

[Helge Mortensen]

Med vedtagelsen af ændringsforslaget indstiller Socialdemokratiet lovforslaget til vedtagelse.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sættes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 70 stemmer (S, SF, CD og KRF) mod 59 (KF, V, FP og RV).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje 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. Første behandling 12/1 89. Betænkning 10/3 89. Anden behandling 14/3 89. Tillægsbetænkning 15/3 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Stavad (S):

Af tillægsbetænkningen fremgår det, at CD agter at stemme imod lovforslaget. Det kunne der være idé i på det tidspunkt, da man afgav tillægsbetænkningen. Der er imidlertid sket det i mellemtiden, at vi har vedtaget et beslutningsforslag om skærpede normer for bilers udstødning, som CD også stemte imod, men som er

vedtaget. Det betyder, at hvis dette forslag forkastes, vil miljørigtige biler blive 11.000 kr. dyrere.

Fra og med 1. oktober 1990 kan man kun indføre biler, der opfylder disse krav. Derfor vil en forkastelse af dette forslag, efter at beslutningsforslaget er vedtaget, indebære, at man faktisk stemmer for, at afgiften på biler fra 1. oktober 1990 generelt skal være 11.000 kr. højere. Fra 1. april og indtil 1. oktober 1990 vil det kun være de miljørigtige biler, som man frit kan vælge at købe, der vil være de 11.000 kr. dyrere.

Derfor vil jeg spørge CD, om ikke CD's holdning, som den er tilkendegivet i tillægsbetænkningen, med den udvikling, der er sket senere, er forkert, og om ikke vi kan forvente, at CD sammen med et flertal i Folketinget vil sikre, at den ekstraudgift, som miljøudstyret betyder, ikke bliver belagt med afgift.

Er det ikke rigtigt forstået, at CD ikke ønsker en højere afgift på biler? Det håber jeg vi får afklaret, inden vi når frem til afstemningen her ved tredje behandling.

Glistrup (FP):

Størstedelen af det foreliggende lovforslag er rent kvantitativt en fornuftig afbureaukratisering, som jeg tror hele Folketinget vil kunne støtte. Men det tør vel nok siges, at når skatteministeren så kobler en bestemmelse på det, nemlig § 1, nr. 1, som går ud på yderligere at cementere den meget, meget uheldige katalysatorpolitik, som regeringen har indskibet sig i, bliver lovforslagets helhed af en sådan karakter, at enhver, der ikke vil udsætte sig for berettiget kritik for at føre hovsapolitik, må stemme nej til lovforslaget.

Jo mere man fordyber sig i katalysatorer efter amerikansk model og den måde, de virker og navnlig ikke virker på, den måde, de er afpasset efter det californiske klima og efter det amerikanske kørselsmønster på, den måde, det viser sig at de forøger forureningen på, så snart der bliver noget i vejen med dem teknisk – hvad der meget let bliver – jo mindre tvivl er der om, at vi her står over for 1980'ernes stænklappaffære.

Det vil blive således, at de, der i dag stemmer for dette lovforslag, vil blive udsat for mindst den samme kritik som dem, der i sin tid sagde ja til Hans Hækkerups stænklapper. Sådan er det simpelt hen, og andet kan man ikke nå frem til, når man forsøger at beskæftige sig med disse ting.

[Gillstrup]

Hr. Stavad siger: Jamen nu har Folketinget jo vedtaget noget om, at man vil have disse svinekatalysatorer. Det var nu ikke hr. Stavads udtryk.

Hr. Stavad fremhævede, at man planlægger fra 1. oktober 1990 at gå over til at bruge disse katalysatorer. Jeg tror, at før vi er nået frem til 1. oktober 1990, er der kommet så meget frem om det, at den beslutning, der er taget på det nuværende grundlag, er ophævet.

I øvrigt rodede formanden for Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg, så vidt jeg erindrer fra tiden før påske, tidspunkterne sammen. Folketinget vedtog først B 28, og derefter blev den tillægsbetænkning afgivet, hvori CD meddelte, at man ville stemme imod. Men det er selvfølgelig en teknisk detalje i helheden.

Det afgørende er, at jo mere man befatter sig med det forureningsmæssige i det, jo klarere bliver det, at katalysatorer på danske biler vil forøge bilosen, forøge de luftforureningsulemper, der er tale om.

Det har været en svær og lang kamp at komme frem til den viden, for regeringen har jo stort set alene villet benytte de SF-eksperter, som har sagt god for katalysatorerne. Hvis man derimod går ud og spørger de folk, der virkelig skulle have begreb om det, på Danmarks Tekniske Højskole og andre steder, får man at vide: Vi er skam ikke blevet spurgt, for vi vil ikke have de standpunkter, som regeringen gerne vil have som svar.

Men nu har vi på affyringsrampen et væld af spørgsmål til miljøministeren, hvor vi led for led tager op, hvordan dette virker forureningsforøgende. Når vi har været igennem hele denne serie af besvarelser fra miljøministeren, tror jeg, at alle og enhver vil kunne indse, at det forureningsmæssigt er en gevaldig fejl, man begår.

Der er i og for sig kun én eneste i dette land, som vil kunne være tilfreds, hvis Folketinget siger ja til det foreliggende forslag, og ham synes jeg vi skal sende en hilsen – det er Steen Steensen oppe i Ranum – for det er en af de mest eklatante bekræftelser på det, der jo er hele hans grundlæggende filosofi og opfattelse, nemlig at forureningsagen bruges til én eneste ting, nemlig som alibi for SF til via kontrol over de danske medier faktisk at få partierne her i Folketinget til at danse efter sin pibe.

Det er jo det, der sker ved gennemførelsen af dette forslag. Man taler om forurening, men

det, man i virkeligheden vil, er at sætte foden på nakken af bilfolket og lade embedsmændene i meget vidt omfang komme ind på at dirigere den meget, meget betydelige del af det danske samfundsliv, som bilfolket udgør.

Men ud over, at SF altså har det formål og har fået folk med på det, fremgår det efterhånden med enorm tydelighed, at SF bringer os i miskredit i forhold til EF. EF har den rigtige miljøpolitik på dette område. Det er EF's Ministerråd, der har fulgt den mest miljøvenlige kurs, som overhovedet er fulgt på dette område, i hvert fald når man henser til danske kørselsmønstre. Det er helt og aldeles forfejlet at tro, at USA-normer er bedre for den danske miljørenhed end EF-normerne på dette område.

Men der er kommet noget frem efter tillægsbetænkningens afgivelse i Skatte- og Afgiftsudvalget, nemlig en lang, lang række svar fra skatteministeren, som er kommet inden for den sidste uges tid, altså efter tillægsbetænkningens afgivelse, og som meget klart viser, hvordan vi kører ud på kollisionskurs med EF.

EF har bestandig fulgt sin miljørigtige konflikt med USA-normerne ned gennem årene, senest bekræftet ved den fælles holdning, som EF's Ministerråd mod det tilbagestående SF-Danmarks stemmer fik fastslået så sent som i november måned i 1988. Derefter har EF ganske klart over for Holland, der har villet gennemføre en lignende afgiftsnedsettelse som den, ministeren nu kommer med, meddelt, at man anlægger sag og protesterer imod den måde, som Holland opfører sig på.

Nu viser det sig, at det, som skatteministeren vil gøre her, er, at han vil nedsætte prisen på katalysatorbiler i Danmark med 11.000 kr., og det siger han er mindre end de 3.000 kr., som hollænderne vil nedsætte med. Og ud fra synspunktet, at 11 er mindre end 3, siger skatteministeren, at så bliver resultatet, at der ikke er nogen, der vil anlægge sag mod Danmark.

Det har han også fået Justitsministeriet til at afgive en erklæring om, idet Justitsministeriet som sin eneste grund henviser til, at den danske lov jo er en afgiftslov. Men det holder heller ikke, for den hollandske lov, som der er rejst sag i anledning af, er også en afgiftslov.

Dertil kommer, at det siger sig selv, at ét er, at man kan føre en fri afgiftspolitik, hvis det er begrundet i afgiftsmæssige hensyn, men det fremgår jo ganske klart af skatteministerens fore-

[Gillstrup]

læggelsestale og hele forhistorien med miljøministerens B 28 osv., at det her ikke i realiteten er et afgiftslovsforslag. Det er et sted, hvor man bruger afgiftsinstrumentet til at føre anti-EF-politik. For det er jo i og for sig det eneste, der er målet med det. Formålet er at drille EF, og derfor er forholdet det, at den begrundelse, som Justitsministeriet giver, ikke holder.

Men bortset fra, at der altså er blevet oplyst en hel del ting, har skatteministerer stadig forsøgt at tilsløre andre ting i relation til vores EF-lovstridighed, nemlig begrundelsen fra EF's side for at hævde, at Holland handler i strid med de regler, der gælder i EF. Dér henviser skatteministeren i sin besvarelse til, at det er på grund af almindelig høflighed over for EF, at man ikke offentliggør, hvad EF har skrevet til den hollandske regering. Det er en af de undskyldninger, man næsten altid møder, når folk har en sag – som skatteministeren i dette tilfælde – der ikke tåler dagens lys. Så siger man: Det må vi iagttage tavshed med af hensyn til nogle andre – her af hensyn til EF.

Jeg er ganske sikker på, at EF meget gerne ville have de argumenter, som man har fremført over for den hollandske lovgivning, frem i lyset, fordi de jo lige præcis er det, der er relevant nu.

Det viser sig, at den danske regering, der har haft en ganske klar notifikationspligt over for EF, ikke den dag i dag har notificeret det, man gennemfører over for EF. Til trods for, at miljøministeren gentagne gange har sagt, at det, hun laver, er EF-stridigt, og at der må forventes en EF-domstolssag, har den danske regering bevidst undladt at notificere over for EF. Man skal have sendt et eller andet almindeligt brev, der ikke har karakter af notifikation, på et meget sent tidspunkt omkring månedsskiftet januar-februar, til trods for at denne sag har været behandlet igennem en så lang periode, som tilfældet er.

Derfor er der ikke nogen som helst tvivl om, at hvis man enten støtter dansk medlemskab af EF eller støtter rent dansk miljø, stemmer man nej til det foreliggende lovforslag. (*Klapsalve fra tilhørerpladserne*).

Formanden:

Det må man ikke.

Bollmann (CD):

Hr. Stavad har ret i, at CD gerne ser, at afgif-

terne på motorkøretøjer er de lavest mulige; det er helt sikkert. Det er også muligt, at han formelt har ret i sine øvrige betragtninger, og det er selvfølgelig pænt af hr. Stavad, at han er så hjælpsom over for CD.

Jeg tror nu nok, at vi selv kan finde ud af, hvordan vi skal stemme. Vi stemmer fortsat imod lovforslaget. Vi gør det, fordi vi mener, det under udvalgsarbejdet er bevist, at der ikke gives fuld dækning for afgiften.

Men uanset om det nu er mig eller ministeren, der har ret med hensyn til, om der gives fuld dækning – det har jo noget med gennemsnit og lignende at gøre – er det i hvert fald helt sikkert, at miljøministerens tidligere udtalelser om, at bilisterne skulle have fuld dækning for ekstraudgifter i forbindelse med katalysatorer, i hvert fald ikke er opfyldt, og det er en grund mere til, at vi ikke stemmer for lovforslaget.

Må jeg så sige, at der jo efterhånden er rejst så megen tvivl om, hvorvidt katalysatorer hjælper på den måde, som man påstår, at det næsten i sig selv kan være en grund til at stemme imod.

Jeg skal endelig til hr. Stavad sige, at det, der blev stemt om for nylig, var et beslutningsforslag om, at man skulle følge nogle intentioner. Men det her er et lovforslag; der er altså forskel. Det er da rigtigt, at som det ser ud i øjeblikket med flertallet, er der meget, der tyder på, at det bliver til lov engang – eller til faste regler. Men det er det altså ikke nu, og derfor stemmer vi, som det står i tillægsbetænkningen, imod lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg så for et stykke tid siden i B.T., at hr. Ivar Hansen udtalte sig vedrørende mange af de miljømæssige beslutninger, der tages herinde på tinge. Hr. Ivar Hansen udtalte bl.a. – jeg kan det ikke ordret – noget i retning af, at vi skulle passe på, at vi ikke i Folketinget vedtog for hurtige hovsaløsninger. I hele dette interview gik det klart igennem som en rød tråd, at Venstre fremover ønskede ligesom at slå bremserne i for disse miljøpolitiske hovsaløsninger.

Her har vi så en miljøpolitisk hovsaløsning af virkelige dimensioner, og derfor ville det egentlig være rart, at man fik at vide fra hr. Ivar Hansen, om den var med i de tanker, som hr. Ivar Hansen gjorde sig om disse mange milliarder,

[Knud Lind]

der bliver smidt ud af vinduet, som det lød i dette interview. Det kan være, skatteministeren kan svare på det.

Samtidig vil jeg sige til skatteministeren, at jeg gerne havde set, at dette lovforslag ikke bare var lagt frem til almindelig orientering for EF, men at man havde lavet en reel forespørgsel i EF vedrørende forslaget set i relation til det hollandske.

Stavad (S):

Først en lille bemærkning til hr. Glistrup. Jeg har faktisk styr på rækkefølgen, hr. Glistrup. Tillægsbetænkningen er afgivet i Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg den 15. marts 1989. Beslutningsforslag nr. B 28 om skærpede normer for bilers udstødning er vedtaget i Folketinget den 17. marts, og derfor er det rigtigt, som jeg sagde, at tillægsbetænkningen er afgivet, inden vi vedtog beslutningsforslaget.

Men jeg synes nok, at det er en meget særpræget forklaring, hr. Bollmann giver på, at CD nu vil stemme nogle højere afgifter for biler igennem Folketinget ved at nedstemme et forslag om en nedsættelse af afgiften på 11.000 kr.

Hr. Bollmann havde for det første den forklaring, at miljøministeren på et tidligere tidspunkt skulle have sagt, at man ville give fuld dækning, og det mener hr. Bollmann så ikke er sket. Hr. Bollmann mener altså, at de, der skal købe nye biler, skal betale 11.000 kr. ekstra, fordi han ikke kunne få 13.000 kr., eller hvor meget der nu skal til; det synes jeg nok er en meget særpræget forklaring.

Den anden del af hr. Bollmanns forklaring var, at det jo kun var en folketingsbeslutning, der blev vedtaget om indførelse af skærpede normer for bilers udstødning. Jeg har da forstået det sådan – og det kan så være et spørgsmål til miljøministeren – at vi med den folketingsbeslutning har truffet den endelige afgørelse herom i Folketinget, og at den ikke skal efterfølges af en lovgivning, og hvis det er rigtigt forstået – og det tror jeg at jeg får bekræftet – er situationen jo den, at Folketinget har truffet endelig beslutning, og hvis der skal ske ændringer, skal Folketinget træffe en anden beslutning.

Derfor kan jeg kun konstatere til min meget store undren, at Centrum-Demokraterne, der jo ellers holder mange festtaler om bilafgifter, ønsker, at bilejeren, hvad enten det er ham med

den lille bil eller ham med den større bil, skal betale 11.000 kr. mere i afgift til staten, fordi CD stemmer imod forslaget. Jeg skal huske at nævne det, når vi mødes ude i forsamlingshuse, hr. Bollmann. Jeg synes, det er en meget underlig adfærd i forhold til den måde, som CD i øvrigt forholder sig til afgifter på biler på.

(Kort bemærkning).

Glistrup (FP):

Til hr. Stavad er der kun at sige, at forudsætningen for, at man kan få denne 11.000-kroners-reduktion, er, at man er så dum, at man køber en katalysatorbil. Og køber man en katalysatorbil, påføres man ekstra omkostninger både til købet, til brændstoffet og senere til alverdens reparationer, som er meget, meget større end 11.000 kr.

Derfor er det jo at bondefange folk at sige, at de får deres bil 11.000 kr. billigere, for det gør de ikke. De skal lade være med at købe disse beskidte og svinende katalysatorbiler. Det er simpelt hen det, vi skal opfordre befolkningen til, sådan at vi kan få et rent og godt miljø.

Når så hr. Stavad siger, at Folketinget jo den 17. marts har vedtaget, at fra 1. oktober 1990 går man over til at føre denne rædselsfulde katalysatorpolitik, vil jeg erindre hr. Stavad om, at Folketinget så ofte har vedtaget et eller andet. Man vedtog også i oktober 1986, at man skulle betale renteafgift den 20. august 1988, og hvad blev resultatet? Simpelt hen at man ikke kom til at betale denne kartoffelafgift den 20. august 1988.

Der er meget, der peger i retning af, at resultatet bliver, at vi måske endda får et forbud mod katalysatorer inden 1. oktober 1990. For når vi virkelig kommer til bunds i teknikken og får de virkelig sagkyndige til at udtale sig om det, vil det vise sig, at katalysatorer er mere skadelige, som jeg sagde, end stænklapperne var det i 1950'erne.

Derfor skulle det ikke undre mig, om vi aldrig nogen sinde oplever, at der kommer flere katalysatorbiler på gaden end dem, der er i øjeblikket, og det er som bekendt kun de 3-4 biler, som skatteyderne har betalt, og som tilhører Miljøministeriet. Ingen andre end miljøministeren har købt katalysatorbiler i Danmark hidtil. Forhåbentlig vil ingen andre på noget tidspunkt gøre det. *(Klapsalve fra tilhørerpladserne).*

Formanden:

Jeg anmoder om, at der ikke sker tilkendegivelser fra tilhørerne.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Til hr. Stavad skal jeg på justitsministerens vegne – for det er strengt taget justitsministerens område, efter at forslaget er vedtaget – bekræfte, at der ikke skal ny lovgivning til, men at der skal udstedes en bekendtgørelse. Den er på vej, sådan at den bliver udsendt inden 1. april.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 112 stemmer (S, KF, SF, V, RV og KRF) mod 19 (FP og CD)

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 25:

Forslag til folketingsbeslutning om gratis insulin til sukkersygepatienter.

Af Qvist Jørgensen (S) og Agerschou (SF) m.fl.

(Fremsat 17/11 88. Første behandling 9/12 88. Betænkning 17/3 89).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 77 stemmer (S, SF og FP samt – ved en fejltagelse – 1 V) mod 56 (KF, V, RV, CD og KRF).

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 41:

Forslag til filmlov.

Af kulturministeren (Ole Vig Jensen).

(Fremsat 6/10 88. Første behandling 27/10 88. Betænkning 10/3 89).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Birthe Hansen (SF):**

Jeg skal kort redegøre for, hvorfor SF ikke er del af det flertal, som er nævnt i betænkningen.

Vi mener nok, der er positive ting i det tilsagn, kulturministeren har givet, men der er også negative ting, som vi ikke kan støtte.

Det positive først: Den filmfaglige indsigt, som de filmfaglige repræsentorer i Filminstituts og -centrals bestyrelser, vil fortsat være til stede, og det er vi tilfreds med. Vi kan også tilslutte os kulturministerens tilsagn om, at der af pengene til spillefilmproduktion overføres 1 mio. kr. til kopiering af spillefilm. Ligeledes kan vi tilslutte os tilsagnet om yderligere 1 mio. kr. til Filmcentralens produktion.

Det negative, som vi ikke kan støtte, er de 3 mio. kr., der yderligere tages til 50-50 pct.-ordningen. Vi mener, den i lovforslaget foreslåede forsøgsordning bør gennemføres på de betingelser, der står i lovforslaget, nemlig med de 15 mio. kr. Vi mener yderligere, at de 3 mio. kr., som de har taget, vil forringe det budget, man har til spillefilmproduktion, og det vil gøre det sværere for dem at leve op til det behov, der er for at skabe kvalitetsfilm til børn og unge.