

[Skatteministeren]

baggrunden for den skalaopbygning, som regeringen har foreslået i lovforslaget.

Jeg ser altså frem til et konstruktivt udvalgsarbejde, idet jeg hæftede mig ved, at fru Anne-Marie Meldgaard gav sin tilslutning til det principielle sigte, at vi skal have en ændret afgiftsberegning af brugte biler for at opfylde EF-dommen. Så må vi selvsagt gøre det på den mest praktiske måde, og regeringen har altså efter grundig overvejelse fundet, at dette forslag er den bedste måde at leve op til EF-dommen på. Men vi er selvfølgelig åbne over for de drøftelser, der kan blive om det i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 34:

Forslag til folketingsbeslutning om omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer efter miljømæssige kriterier.

Af Jes Lunde (SF) m.fl.
(Fremsat 8/2 91).

Forslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

SF foreslår, at registreringsafgiften af motorkøretøjer omlægges til en afgift, som udgør summen af beløb, der er afhængig af køretøjets afgiftspligtige værdi, brændstofforbrug pr. kørt km og udstødningen af såkaldte kvælstofoxider. Det er SF's opfattelse, at en sådan udformning af afgiften vil medvirke til, at Danmark efterhånden får en mindre forurenende køretøjsbestand.

Jeg skal da straks sige, at regeringen er enig med SF i, at det er vigtigt at få nedbragt bilforureningen. Vi har da også her i landet med virkning fra den 1. oktober sidste år indført obligatoriske normer for bilers udstødning, også med kvælstofoxider, svarende til de strenge svenske krav – og i øvrigt i god tid inden EF's fælles normer træder i kraft. Vi har også en lempeligere afgift på blyfri benzin – den blyfri benzin har nu en markedsandel på 60-65 pct. – så jeg synes egentlig godt, man kan sige, at vi allerede har gjort temmelig meget for at begrænse forureningen fra biler.

Hertil kommer, at den nuværende afgift, der er baseret på køretøjets værdi, har en række fordele i forhold til en afgift på grundlag af brændstofforbruget. Det skyldes, at prisen på en bil er noget af det nærmeste, man kan komme en fællesnævner for både motorydelse og -størrelse. Afgiften stiger således allerede i dag progressivt med et stigende brændstofforbrug; det synes jeg er meget vigtigt at fremhæve.

Den afgiftsordning, som SF har foreslået, vil i øvrigt skabe ganske mange problemer af administrativ karakter – problemer, vi ikke har med de gældende regler. Der vil således efter SF's forslag i den daglige administration skulle anvendes faktisk et uendeligt antal afgiftsskaler.

Biler, der afgiftsberigtiges som brugte, vil udgøre et særligt problem, fordi der ikke tidligere har været krav om fabrikanteklæringer, der kan danne grundlag for afgiftsberegningen.

Desuden kan jeg nævne, at motorudskiftning fra en svagere til en mere benzinbrugende jo i realiteten ikke kan kontrolleres effektivt uden etablering af en stor og ressourcekrævende administration.

Regeringen kan derfor ikke give sin tilslutning til det foreliggende forslag.

Anne-Marie Meldgaard (S):

Da vort partis ordfører i denne sag ikke er til stede, har jeg lovet at fremsætte vore synspunkter.

Socialdemokratiet er positivt over for hensigten i beslutningsforslaget. Forslaget kan måske tilskynde befolkningen til at omlægge forbruget af biler til gavn for miljøet. Det er i sig selv selvfølgelig udmærket, men jeg har svært ved at tro, at det vitterlig bliver resultatet; for at rokke ved det synspunkt kræves der en betyde-

[Anne-Marie Meldgaard]

lig bedre dokumentation, end bemærkningerne til beslutningsforslaget rummer. Det vil efter min bedste overbevisning blot føre til et vældigt bureaukrati, hvilket man måske godt kunne mistænke forslagsstillerne for at mene.

Afslutningsvis vil jeg vende tilbage til min indledning. Hensigten kan vi fuldt ud støtte, og vi vil selvfølgelig også under udvalgsarbejdet søge efter muligheder, der reelt gavner miljøet, men derudover tror vi på det, der finder sted i dag på området.

Aagaard (KF):

Da vor ordfører i denne sag, hr. Rønholt, desværre ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne sige følgende:

Det Konservative Folkeparti ser med megen sympati på intentionerne, og vi erkender, at før eller siden vil der ske en omlægning af registreringsafgiften, der i det store og hele afspejler SF's intentioner i det foreliggende beslutningsforslag. Så vidt jeg ved, har Sverige og Holland omlagt efter disse kriterier, og i Tyskland gøres der overvejelser i samme retning.

Nu skal det retfærdigvis siges, at vi herhjemme har indført obligatoriske normer for bilers udstødning af kvælstofoxider, og desuden har vi herhjemme for flere år siden lettet afgiften på blyfri benzin.

SF's forslag vil, som det foreligger, betyde et ikke ubetydeligt administrativt og bureaukratisk besvær. Vi er således ikke imod intentionerne i beslutningsforslaget, men kan ikke medvirke til en gennemførelse af forslaget i dets nuværende skikkelse.

Mariann Fischer Boel (V):

SF har med sit forslag ønsket at få foretaget en omlægning af registreringsafgifterne fra en ren værdiafgift til i stedet for at udgøre summen af dels den afgiftspligtige værdi, dels brændstofforbruget pr. kørt kilometer og dels køretøjets udstødning af kvælstofoxider.

Vi er enige i, at det er vigtigt, at vores bilpark forurener så lidt som muligt, og der er da også allerede taget flere forholdsregler til at nedbringe bilernes udstødning bl.a. med de nævnte kvælstofoxider. Men efter vores mening vil SF-forslaget være både vanskeligt og meget besværligt administrativt at få på plads. Vi finder også, at den nuværende afgiftsberegning for en stor del tilgodeser både SF-forslagets punkt 1,

som skatteministeren var inde på, og punkt 2, da der er en vis sammenhæng mellem prisen og antal hestekræfter under motorhjelm.

Fra Venstres side kan vi derfor ikke tilslutte os forslaget, som det foreligger i øjeblikket.

Poul Nødgaard (FP):

Da vort partis ordfører i denne sag, hr. Ole Donner, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Fremskridtspartiet kan ikke tilslutte sig forslaget til folketingsbeslutning om omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer efter miljømæssige kriterier. Fremskridtspartiet mener, at den fremgangsmåde, som SF foreslår her, er helt forkert. Vi er enige i, at man selvfølgelig helst skal undgå så megen forurening som muligt, men med de krav, der stilles til moderne motorkøretøjer i dag, finder vi ikke, det er rimeligt at indføre et nyt bureaukratisk system for at opkræve visse afgifter.

Fremskridtspartiet mener derimod, at man skal bruge kræfterne på at gøre motorkøretøjer så miljøvenlige som muligt. Vi kan altså ikke støtte SF's forslag.

Elisabeth Arnold (RV):

På Det Radikale Venstres vegne vil jeg gerne udtrykke tilfredshed med dette forslag til folketingsbeslutning, som SF har fremsat.

Vi synes, det er et sundt princip, der er givet udtryk for her, nemlig at man prøver at lave en sammenhæng mellem køretøjets miljøegenskaber og afgiftens størrelse.

Vi vil ikke udelukke, at der kan være tekniske problemer med at udregne afgiften, men vi er helt overbeviste om, at denne type afgiftskonstruktioner vil være fremtidens afgifter i Europa, som vi jo hører er plaget af den tiltagende bilmængde, tiltagende luftforurening overalt i de større byer.

Vi synes altså, det er et spændende forslag, og vi vil gerne støtte behandlingen af det i udvalget og også gerne være med til at få det vedtaget på et senere tidspunkt. Men der er selvfølgelig nogle spørgsmål, vi gerne vil have undersøgt nærmere, og også nogle forbehold, vi allerede nu må tage med hensyn til forslaget.

F.eks. står der til sidst, at den samlede provenuvirkning skal være neutral. Det kan jeg godt forstå SF siger nu, for man vil selvfølgelig ikke have skudt i skoene, at man fremsætter no-

[Ellisabeth Arnold]

get, som stiller krav til statskassen; der skal selvfølgelig være det element deri, at der er en sikker indkomst for statskassen i dette.

Men alle disse miljøafgifter, som vi fra radikal side er meget interesseret i, indebærer jo dette element af adfærdsregulering, og hvis folk faktisk retter sig efter den ændring af forbrug, som man lægger op til i afgifterne, får man ikke det provenu, man havde regnet med. Det kan jeg se at SF har taget højde for ved at sige, at der dels er et beløb, der afhænger af den afgiftspligtige værdi, dels et beløb, som skal afhænge af de miljømæssige egenskaber. Så det kan jeg med det samme honorere ved at sige, at jeg er klar over, at SF også har prøvet at tage højde for dette problem.

Vi synes også, der kan være andre spørgsmål, man skal undersøge i forbindelse med behandlingen af forslaget, nemlig om vi ikke også skal se på lastbiler og varebiler, dieselskøretøjer osv., der jo er et helt stort felt, som ikke har været så forfærdelig godt undersøgt i adskillige år. Jeg synes også, vi skal se på, hvordan erfaringerne har været i de lande, som rent faktisk er begyndt at betræde denne vej.

Jeg synes, det er et spændende forslag, og vi vil gerne støtte det fra radikal side.

Kofod-Svendsen (KRF):

Også Kristeligt Folkeparti vil complimentere SF med dette forslag. Vi synes, det er nogle rigtige principper, der fremføres i forslaget. Her er der ikke blot lagt op til, at man taler i generelle vendinger om et rent og rigtigt miljø, men der lægges konkret op til, at man knytter afgiftspolitik og miljøpolitik sammen. Det synes vi er et rigtigt princip.

Om alle detaljer er præcis, som de skal være, tør jeg ikke stå her og garantere; så meget ekspert er jeg ikke på området, at jeg kan afgøre, om man lige skal vægte det, som man præcis har gjort det her, eller man med større hensigtsmæssighed kan formulere det lidt anderledes. Det må udvalgsarbejdet afsløre, og jeg forstår godt, hvad ordføreren fra Det Radikale Venstre sagde om provenuneutralitet, og jeg synes også, den intention er rigtig. Det er ikke meningen, at staten skal tjene på det, og det er heller ikke meningen, staten skal tabe på det, men at man skal finde et andet grundlag at opkræve registreringsafgiften på, så man ad den vej fremmer en mere miljørigtig adfærd, er vi enige om. Om

man skal udvide det, som ordføreren fra Det Radikale Venstre sagde, synes jeg også er noget, vi kan vurdere under udvalgsarbejdet.

Forslagets intention er rigtig, og så må vi også, hvad de administrative spørgsmål angår, kunne finde en løsning, så det bliver muligt at håndtere det tilfredsstillende.

Jes Lunde (SF):

Lad mig begynde med at takke for, at et flertal af ordførerne var enige i forslaget hensigter med varierende grad af positivitet, nogle helt åbenlyst, nogle havde administrative betænkeligheder. Jeg synes, det er et godt udgangspunkt, at det altovervejende flertal i Folketinget er parat til at gennemføre dette, hvis blot vi kan finde en administrativ ordentlig måde at gøre det på.

Ministeren var ikke så positiv. Ministeren mente, at der var sket nok på dette område, fordi der var indført krav til udstødningen, og fordi det, at afgifterne følger bilernes pris opad, også burde betyde, at man i tilstrækkeligt omfang rammer deres brændstofforbrug. Det sidste mener jeg ikke er rigtigt. Der findes eksempler på lavprisbiler, som har en meget dårlig brændstoføkonomi, men de bliver præmieret på det danske marked på den måde, at de er meget billige, selv om de er ringe, bruger alt for meget benzin og har en dårlig kvalitet, hvad angår udstødningen. Det er ikke rimeligt at præmiere den slags biler, sådan som vores nuværende afgiftssystem gør det. Omvendt kan der være biler, der har været dyrere at udvikle, som er mere forfinede, som måske netop har den kvalitet i sig, at de kan køre vældig langt på en liter benzin, og det bliver de så ikke i tilstrækkeligt omfang præmieret for.

Derfor ville det være et meget bedre instrument at kigge på den konkrete miljøbelastning, på brændstoføkonomien og på NO_x-udslippet. Jeg kan slet ikke forstå, det er en Venstreminister, der nu argumenterer med, at man skal have et så ensrettende instrument, et instrument, der er så groft, der er så grovmasket, at det kun har én bestemt måde at regulere tingene på. Jeg troede, at man i partiet Venstre havde syn for nuancerne her i livet. Det håber jeg også skatteministeren får i den videre debat om forslaget her, for der er altså brug for, at vi regulerer på en meget mere direkte måde.

[Jes Lunde]

Jeg anerkender, at vi har gjort den blyfri benzin billigere, og det synes jeg er godt. Jeg anerkender også, at der er stillet krav til bilernes udstødning. Men grunden til, at vi i SF har fremsat dette forslag, er jo, at vi kan se, at benzinpriiserne generelt er faldende. Hvis vi sammenligner de benzinpriiser, vi har nu, med dem, vi kendte for 10-20 år siden, ser vi, at benzinen er billigere nu. Det er et problem, vi har svært ved at løse ved bare at forhøje benzinafgifterne. Vi ved fra tidligere debatter her i folketingssalen, at det også er svært på grund af det indre marked. Hvis vi vil fordoble vores benzinpris her i Danmark, vil vi i hvert fald ingen benzintanke have syd for Ålborg, for så kører alle sydpå og tanker op. Det er altså et instrument, der ikke er så godt længere på grund af det indre marked. Det må vi så bare erkende.

Når vi ved, at vi har nogle meget alvorlige problemer med luftforureningen, når vi har fået meget alarmerende rapporter fra FN, fra klimapanelet dér, der hedder EPCC, om drivhuseffekten, som kan blive en økologisk katastrofe for verden, så ved vi godt alle sammen, at vi skal gøre en meget stor indsats for at nedbringe udslippet af CO₂ og dermed afbrændingen af fossile brændstoffer. Her har vi en måde at gøre det på. Kan vi ikke gøre det på det variable, altså på selve benzinen pris, kan vi jo gøre det ved at se på, hvilke biler vi slæber ind på vores marked, ved at gøre dem, der kan køre rigtig langt på en liter benzin, billigere.

Det vil helt umiddelbart have den virkning, at vi får et bedre miljø her i Danmark og en renere luft, og på lang sigt vil det have den virkning, at bilfabrikanterne selvfølgelig begynder at interessere sig endnu mere for at udvikle disse biler. Hvis en bil, der kan køre 30 km på en liter benzin, med ét slag bliver 10.000, 15.000, måske 20.000 kroner billigere at anskaffe, er det selvfølgelig noget, der har en kraftig virkning på markedet. Vi ved, at i andre lande, som har benyttet sig af afgiftsdifferentiering, bl.a. Grækenland og Holland, er markedsandelen for de biler, der har været miljømæssigt gode, øget kolossalt i kraft af, at man har brugt dette instrument, så der er al grund til at forvente en succes på området.

Så er der spørgsmålet om de administrative vanskeligheder. Skatteministeren var inde på, at man vistnok skulle have et uendeligt antal skalaer at administrere lokalt ude omkring. Det

kan jeg ikke se nogen grund til. Vi kan da sagtens finde ud af at udforme forslaget på en måde, så det ikke bliver sådan, ved at sørge for, at man regulerer på den afgiftspligtige værdi. Så må man kunne få et rimelig ensartet system at arbejde med ude omkring i landet, efter at man har gennemført en kontrol centralt af de forskellige variabler, der skal indgå i værdigrundlaget. Jeg mener godt, vi kan løse de administrative problemer, som skatteministeren synes at have, og det håber jeg vi kan komme frem til under udvalgsarbejdet.

Jeg forstod også, at Socialdemokratiet på tilsvarende måde var positiv over for hensigten, men gerne ville kigge på det administrative. De Konservative sagde det samme, hr. Aagaard var endda så venlig at fortælle, at dette helt sikkert var fremtiden; under henvisning til, hvad man gjorde i andre lande omkring os. Det synes jeg er glædeligt. Når De Konservative har den indstilling, er jeg sikker på, at de vil være med til at lede efter løsninger på de administrative problemer, der måtte være i at få dette ført ud i livet.

Jeg tror, at jeg har svaret på alle de spørgsmål, der har været fremdraget af ordførerne, og jeg ser frem til et godt udvalgsarbejde, hvor vi kan få løst de mere administrative problemer, der kan knytte sig til dette, så vi kan få forslagets hensigter ført ud i livet om forholdsvis kort tid.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Blot for en ordens skyld vil jeg gerne understrege over for hr. Jes Lunde, at også jeg hører til den kreds, der har udtalt sympati for selve hensigten med forslaget.

Men jeg vil da gerne gøre det endnu mere principielt ved at sige, at på områder, hvor det på en administrativt hensigtsmæssig og overkommelig måde er muligt at lede produktion og forbrug i en miljøvenlig retning gennem afgiftspolitikken, er det fornuftigt at gøre det, for det er klart, at en, om jeg så må sige, markedsorienteret og markedsbaseret miljøpolitik er at foretrække frem for en centralistisk, rigoristisk forbuds/påbudspolitik. På det punkt tror jeg egentlig at hr. Jes Lunde og jeg også på det mere ideologiske plan nemt kunne blive enige. Det er klart at foretrække, og netop den afgiftspolitik, der har været ført for benzinen vedkommende, er jo et eksempel på, hvor langt man

[Skatteministeren]

egentlig kan nå ved at bruge den frie markedsmechanisme til at lede forbruget over i en mere miljøvenlig retning. Den meget kraftige afgifts-differentiering, vi har i Danmark mellem blyholdig og blyfri benzin, har rent faktisk ført til, at vi vel er det land i Europa, der har den største andel af solgt blyfri benzin.

Så på det rent principielle plan er jeg for så vidt enig med hr. Jes Lunde i, at kan man indrette afgiftssystemet således, at det leder forbrug og produktion i en mere miljøvenlig retning, er det en god ting. Men jeg er bare nødt til at fremhæve det, hver gang der kommer forslag, der medfører uoverkommelig administration, for det nytter jo ingenting, at vi har flotte principper, hvis de udmøntes i konkrete forslag, der simpelt hen ikke lader sig administrere.

Det er altså min hovedbetænkelighed ved det forslag, SF her har fremsat, men også jeg håber på et godt og konstruktivt udvalgsarbejde, hvor vi kan få dyrket mulighederne for en indretning af vores afgiftssystem i den rigtige miljøretning, men vi må hele tiden holde os for øje, at systemerne skal kunne administreres.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg vil meget gerne takke for skatteministerens bemærkninger her. Jeg kan kvittere med at sige, at det er rigtigt – vi har nogenlunde den samme ideologiske opfattelse af det her – at markedsinstrumentet er oplagt at bruge i miljøpolitikken, og jeg er enig i, at de nedsatte priser på blyfri benzin er et godt eksempel. Andre eksempler er de afgiftsdifferentieringer, man har haft i Holland og Grækenland. Det har også været gode eksempler på, at markedsinstrumentet har virket, og det er meget nemmere end at skulle opstille detailkrav til kvaliteten i alle ender og kanter. Det er vi enige om.

Med den blyfri benzin får vi løst problemet med udledning af bly i naturen. Det, vi nu har tilbage at tage fat på, er efter vores mening drivhusgasserne; der er dels CO₂, men der er også NO_x. Det er de faktorer, vi nu er nødt til at gøre et eller andet ved, og når vi ikke kan bruge det variable instrument med benzinpriserne, prisen pr. liter benzin, må vi gøre et eller andet i forbindelse med køretøjets konstruktion og køretøjets miljømæssige virkninger.

Jeg er meget glad for at høre, at skatteministeren også er indstillet på, at vi skal have et

godt udvalgsarbejde om dette, og at vi, hvis vi kan finde nogle løsninger, som er administrativt håndterbare, gennemfører dem i fællesskab. Det glæder jeg mig til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 24:

Forslag til lov om ændring af lov om beskatning af fortjeneste ved afståelse af aktier m.v. og lov om en realteafgift af visse pensionskapitaller m.v. (Beskatning af fortjeneste ved afhændelse af aktietegningsrettigheder (warrants)).

Af Jens Thoft (SF) m.fl.

(Fremsat 28/12 90).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Socialistisk Folkeparti er ved de seneste par valg gået til valg under et slogan, der vistnok hedder noget med rød-grøn politik eller noget i den stil.

Det forslag, vi behandlede under sidste punkt på dagsordenen, hører vel til i den grønne del af SF's værktøjskasse. Det forslag, vi nu skal behandle, er absolut det røde af SF, der melder sig på banen.

Lovforslaget går ud på, at fortjeneste ved afståelse af aktietegningsretter med lang løbetid – det er dem, der kaldes warrants – skal medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige almindelige indkomst. Det skal gælde uanset ejertidens længde og uden nogen form for nedtrapningsordning. Det skal også gælde for fortjeneste på aktier, der erhverves ved udnyttelse af så-