

Beslutningsforslag nr. B 169. Fremsat den 15. maj 2003 af Anders Samuelsen (RV) og Marianne Jelved (RV)

Forslag til folketingsbeslutning

om miljørigtig omlægning af registreringsafgiften

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte lovforslag om indførelse af en mere miljøvenlig registreringsafgift på personbiler. De nye regler skal have virkning fra den 1. januar 2004.

Bemærkninger til forslaget

Begrundelse

Regeringen har på baggrund af et embedsmandsarbejde fremlagt en række sympatiske forslag til, hvordan registreringsafgifterne på biler kan omlægges i en mere miljøvenlig retning. Der henvises til den tværministerielle arbejdsgruppes rapport af april 2003 om en omlægning af registreringsafgiften (omdelt i Skatteudvalget på alm. del – bilag 367).

Det Radikale Venstre er positivt indstillet over for den i rapporten foreslåede model C med hensyn til en omlægning af registreringsafgiften for personbiler. Model C indebærer overordnet, at ca. 25 pct. af registreringsafgiften omlægges fra den nuværende værdibaserede afgift til en CO₂-afhængig afgift, mens resten af afgiften baseres på bilernes slagvolumen og vægt. For så vidt angår indhold, forudsætninger og beregningsgrundlag m.v. for model C, henvises nærmere til rapportens afsnit 8.6 og bilag 2 samt beskrivelsen nedenfor. Når Det Radikale Venstre peger på model C, er det begrundet i, at denne model efter Det Radikale Venstres opfattelse giver den største miljøeffekt. Det er Det Radikale Venstres opfattelse, at det er omfanget af bilernes forureningsgrad og farlighed i forhold til andre trafikanter, der bør være beskatningsgrundlag, frem for bilens indkøbspris. De negative påvirkninger af omgivelserne kommer fra forurenende og tunge biler og ikke nødvendigvis fra biler med en høj fremstillings/indkøbspris. Disse hensyn tilgodeser model C.

Model C består mere konkret af følgende elementer:

- Et CO₂-tillæg til registreringsafgiften på 65 kr. pr. gram CO₂ pr. km for CO₂-emission op til 120 g/km. CO₂-tillægget fastsættes som 480 kr. pr. gram CO₂ pr. km for den del af CO₂-emissionen, der er over 120 g/km.
- Et fradrag for biler, der opfylder en given euro-norm, før den er obligatorisk. Aktuelt betyder det et fradrag på 1.250 kr. for benziner og på 1.900 kr. for dieselmotorer, der opfylder euro4-normen.
- Et midlertidigt tillæg på 5.000 kr. for alle dieselmotorer, der bortfalder i 2006.

- Et permanent tillæg til dieselmotorer på 4.000 kr.
- En afgift baseret på bilens køreklare vægt med standardudstyr.
- En afgift baseret på bilens slagvolumen.
- Afskaffelse af den værdibaserede afgift.

Afgiftssatserne for den vægtbaserede del af afgiften er:

Under 950 kg	25 kr. pr. kg
Mellem 950 og 1.200 kg	70 kr. pr. kg
Mellem 1.200 og 1.400 kg	100 kr. pr. kg
Over 1.400 kg	500 kr. pr. kg

Afgiftssatserne for slagvolumen er:

Under 1.000 ccm	18 kr. pr. ccm
Mellem 1.000 og 2.000 ccm	38 kr. pr. ccm
Over 2.000 ccm	115 kr. pr. ccm

For biler med turbomotor eller kompressor skal slagvolumen ganges med en faktor 1,4 for at ligestille den med en ikke-trykkladet benzindmotor. En ikke-trykkladet dieselmotor skal divideres med 1,4. Den værdi, der herved fremkommer, er beregningsgrundlaget for afgiften på slagvolumen.

Provenumæssige konsekvenser

Som det er nærmere beskrevet i rapporten, vil en omlægning i henhold til model C gavne miljøet og på kort sigt være provenuneutral. På længere sigt vil modellen ifølge rapporten indebære et provenutab i størrelsesordenen 385 mio. kr. Dette tab er imidlertid, som forslagsstillerne vurderer det, beregnet under forudsætning af nulinfation, uændret teknologisk stade for brændstoføkonomi, uændret gennemsnitlig vægt og uændret slagvolumen i nybilsalget. Det må siges at være forudsætninger, som ikke i praksis vil være overholdt.

Med henblik på at undgå, at provenuet fra registreringsafgiften udhules af inflationen, ønskes de foreslåede satser reguleret med inflationen, hvilket svarer til udviklingen i en værdibaseret afgift som den, regeringen har aftalt med Dansk Folkeparti.

På sigt vil den teknologiske udvikling med bedre brændstoføkonomi medføre et fald i afgifterne fra CO₂-tillægget i registreringsafgiften. Forbedret brændstoføkonomi vil ligeledes formindske provenuet fra den grønne ejerafgift. Omvendt har der historisk været tendens til større og tungere biler samt biler med større motorer. Dette vil alt andet lige trække i retning af, at provenuet fra registreringsafgiften stiger.

På den baggrund vurderes de langsigtede provenukonsekvenser at være tæt på balance. Hvis der skulle vise sig et provenutab på længere sigt, kan dette ved en senere beslutning dækkes ind ved at lade den grønne ejerafgift stige i takt med inflationen.

Skriftlig fremsættelse

Anders Samuelson (RV):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om miljørigtig omlægning af registreringsafgiften.

(Beslutningsforslag nr. B 169).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.