lettere, når de partier, som sidder herinde, ikke engang gider sørge for, at de i det mindste kan få dem til samme pris.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg skal her afbryde forhandlingen om ændringsforslagene og udsætte mødet. Mødet genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.59

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen om ændringsforslagene genoptoges.

Svend Åge Petersen (KF):

Der blev brugt udtrykket »prisneutral model«, så vidt jeg hørte, og jeg vil gerne spørge, hvad en prisneutral model er. Jeg tror nok, jeg forstår det, hvis jeg siger, at det er den model, om hvilken forbrugeren føler, at han kan vælge og vrage mellem ting og sager og udstyr af forskellig art, uden at det koster noget at vælge det bedste. Men den er jo ikke prisneutral over for statskassen eller, hvis det er den anden model, som SF gerne vil frem med, over for de andre forbrugere.

Men summa summarum vil det indebære, at den almindelige bil, der ikke er udstyret med dette ekstraudstyr, blive dyrere, altså et forslag fra SF om at forhøje de nuværende bilafgifter. Har jeg forstået det ret?

Jeg synes, det er lidt synd, at SF ikke tror på miljøbevidste danskere. Der er selvfølgelig forskel på, hvordan partierne opfatter tingene, men i Det Konservative Folkeparti tror vi faktisk på, at danskerne er lige så miljøbevidste, som nogle gerne vil lovgive om det en gang imellem; men vi andre vil gerne opnå det ad frivillighedens vej. Derfor tror vi også på, at dette her vil få en vis udbredelse, som jeg var inde på, men det er altså ad frivillighedens vej.

Jeg har selvfølgelig også tænkt den tanke igennem, at vi skulle opleve, at SF ville gøre noget så useriøst som at tale om, hvilke biler

[Svend Åge Petersen]

man med hvilke partitilhørsforhold synes bedst om, og det oplevede vi jo også. Da jeg forberedte mig, tænkte jeg, at jeg hellere måtte prøve at høre, hvad afgiftssatserne for en almindelig bil som en Folkevogn til ca. 120.000 kr. egentlig bliver som følge af det problem, vi her drøfter – ikke det ord, vi agter at bruge, men det ord, som hr. Camre agter at bruge, nemlig katalysator. For en Folkevogn er prisen på den komponent 8.000 kr. Afgiften ville være blevet 14.000 kr., hvis ikke vores skatte- og afgiftsminister var helt indforstået med, at vi bør frafalde den, hvilket også fremgår af vores ændringsforslag, og så ville en almindelig bil til 122.000 kr. komme op på 144.000 kr. for at være miljøvenlig. Det tror vi at danskernes miljøbevidsthed knap nok vil slå til over for.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Åge Petersen, at jeg aldrig har bestridt, at der findes naive medlemmer i den konservative gruppe, og jeg kunne da aldrig drømme om at bestride det – det ville jo være mod bedre vidende.

Hr. Svend Åge Petersen har forstået det med prisneutraliteten fuldstændig korrekt – det var faktisk en glimrende fremlæggelse – så der er ingen grund til at stå og se så ked ud af det heroppe, men det troede jeg faktisk hr. Svend Åge Petersen havde forstået allerede i udvalget.

Derfor kan jeg ikke forstå, at det kommer som en bombe for hr. Svend Åge Petersen, for allerede da vi sad i miljøudvalget i 1984 – og da var hr. Svend Åge Petersen også medlem – vedtog vi faktisk et beslutningsforslag, af hvis tekst det fremgik, at hvis man lavede økonomisk differentiering, skulle man selvfølgelig sørge for, at statskassen ikke fik mindre provenu ud af det.

Det kan man sikre enten ved at sætte registreringsafgiften op for de biler, der ikke er miljøvenlige, eller ved at sætte vægtafgiften op. Fordelen ved at bruge vægtafgiften er, at vi ikke skal til at lave om på afgiftssystemet igen, når vi får den obligatoriske ordning til sin tid.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Jeg turde godt indgå et væddemål med hr. Svend Åge Petersen om, at antallet af motor-køretøjer med efterbrændere i dette land ikke vil overstige 2.000 stk., efter at denne ændring har været i kraft det første år.

Men da jeg i øvrigt ikke har kunnet få svar på mit spørgsmål til hr. Svend Åge Petersen om, hvordan denne lovgivning skal indrettes, vil jeg gerne spørge ministeren for skatter og afgifter, om jeg har forstået det rigtigt, når jeg siger, at den afgiftsnedsettelse, der vil blive tale om for disse køretøjer, vil være knyttet til, om jeg så må sige, identisk eller identisk virkende udstyr, således at forstå, at der ikke gives en stor nedsættelse – den, der svarer til en rimelig afløftning af afgiften på efterbrænderne – for køretøjer, som i mindre grad mindske deres forurening, altså f.eks. køretøjer med det, der kaldes lean burn-motorer, som er væsentlig billigere end efterbrænderne. Hvis der skal være rimelighed i dette her, må det være sådan, at alle køretøjer med efterbrændere, som jo altså belaster prisen med omkring 7.000–8.000 kr. eksklusive afgift, slipper for afgiften, men at der vil så være andre identiske virkemidler, der får den samme lettelse, og kun disse.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Der er lidt for mange højroastede møder i salen. Det er en fordel, at andre end den fungerende formand kan høre, hvad der bliver sagt heroppefra.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Jeg er lidt ked af at måtte sige, at enten har hr. Camre ikke forstået, hvad jeg sagde – og det er selvfølgelig næsten utænkeligt – eller også har jeg nok – og det er selvfølgelig nok mere tænkeligt – ikke rigtig formået at forklare det på en sådan måde, at det ringede.

Der blev spurgt tidligere, om der var forskellige forureningsgrader, der skulle ind i afgiftsbilledet, og det svarede jeg på ved at henvise til hr. Camres eget svar i samme sætning, der går på vores udmærkede ændringsforslag, nemlig at bilerne skal opfylde en fast US-norm.

Når man så spørger én gang til og påstår, at jeg ikke vil give svar, og derfor giver det

[Svend Åge Petersen]

videre til skatte- og afgiftsministeren, må det have større underholdningsværdi end egentlig saglig værdi.

Tinning (VS):

Jeg tror, vi har nået den grad af forståelse i denne her sag, der kan nås. Den er ikke fuldstændig, men den er altså kommet så langt, som det efter min bedste vurdering er muligt. Hr. Svend Åge Petersen er nået til hr. Svend Åge Petersens grænser, og det må vi jo så tage med.

Vores holdning til ændringsforslagene er klar nok. Vi stemmer for det af SF principalt stillede og, hvis det ikke bliver vedtaget, for det subsidiære og, hvis det heller ikke bliver vedtaget, for det tredje ændringsforslag.

Forskellen på den holdning, hr. Svend Åge Petersen har lagt frem, og vores er jo velkendt og indlysende. Hr. Svend Åge Petersen siger, at det koster noget at være miljøbevidst, og at det skal koste noget at være miljøbevidst. Det er selvfølgelig rigtigt for en lang række sager, at det vil være sådan i første omgang. Det, vi så diskuterer, er, hvem der skal afholde det, der i første omgang er udgifter, men som i øvrigt på lidt længere sigt viser sig som gevinster rundt omkring i samfundet, og hr. Svend Åge Petersen foretrækker det på den måde, at det skal den enkelte forbruger, hvor vi har det på den måde, at det må være en fælles opgave, en fælles forpligtelse, at sørge for, at de motorkøretøjer, der futter rundt i landet, sviner så lidt som overhovedet muligt, og derfor interesserer vi os selvfølgelig for enhver model, som kan sikre, at miljøvenlige køretøjer bliver i det mindste så billige som de andre og for vores skyld meget gerne også billigere, for vi har ikke det fjerneste imod at opbygge et system, hvor vi direkte fremmer udbredelsen af miljøvenlige biler ud fra temmelig indlysende synspunkter. Når hr. Svend Åge Petersen insisterer på, at det er den enkelte forbruger, som selv skal betale de dér ekstra tusinde kroner, hænger det sammen med en eller anden ideologisk blokering hos hr. Svend Åge Petersen, som vi heller ikke i dag kan få fjernet.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (SF):

Jeg sad og undrede mig over, hvorfor jeg syntes, der manglede noget, og så gik det pludselig op for mig, at vi overhovedet ikke har hørt, hvad Det Radikale Venstre mener, og det kan jeg ikke forstå, for nu har vi egentlig i denne sag helt tilbage fra 1984 kørt et meget godt parløb med Det Radikale Venstre, og så står vi her og taler, Socialdemokrater, SFere, VSere og Konservative, medens den vigtigste brik i hele spillet ikke er tilstedeværende – jo, tilstedeværende i salen, men ikke på talerstolen. Derfor vil jeg såmænd bare anmode Det Radikale Venstre om at komme op og forklare, hvorfor de ikke kan acceptere i hvert tilfælde det ene af de af SF stillede ændringsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes, idet 53 stemte for, 64 imod.

Ændringsforslag nr. 2
forkastedes, idet 55 stemte for, 62 imod.

Ændringsforslag nr. 3
vedtoges med 102 stemmer mod 18.

Forslaget til folketingsbeslutning som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning
vedtoges med 117 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, KRF og VS) mod 3 (FP).

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til ministeren for skatter og afgifter.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Anden behandling af lovforslag nr. L 34:

Forslag til lov om ændring af straffeloven og retsplejeloven. (Økonomisk kriminalitet).