

[Socialministeren]

Over for fru Birthe Hansen fra SF kan jeg bekræfte, at bagatelgrænsen er op til 3 kr. ifølge bemærkningerne. Vi kan diskutere, om det er nok, at det står i bemærkningerne. Det plejer at være lovens forudsætning, at bemyndigelsen står der, men vi kan diskutere, om det er hensigtsmæssigt at flytte den til lovteksten.

Jeg må fastholde, at dette ikke kan føre til nogen forringelse for pensionister, og det kan slet ikke føre til nogen forvirring. Når det er meningen, at det skal gælde for 1989, er det, fordi det allerede er indbagt i den nu ikraftværende finanslov og handler om det rådighedsbeløb, som staten overfører til kommunerne på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 135:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 14/12 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Helen Beim (S):**

Lovforslag nr. L 135 drejer sig om noget ganske andet end dagens øvrige debat, nemlig registreringsafgift for biler – i daglig tale kaldet miljøvenlige biler.

Lovforslag nr. L 135 er en naturlig konsekvens af, at vi i december måned 1988 behandlede et beslutningsforslag fra miljøministeren, ifølge hvilket vi i Danmark fra 1990 som et ge-

nerelt krav vil indføre USA-normer ved salg af nye biler. Så langt så godt. Det hilser vi i Socialdemokratiet meget velkommen, for det har vi det godt med. I årevis har det været en af også vores mærkesager, at vi fik USA-normer, idet vi godt ved, at en stor del af forureningen stammer fra bilerne.

Selve lovforslaget om registreringsafgiften går ud på, at man nedsætter selve afgiften. Vi har nu vore tvivl om, hvorvidt det egentlig bliver en stor ændring af det billede, der tegner sig af bilsalget, som vi kender det i dag, men jeg kan forstå, at indtil videre er det i hvert fald denne model, som man skal arbejde med.

Alligevel er det sådan, at vi i udvalgsarbejdet efterfølgende vil sætte et spørgsmålstejn ved, om selve den fordelingsnøgle, som er foreslået i lovforslaget, er den rigtige. Vi nærer bekymring for, at man måske får en for stor ulighed imellem det, der, jeg tør næsten ikke sige det, er billige biler, for vi ved alle sammen, at billige biler måske ikke er det helt rigtige udtryk at bruge, når der er tale om prisen på biler i Danmark, men vi kan i hvert fald godt stille det sådan op i denne sammenhæng, nemlig biler i den billige ende i forhold til biler i den dyre ende af pris-skalaen. Som sagt giver vi tilsagn om at medvirke positivt til udvalgsarbejdet, men vi har nogle spørgsmål til selve indholdet af fordelingsnøglen, og det vil vi komme tilbage til.

I øvrigt vil jeg slutte med en bemærkning om, at den teknologiske udvikling nok skal overhale Folketingets arbejde indenom, for jo flere lande der indfører disse USA-normer, jo hurtigere vil den teknologiske udvikling komme, og jo mere vil det naturligvis være standardudstyr at have katalysatorer i bilerne.

Fra Socialdemokratiets side gives med disse ord tilslutning til en velvillig behandling.

Else Theil Sørensen (KF):

Skatteministerens forslag om at nedsætte registreringsafgiften på miljøvenlige biler hænger sammen med det beslutningsforslag fra miljøministeren om skærpede normer for bilers udstødning, som Folketinget førstebehandlede den 9. december 1988, og som der var bred tilslutning til.

Jeg vil ikke her komme ind på de miljømæssige aspekter, men derimod på anden del af beslutningsforslaget, som gik ud på, at der skulle fremsættes lovforslag om registreringsafgiften

[Else Theill Sørensen]

på biler, som opfylder nærmere fastsatte krav til udstødningen, og det er altså det forslag, skatteministeren nu har fremsat.

Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget, og vi er enige i intentionerne om, at en miljøvenlig bil – og det vil i øjeblikket i praksis sige en bil med katalysator – kun skal belastes med den merpris, som selve katalysatoren og installationen af den andrager. Ja, faktisk ville jeg hellere sige, at den højst må belastes med den merpris.

I lovforslaget er det forudsat, at denne merpris er 5.000 kr. plus moms, men jeg har lagt mærke til, at i bemærkningerne til B 28 om denne sag står der, at det vil blive nærmere vurderet, om beløbene bør justeres på baggrund af den stedfundne prisudvikling.

Jeg mener, at dette punkt må vi se lidt nærmere på, også på baggrund af den henvendelse, som medlemmerne af Skatte- og Afgiftsudvalget har modtaget fra Automobilimportørernes Sammenslutning om netop denne sag. Det bør efter min mening ikke være forbundet med store ekstraomkostninger for bilisterne, at de vælger at køre miljøvenligt.

Den del af lovforslaget, der handler om en forenkling af arbejdsgangen i forbindelse med fastsættelsen af et køretøjs afgiftspligtige værdi, kan vi helt tilslutte os, og den har jeg ingen yderligere kommentarer til.

Bjørn Poulsen (SF):

Udgangspunktet for lovforslaget burde efter SF's mening være, at det var billigere at have en miljøvenlig bil end en ikkemiljøvenlig bil. Det synes vi ville være det rigtige, og det ville da i hvert fald være det rigtige sigte med dette forslag.

Derfor er vi ikke så vilde med selve forslagens indhold med hensyn til, hvor meget priserne bliver på sammenlignelige biler med og uden katalysator. Den henvendelse, som den konservative ordfører omtalte, fra automobilimportørerne, viser jo noget om nogle prisforskelle på biler med og uden katalysator, som måske nok er meget uheldig, hvis man vil have dette her indført så hurtigt som overhovedet muligt, og det vil vi gerne fra SF's side.

Men vi vil da i udvalget kigge på dette forslag. Hvordan vi så stemmer til sidst, må udvalgsarbejdet afgøre.

Med hensyn til ændringerne i forbindelse med værdiansættelsen for nye biler og lign. synes vi, at ministerens forslag er dejlig ubureaukratisk.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan støtte lovforslaget. Det må være helt naturligt med de afgifter, der er på biler, at når man stiller nye krav som f.eks. dette om katalysatorer, så sætter man også afgiften ned. Man kan stille det spørgsmål, om afgiftsnedsættelsen er tilstrækkelig. Det har jo også været nævnt af fru Else Theill Sørensen, og det er en af de ting, som vi må kigge på i udvalget, men efter min mening må der selvfølgelig være fuld kompensation for de krav, man stiller, når man ser på, hvilke afgifter vi tillader os at lægge på en ny bil her i Danmark.

Glistrup (FP):

I hele den vestlige OECD- og GATT-verden er der vist almindelig enighed om, at bilosgerne skal nedbringes, men så udbød der jo en krig om, hvordan man skulle gøre det, mellem den tyske bilindustri, der havde én måde at gøre det på, og den amerikanske, der havde en anden måde at gøre det på.

Da det var ganske naturligt, at EF sluttede op om tyskerne, kom SF til det resultat, at de skulle forsøge at genere EF, og så fremsatte de et forslag med det for os fodboldelskere dejlige navn B 93 om, at man skulle følge USA frem for Tyskland. Så snart SF slår en fjært, buldrer medierne jo og støtter selvfølgelig SF, og den borgerlige regering – det var i dens allerførste samling – lader sig blæse omkuld af medierne og svigter vore EF-partnere. Det har så ført til denne enorme tragedie, vi har oplevet på dette område, hvor Danmark har spillet dummepeper og bajads i EF nu i 4-5 år og faktisk ødelagt, i al fald sinket mulighederne for en fornuftig ordning vedrørende disse bilosproblemer, bare fordi man skulle følge det, som SF og medierne spillede op til.

Miljømæssigt er der næppe nogen som helst tvivl om, at den tyske ordning, EF-ordningen, er den rigtige, og derfor påpegede Fremskridtspartiet, da vi for snart mere end en hel måned siden sidst diskuterede dette i Folketinget – det var den 9. december 1988 – at det ud fra en miljømæssig betragtning var den tyske ordning, vi skulle følge, og det står vi fuldstændig fast ved.

[Gillstrup]

Men så bliver det svært for Fremskridtspartiet, for på den ene side er det ganske klart, at i miljøteknisk henseende er der med dette forslag, hvor nok hånden er skatteministerens, men åndens, osens, er miljøministerens, tilsyneladende tale om en skattelettelse, og det kan vi godt lide i Fremskridtspartiet. Men efter at have studeret forslaget nærmere er det meget begrænset, også efter skatteministerens egne provenuoverslag, hvad der i grunden er af skattelettelse i det.

Derfor vil vi sige: Lad os behandle hver del for sig. Dette forslag er som led i den dårlige danske miljøpolitik kritisabelt og skal forkastes, og derfor stemmer vi nej til dette forslag. Men lad os så tage fat på registreringsafgiften, og her er Fremskridtspartiets udspil det, at vi nok skal vente, til vi ser, hvordan det går med den EF-dom, der antagelig kommer her hen imod grundlovsdag.

Men vi kan i hvert fald tage et skridt her og nu, og det er det, Fremskridtspartiet vil på dette område. Vi kan ganske roligt nedsætte de gældende registreringsafgiftssatser med 10 pct. Bevares, finansministeren vil måske nok umiddelbart tro, at man tabte en milliard kroner eller sådan noget lignende ved at gøre det, men det er jo slet ikke sandheden, for selvfølgelig ville der, hvis man nedsatte registreringsafgiften klækkeligt, blive langt flere bilkøb, og det ville være godt, for ih, hvor har vi brug for mange flere biler her i Danmark både af hensyn til familiernes og arbejdspladsernes udvikling. I virkeligheden ville staten nok tjene på det, for når der sælges flere biler, kommer der selvfølgelig mere ind i registreringsafgift. De penge bliver selvfølgelig flyttet fra nogle andre varer, som der nok også er afgift på, men da der ikke er så store afgifter andre steder som på biler, vil vi faktisk tro, at som følge af den afgiftsstruktur, vi har i dette land, vil en 10 pct.'s nedsættelse af registreringsafgiften, som er det, Fremskridtspartiet går ind for her og nu, faktisk føre til et større provenu, fordi 90 pct. af de nuværende registreringsafgiftssatser stadig væk vil give ganske betragtelige milliardbeløb i kassen på grund af det mersalg af biler, som bliver følgen.

Det er vor løsning på denne problemstilling, og derfor kan vi med god samvittighed over for både miljøpolitik, EF-politik og skattepolitik sige nej til det foreliggende forslag, og så må vi se nærmere på den oldnordiske registreringsaf-

giftsordning, når vi engang har fået EF's retningslinjer i form af den dom, som forhåbentlig går Danmark meget kraftigt imod. Jeg håber inderligt, at den kommer før grundlovsdag, for så har vi i hvert tilfælde et godt frihedsgrundlag at holde grundlovsdag på i 1989.

Elisabeth Arnold (RV):

Når man skal have folk til at ændre vaner, er det altid et godt princip at gøre sig klart på forhånd, om man vil straffe dem, der bærer sig ufornuftigt ad, eller belønne dem, der bærer sig fornuftigt ad.

I det foreliggende lovforslag har man prøvet at sige, at vi i hvert fald vil kræve en mindre grad af idealisme hos folk, der vil køre med miljøvenlige biler, end den, de skulle have, før lovforslaget blev fremsat.

Afgiften af den katalysator, som biler skal have sat i for at leve op til de normer, Folketinget har vedtaget, bliver de bilejere, der vil køre i miljøvenlige biler, lettet for. Det betyder ikke, at biler, der er miljøvenlige, nu koster mindre eller blot det samme som almindelige biler; de koster stadig væk mere, men de slipper for afgiften, og det synes vi i hvert fald er et skridt på vejen.

Resten af forskellen mellem almindelige biler og miljøvenlige biler må man kunne klare på anden vis. Det kan undre én, når man ser på den oversigt, vi har modtaget fra Automobilimportørernes Sammenslutning, og som flere ordførere tidligere har været ind på, at forskellen i prisen på en bil med og en bil uden katalysator kan svinge ganske kraftigt, selv når man tager afgiften fra, og så er det måske ikke så vigtigt, om en bil koster 1 mio. kr. eller 999.000 kr. Det kunne godt være, at forhandleren kunne kompensere for det, katalysatoren kostede, hvis det faktisk er sådan, at en katalysator kun koster 5.000 kr. plus moms.

Dette her er i hvert fald et skridt på vejen, og fra Det Radikale Venstres side kan vi kun tilslutte os lovforslaget.

Bøllmann (CD):

Efter lovforslagets tekst skal vi diskutere en afgiftslempe for motorkøretøjer. Det er jo noget, vi ikke er særlig forvænt med her i Tinget, men ved nærmere gennemgang af baggrunden for forslaget viser det sig også, at der faktisk er tale om en afgiftsforhøjelse, og det er noget helt, helt andet.

[Bollmann]

Når jeg påstår, at det er en forhøjelse, er det selvfølgelig, fordi man først stiller krav om montering af katalysatorer, der så belægges med afgift. Herefter giver man så kun en delvis rabat, og det synes vi er en meget dårlig fremgangsmåde.

Ministeren siger i sin fremsættelsestale, at nedsættelsen svarer til afgiften af merprisen for en bil med katalysator. Det mener vi ikke stemmer overens med de oplysninger, vi har i CD om prisdifferencierne. Jeg mener, at efter de oplysninger, vi har, ligger de på et væsentligt højere beløb – jeg tror oppe i nærheden af det dobbelte i gennemsnit.

Når vi så ser på det svar, miljøministeren har givet hr. Gade i juli, underer det os faktisk, at regeringen vil nøjes med så lille et beløb. Miljøministeren sagde dengang bl.a., at eventuelle prisdifferencier ville blive udjævnet ved udformningen af afgiftslempelsen.

CD har tidligere i firkloverregeringen støttet forslaget og også indførelsen af katalysatorer, men forudsætningen var jo, at merprisen blev kompenseret fuldt ud gennem en afgiftsnedsættelse. Som jeg sagde før, mener vi ikke, det er tilfældet, og derfor er forudsætningerne ikke mere til stede.

Som det fremgår af det, jeg har sagt, er vi faktisk dybt skuffet, og jeg kan oplyse, at netop sagen her, som jo tilsyneladende får et flertal, gør, at vi vil fremskynde vores arbejde med at komme med forslag om en mere generel nedsættelse af registreringsafgiften på motorkøretøjer. Jeg kan love, at det forslag kommer til at indeholde en nedsættelse på mere end 10 pct.

Knud Lind (FP):

Når jeg tager ordet, er det, fordi jeg var ordfører vedrørende det beslutningsforslag, der var til første behandling den 9. december 1988, og jeg vil sådan set godt følge det, vores ordfører sagde, op og sige til ministeren, at dette forslag er et resultat af miljøministerens fortid som radikal miljøpolitisk ordfører og af det nære samarbejde, som der tidligere har været mellem Det Radikale Venstre, SF og Socialdemokratiet. Faktisk kan det undre én, for jeg mener, at Venstre og De Konservative går ind for EF, som de nu engang har sagt ja til, og så står vi i dag med et forslag, som reelt betyder, at man er nødsaget til at foretage nogle ændringer i vores lovgivning, fordi man ønsker en helt anden

norm for vores biler herhjemme end den, man kunne have fået ved at følge den almindelige EF-norm for køretøjer.

Jeg vil også godt sige til ministeren, at nu har jeg kigget forslaget igennem, og det er såmænd ikke, fordi jeg skal blande mig så meget, men jeg mener faktisk, der er en enkelt ting, man måske har glemt for så vidt angår reservedele. Det er jo ikke sådan, at disse katalysatorer varer i al evighed. Jeg ved, at man i Tyskland har lavet nogle værksteder specielt for disse katalysatorer, idet man kan genbruge nogle dele fra dem, og det er da kun en god tanke, men det har man ikke tænkt på herhjemme; det har jeg tidligere spurgt miljøministeren om.

Nu er det også noget nyt, men sagen er jo, at disse biler på et tidspunkt skal have en ny katalysator. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at der i lovforslaget står noget om brugte biler, men der står ikke noget om reservedele som sådan, og det er jo faktisk denne reservedel, den specielle katalysator, der gør, at der bliver tale om en afgiftsnedsættelse, hvis man i det hele taget kan kalde det det. Man kunne have klaret sig bedre ved at følge EF end ved at gøre det, man har gjort her, og jeg vil gøre opmærksom på, at der også er et reservedelsproblem.

(Kort bemærkning).

Glistrup (FP):

I anledning af hr. Bollmanns glade budskab om en nedsættelse af registreringsafgiften med mere end 10 pct. skal jeg gerne bekræfte, at Fremskridtspartiet mener, der er plads til en større nedsættelse end 10 pct., uden at det vil indebære noget provenutab.

Når vi alligevel ikke vil foreslå mere end 10 pct. i første omgang, beror det på, at der er så mange enkeltheder i registreringsafgiftsloven, der ærligt talt ikke passer ret godt sammen, og som der derfor er god grund til at foretage separat bearbejdelse af. Vi mener, at de penge, der er til rådighed efter lettelserne i registreringsafgiften ud over den 10 pct.s nedsættelse, som vi opfatter som en ambulancetjeneste, der haster, til den bilbranche, som kartoffelpestpartierne har ødelagt, skal deles ud, sådan at urimeligheder i loven bliver udjævnet, mens de 10 pct. er en generel nedsættelse af de nuværende satser med 10 pct.

Når vi gerne vil vente med anden fase, beror det på, at vi i denne sag ud over CD og Frem-

[Glistrup]

skridtspartiet har en tredje nok så magtfuld kraft til at hjælpe os, nemlig EF-Domstolen, og vi vil gerne se, hvor mange af uhyrlighederne EF-Domstolen fjerner, for dem skal vi selvfølgelig ikke bruge kræfter på her i Folketinget at slås mod.

Derfor vil jeg opfordre CD til i forbindelse med de overvejelser, de nu går i gang med, at sige: Skal man ikke inddele sagen i 2 faser, dels et hurtigt forslag om at få i hvert fald bilbranchen reddet nogenlunde torskoet igennem, dels et forslag efter EF-dommen?

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Der var en enkelt ting, som jeg desværre glemte sidste gang.

Jeg vil godt spørge ministeren, om han har gjort sig nogle overvejelser over, hvad ønsket om et andet miljøkrav til katalysatoren, altså US-miljøkravet, vil koste bilimportører m.v. Jeg tænker på det indre marked og de importører herhjemme, som eventuelt får nogle problemer. Jeg ved ikke, om ministeren har overvejet disse ekstraomkostninger.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Hensigten med dette lovforslag er at fremme salget af miljøvenlige biler, og det sker ved at sige, at der i praksis ikke skal betales registreringsafgift af det, det koster at montere en katalysator i bilen. Vi siger altså til bilisterne: Hvis I monterer en katalysator i bilen, slipper I for at betale registreringsafgift af denne.

Teknikken i forslaget er så, at der simpelt hen indføres et fradrag i afgiften på 11.000 kr. for personbiler, 5.800 kr. for visse varevogne og 1.200 kr. bl.a. for hyrevogne, hvis disse køretøjer er forsynet med katalysator.

Som også flere har været inde på, er lovforslaget det andet led i det forslag til folketingsbeslutning om miljøvenlige biler, som miljøministeren tidligere har fremsat.

Hr. Bollmann var inde på, at disse nedslag i registreringsafgiften ikke er tilstrækkelige til at dække registreringsafgiften af de katalysatorer, der eventuelt påmonteres bilerne. I afgørelsen af, hvor store disse fradrag i afgiften skulle være, har regeringen taget sit udgangspunkt i oplysninger, som vi har indhentet udefra, og den afgiftslempelse, som er indeholdt i forslaget, svarer til afgiften af det, som er den gennem-

snitlige pris – efter de oplysninger, vi er i besiddelse af – for en katalysator, nemlig ca. 5.000 kr. + moms. Dette tal er baseret på oplysninger fra sammenslutningen af bilfabrikanter i EF, som siger, at biler under 1,4 liter gennemsnitlig vil stige 13 pct. i pris svarende netop til ca. 5.000 kr. i forhold til andre biler.

Sammenslutningen af bilfabrikanter i Japan har oplyst, at man forventer prisstigninger på mellem 4.000 og 7.000 kr., så dette tal, der er udgangspunktet for regeringens forslag, er ingenlunde et tilfældigt tal. Efter alt, hvad der foreligger oplyst, vil de fradrag i registreringsafgiften, som regeringen her foreslår, være tilstrækkelige til i praksis at fjerne afgiften på de katalysatorer, der monteres på bilerne.

Hr. Knud Lind stillede det spørgsmål, hvilke konsekvenser miljøministerens forslag om montering af katalysatorer vil få for bilimportørerne. Jeg har egentlig meget svært ved at se, at det skulle få specielle konsekvenser for bilimportørerne. Jeg ved ikke, hvad det er, hr. Knud Lind i givet fald tænker på skulle være konsekvenserne for bilimportørerne. I det øjeblik det eventuelt bliver et obligatorisk krav, vil der jo gælde de samme vilkår for alle bilimportører. Det, vi altså sikrer med denne del af pakken, er, at montering af katalysatorer i det mindste ikke får den virkning, at der også skal betales en højere registreringsafgift.

Jeg har egentlig forstået både hr. Knud Lind og hr. Glistrup sådan, at selv om der blev sagt mange negative ting om den miljøpolitiske side af denne sag, så ville Fremskridtspartiet i det mindste støtte dette forslag, der altså tager sigte på at afbøde afgiftsvirkningerne.

Jeg har også tilladt mig at betragte hr. Bollmanns udtalelser sådan, at selv om han måske kunne ønske sig mere vidtgående tiltag, betragter han dette som bedre end ingenting.

På den baggrund mener jeg at kunne rette en tak faktisk til alle for en positiv modtagelse af dette forslag, og det er jeg selvfølgelig meget glad for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatte- og Afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 154:

Forslag til lov om ændring af lov om forskellige forbrugsafgifter.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 10/12 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Stavad (S):**

Dette lovforslag er jo en følge af den forlængelse af 2-døgns-reglen, som regeringen ved økonomiministeren aftalte omkring 1. december 1988. Derfor står vi ligesom i en bunden situation, og jeg vil da godt sige som vores indgangsvinkel til dette her, at vi synes, det var en dårlig aftale, økonomiministeren og regeringen indgik. Vi synes, det var utilfredsstillende, at man i betragtning af den vitale betydning, disse regler har for Danmark, ikke – hvis økonomiministeren ikke kunne nå en tilfredsstillende løsning – lod statsministeren tage sagen med til topmødet i Grækenland. Jeg mener, at det ville have været rigtigt. Jeg tror også, at statsministeren kunne have fået en bedre aftale, og det havde været en markering af, hvor vigtigt det er for Danmark, at vi holder fast i disse regler, hvis vi i øvrigt skal løse de problemer, vi har.

Det er jo heller ikke bare sådan, at regeringen har kapituleret i forhold til de strammere regler, man lavede tilbage i marts-april 1987, men ud over at vende tilbage til de større beløb, som man kan tage varer med for over grænsen, har man aftalt nogle meget væsentlige forhøjelser af beløbene, så vi nu bevæger os fra 2.200 kr. for enkeltvarer fra 1. februar til 2.500 kr. fra 1. juli, og 1. januar 1990 kommer vi op på 2.700 kr.

Begrundelsen fra regeringens side for at acceptere dette er, at det er den normale inflation. Men problemet er bare, at de varegrupper, som er mest grænsehandelsfølsomme, ofte er teknologisk højt udviklede varer, som ikke har ople-

vet disse prisstigninger. Derfor betyder det rent faktisk, at man kan tage flere og flere slags varer med over grænsen uden at støde mod loftet.

Det, vi derfor må tage stilling til nu, er, om vi med den aftale, der er indgået, og som er på plads, vil undlade at gøre noget. Det mener jeg vil være uansvarligt, og vi må fra Socialdemokratiets side sige, at vi er nødt til at gøre noget, hvis ikke grænsehandelen skal eksplodere på en fuldstændig uacceptabel måde. Derfor kan vi også gå positivt ind i diskussionen om, hvordan vi får løst dette problem.

Nu kan vi normalt rose Skatteministeriet for at komme med lovforslag, der har nogle meget gode og fyldige bemærkninger, men jeg synes, de er lidt tynde i dette lovforslag. Vi kan ikke se, hvor meget de enkelte ændringer koster, og derfor bliver der nogle ting, vi skal have undersøgt nøjere under udvalgsarbejdet. Der er allerede fra branchernes side rejst nogle spørgsmål, og vi vil i hvert fald gå ind til udvalgsarbejdet med et åbent sind, for at vi kan få lavet dette bedst muligt med henblik på at tackle grænsehandelsproblemet.

Det, vi imidlertid skal gøre os klart, er, at dette forslag under ingen omstændigheder vil betyde mindre grænsehandel, fordi de varer, som vi lemper afgiften på, alle sammen er varer, som man i dag overhovedet ikke kan bringe over grænsen. Derfor står vi sandsynligvis i den situation, at vi, også selv om det, der her foreslås, gennemføres, vil opleve en stigende grænsehandel, og vi synes, det er meget, meget betænkeligt især af hensyn til de handlende, at vi kommer til at opleve en pendling, som ingen af os bryder os om.

Der er ingen anvisning af, hvor pengene skal komme fra. Det er sådan, at hver gang der er noget, regeringen gerne vil, så siger den: Jamen vi behøver ikke at interessere os for statsfinanser og betalingsbalancen. Men hver gang oppositionen kommer med et forslag om nogle få millioner kroner, så skældes vi ud for at være uansvarlige. Ministeren må vel kunne give et eller andet bud.

Jeg vil godt sige til brancherne, at vi vil gerne lytte til de meldinger, der kommer derfra, men man må altså også se på sine egne systemer, for på de prisforskelle, der er mellem en dansk vare og en tilsvarende tysk vare, er afgiftsforskellene en del af forklaringen, men også kun en del, og forudsætningen for, at vi kan få en acceptabel