

ter et beslutningsforslag, nemlig for at vi vil bede skatteministeren sammen med sine embedsmænd lave det helt rigtige forslag, der løser det her problem. Det kunne man have gjort. Jeg har aldrig før hørt, at Skatteministeriet ikke kunne lave et lovforslag fra en minister, hvis ministeren ønskede det, og med det helt rigtige indhold. Det har disse kreative folk altid kunnet gøre i en hvilken som helst anden sammenhæng. Det har været min oplevelse år efter år. Derfor må det undre, at man ikke ønsker at tage det nødvendige initiativ.

Jeg synes, det er misforstået stædighed, og det hjælper jo heller ikke, at skatteministeren ringer til nogle af borgerne deroppe og siger, at det er jo ikke godt det her, og vi forstår jer jo godt osv. osv. Jeg vil bare sige, at det kan borgerne altså ikke bruge til noget som helst, når de har en regning i den størrelsesorden, der ligger, og som de ikke ved, om de skal betale eller ej.

Det er på tide at handle for skatteministeren i den her sag, og der er muligheder endnu. Men endnu en gang tak til dem, som har forstået alvoren i det problem, som er skitseret i det her beslutningsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 170:

Forslag til folketingsbeslutning om en miljøvenlig omlægning af registreringsafgiften.

Af Anders Samuelsen (RV) og Marianne Jelved (RV).

(Fremsat 13/4 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Det Radikale Venstre ønsker, at registreringsafgiften omlægges i en mere miljøvenlig retning, hverken mere eller mindre. Registreringsafgiften skal omlægges i en mere miljøvenlig retning.

Jeg vil gerne sige med det samme, at regeringen er fuld af sympati over for de gode intentioner, der ligger i forslaget, men desværre er virkeligheden ikke så enkel som beslutningsforslaget. Det vil jeg godt vende tilbage til.

Registreringsafgiften er en afgift baseret på bilens værdi. Det vil sige, at for en billig bil bliver afgiften mindre end for en for en dyr bil. Registreringsafgiften er endvidere progressiv, således at for bilens værdi op til en vis grænse som udgangspunkt betales 105 pct. i afgift, og for bilens værdi ud over denne grænse som udgangspunkt betales 180 pct. Satserne 105/180 er maksimumsatser, der reguleres hver måned i takt med prisudviklingen på nye biler.

Disse regler er faktisk meget miljøvenlige. Der er en stor sammenhæng mellem bilers værdi, deres størrelse, deres miljøbelastning. En lille bil vil som oftest være billig og derfor blive belagt med mindre registreringsafgift end en dyre- re og som regel større bil.

Det vil selvfølgelig altid være muligt at finde eksempler, hvor det ikke er tilfældet, hvor afgiften ud fra en ren miljømæssig betragtning synes urimelig. Og selv om afgiften allerede er miljøvenlig, så kunne det jo godt være, man kunne gøre det bedre. Derfor nedsatte regeringen efter sin tiltrædelse en arbejdsgruppe med det formål at udarbejde forslag til omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning.

Jeg har som sagt sympati for de gode intentioner i beslutningsforslaget, og det er ikke bare noget, jeg siger, det var jo derfor, at regeringen netop tog dette initiativ. Arbejdsgruppens rapport viste imidlertid, at en omlægning ikke vil være helt så enkel og ukompliceret. En omlægning ville påvirke miljøet, bilpriserne, det offentlige provenu og hele samfundsøkonomien.

For nu at tage miljøet først, så vil den miljømæssige gevinst være beskeden. Ved den mest drastiske omlægning af dem, der er undersøgt, vil gevinsten for miljøet være 6 kr. pr. bil år. Jeg gentager: 6 kr. pr. bil pr. år.

Et forbedret miljø er ikke, hvad mange åbenbart tror, kun et spørgsmål om at reducere CO₂-emissionen. Miljøbelastningen kommer også fra partikler, kulbrinter og NO_x'er. Det hele skal

samvejes, og arbejdes der målrettet mod at reducere CO₂-emissionen, risikerer man at forøge emissionen af de øvrige.

Hvad angår bilpriserne, vil en omlægning føre til store prisforskydninger mellem bilerne. I Skatteministeriets rapport om omlægning af registreringsafgiften er det dokumenteret, at den meget omdiskuterede omlægning af en teknisk baseret afgift ville medføre voldsomme prisstigninger på familiebiler i økonomiklassen. Disse biler er en nødvendighed for at få en hverdag med arbejde, børnepasning, indkøb til at hænge sammen for mange familier.

Kl. 16.20

Lad mig give nogle eksempler på biler, der vil stige ved en omlægning: Peugeot 206 S16 vil stige fra 162.990 kr. til 180.031 kr. En Skoda Octavia 1.6 Classic vil stige fra 180.000 kr. til 200.980 kr. En Kia Shuma 1.6 LS vil stige fra 154.999 kr. til 196.613 kr. Omvendt ville store luksusbiler falde i pris. Jeg kan f.eks. nævne, at en Porsche Boxster 2,7 ville falde fra 850.697 kr. til 576.150 kr., eller tag en BMW 320, som ville falde fra 429.000 kr. til 364.100 kr. Jeg siger det bare.

Prisændringerne ville endvidere få betydning for mange bilejere, der allerede har købt bil, og som risikerer, at deres nye bil er meget mindre værd. De familier, der allerede har købt en miljøvenlig bil, vil få de største kapitaltab.

En omlægning vil også påvirke det offentlige provenu. Selv om omlægningen er provenuneutral. Hvad angår registreringsafgiften, vil den føre til lavere indtægter fra ejerafgiften og brændstofafgifterne. Jeg kan næsten høre nogle hviske, at det er klart, at hvis bilen kører længere på literen, så falder disse indtægter jo. Det er nærmest meningen med det hele.

Svaret er, at provenutabet skal ses i forhold til miljøgevinsten, og provenutabet kan blive stort ved en omlægning, mens miljøgevinsten som nævnt er meget lille, når man tager mere end blot CO₂-reduktionen med i betragtning.

Det fører til den sidste, men ikke mindst vigtige konklusion. Også de samfundsøkonomiske omkostninger ved en omlægning vil være i størrelsesordenen 6.000-9.000 kr. pr. t CO₂-reduktion. Det er faktisk en meget kostbar investering for samfundet. Der kan opnås CO₂-reduktioner langt billigere, f.eks. arbejdes der i klimastrategien med reduktioner på op til 120 kr. pr. t i kostpris. 120 kr. holdt op imod 6.000-9.000 kr. Der er faktisk en forskel, når man ønsker at få mest miljø for pengene.

En omlægning af registreringsafgiften vil derfor ikke være en omkostningseffektiv måde at nedbringe bilernes miljøbelastning på. Derfor afviste regeringen for godt et år siden en omlægning af registreringsafgiften, og det står vi ved. Regeringen er altså i en situation, hvor vi ikke kan støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Jeg vil bare gerne have at vide, om skatteministeren mener, at vi tilfældigvis på nuværende tidspunkt i danmarkshistorien har fundet den ideelle model for pålæggelse af afgifter på biler. Sådan hører jeg det. Der findes simpelt hen ikke bedre modeller end det, vi har på nuværende tidspunkt. Er det rigtigt? Er det ministerens helt grundlæggende opfattelse, at det simpelt hen ikke kan gøres bedre end det, der blev opfundet af SR-regeringen?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Hvor er jeg glad for at få det spørgsmål, for hele den her diskussion går jo på noget teknik, nemlig hvordan vi har indrettet vores afgiftssystem og sådan noget og ikke så meget på niveauet i det hele taget. Grundlæggende mener jeg, der er mange skatter i Danmark, der er for høje, mange afgifter i Danmark, der er for høje. Her taler vi om et område, hvor vi er alt, alt for højt oppe i niveau efter min opfattelse. At man skal betale for tre biler for at få en, det synes jeg er helt, helt forkert.

Men vi har altså måttet vælge i denne her regering, hvor vi kan prioritere vores mulighed for at sætte skatterne ned, og der har vi valgt at sætte dem ned på arbejdsindkomsterne. Det er her, vi har gennemført en skattenedsættelse. Der er mange andre områder, vi også gerne ville have gjort noget på, men vi har altså ikke mulighed for at gøre alt sammen på en gang.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Jeg tror, skatteministeren skal være glad for, at han ikke er i fængsel af flere grunde. Der var en gammel udbryderkonge fra Horsens Statsfængsel, som hver gang han forlod fængslet ad alternative veje efterlod en seddel, hvor der stod: Hvor der er vilje, er der vej. Den sætning kan skatteministeren simpelt hen overhovedet ikke leve op til. Skatteministeren har ingen vilje til at lave det her om. Det er det, der er problemet.

Man agter ikke at forsøge at forbedre miljøet i Danmark ved at lave en ny og bedre registreringsafgift.

Det er simpelt hen det mest åbne beslutningsforslag, man længe har set. Der står bare her, at det pålægges regeringen, at man lægger det her om i en mere miljøvenlig retning. Der er ikke lagt nogen begrænsninger på. Man kan gøre det fuldstændig sådan, som man nu synes, med alle de kræfter, man har i ministeriet til at hjælpe sig, men det afviser man at gøre.

Kl. 16.25

Et så åbent beslutningsforslag som det her afviser man på nogen måde at følge op på, på trods af at der oven i købet ligger nogle modeller i forvejen, som viser sig stort set ikke at koste noget. Det koster ca. 20 mio. kr. om året for at få en mere miljøvenlig retning, sådan at f.eks. en Toyota Prius, som man har set en del af i tv, vil komme ned i et helt anderledes prisleje.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Anders Samuelsen, taletiden er for længst udløbet.

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Hvis hr. Samuelsen mener, at jeg ikke har nogen vilje, så taler han imod bedre vidende, eller også har han i hvert fald ikke hørt efter, hvad jeg har sagt. Jeg har netop understreget, at jeg som noget af det allerførste, da jeg tiltrådte som skatteminister, nedsatte en arbejdsgruppe med henblik på at se på mulighederne for en omlægning til en mere miljøvenlig retning.

Vi har fået resultatet. Jeg har her i dag redegjort for resultatet. Jeg har i dag fortalt Folketinget, hvad der kan lægges om, hvordan vi kan gøre det, hvilke konsekvenser det har, og hvor stor miljøgevinsten er i forhold til alle de samfundsøkonomiske gevinster og i forhold til prisudviklingen for den almindelige familiebil.

Det, jeg konkluderer, er altså, at hvis man gennemfører den model C, som jeg tror ligger i hr. Samuelsen's tanker, hvad betyder det så? Ja, så betyder det meget store omlægninger med store konsekvenser til følge for ganske almindelige familier i Danmark.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Verner (S):

Det var måske bare et slag i luften, da skatteministerens parti i april 2000 bidrog til en debat her

i Folketingssalen om registreringsafgift, eller var det måske bare for at genere den daværende regering, man gjorde det? Man bidrog til en debat, der endte i en vedtagelse, som skatteministerens parti stemte for som alle partier bortset fra Dansk Folkeparti, der sagde, at inden for en provenuneutral ramme skal man præmiere miljørigtige biler.

Der ligger en fuldstændig klar vedtagelse på det her område. Skatteministerens parti var aktivt for det, det var der også andre partier, der var, men det var måske bare et slag i luften? Det var ikke noget, man i øvrigt havde tænkt sig at gøre noget ved, ud over at man dengang måske mente, at man kunne genere regeringen ved det.

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Nu ville det selvfølgelig ligge mit parti fjernt at ligefrem genere en regering, selv om den har en anden farve. Vi går efter sagen og ikke efter manden. Men hør lige her, jeg tror, det er nødvendigt for hr. Vernerens at se på, hvad det egentlig er, jeg har sagt her fra talerstolen. Hvad er det, jeg har sagt?

Jeg har sagt, at netop ønsket om omlægning i en mere miljøvenlig retning var det, der prægede mig, da jeg tiltrådte som skatteminister, og netop af samme grund nedsatte jeg et udvalg med henblik på at lave en undersøgelse af mulighederne for en omlægning. Det blev jeg i øvrigt bebrejdet for af hr. Vernerens parti, fordi de mente, at der var undersøgelser nok osv. osv., men jeg nedsatte altså udvalget alligevel. Nu har vi altså fået en dugfrisk undersøgelse tilvejet bragt her for et halvt års tid siden, og jeg har redegjort for, hvad den indeholdt.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Verner (S):

Jamen de synspunkter, skatteministeren har nu, må man da have været fuldstændig bekendt med, da man bidrog til den vedtagelse, som binder Folketinget. Det kan da ikke være noget, man bare gjorde for sjov. Det endte jo med, at alle stemte for. Socialdemokratiet stemte for, Det Radikale Venstre stemte for, SF stemte for, Venstre stemte for.

Så bliver det daværende folketingsmedlem skatteminister, og så er det ligesom, at det var så det. Var det bare et slag i luften, eller var der reelt indhold i det?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Nej, det var ikke det, som hr. Vernersen siger. Det var hverken et slag i luften eller forsamlingshustale, eller hvad hr. Vernersen normalt plejer at give det udseende af. Det var faktisk et ønske om rent sagligt at få undersøgt, hvad der er i denne her sag, og det gjorde vi så. Det var det første, vi gjorde, da vi tiltrådte. Vi bad om at få lavet en ny undersøgelse baseret på de aller-nyeste erfaringer, og vi nåede frem til de resultater, som jeg nu har redegjort for her fra Folketingets talerstol.

Kl. 16.30

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jamen det passer jo simpelt hen ikke, det, ministeren står og siger. Det, som vedtagelsen V 80 fra 27. april 2000 gik ud på, var, at et flertal bestående af alle partier bortset fra Dansk Folkeparti pålagde den daværende regering at fremkomme med en rapport, der skulle belyse forskellige modeller for en miljøvenlig omlægning af registreringsafgiften, og at den rapport skulle foreligge senest den 1. juni 2001. Den forelå altså.

Så kom regeringsskiftet. Så nedsætter ministeren et nyt udvalg med næsten ordret det samme kommissorium, der er kun en enkelt passus, der er ændret, ellers er det ordret det samme. Det vil altså sige, at det ikke handlede om, at ministeren skulle sidde og bringe klarhed over noget, nej, det handlede om, at ministeren skulle have tiden til at gå. Det var jo belyst, og det er også belyst i den første rapport, og der er ingen forskel fra den og så til den næste rapport. Det tror jeg ministeren bliver nødt til at bekræfte.

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Til det er jo kun at sige: Jamen o.k., så har vi to rapporter, der viser, at det at lægge om altså ikke er noget, man gør uden konsekvenser på en række områder.

Vi har her belyst en række af de konsekvenser, det vil få for samfundet, for den nye miljøpolitik, for spørgsmålet om mere miljø for pengene, spørgsmål om en række andre hensyn, der skal indgå, hvis man skal vurdere det miljømæssigt. Det er jo ikke bare et spørgsmål om CO₂, det er også et spørgsmål om NO_x og de andre emissioner, som vi taler om.

Jeg synes altså, at det er nødvendigt at sige også på baggrund af den mere aktuelle debat, der har været om modeller fra Norge og fra andre lande, at vi selvfølgelig har fundet det rigtige, efter at vi tiltrådte som ny regering at sige: Jamen o.k., så lad os få det hele på bordet, lad os få alle de nye aspekter med. Og vi er altså nået til det resultat, som hr. Buksti kender, som Folketinget kender, og som har ført til det, jeg har nævnt i min indledende tale.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det var jo ikke det, der var situationen, må jeg sige til ministeren. Det var sådan, at der i den rapport, som den daværende regering blev pålagt at udarbejde også med De Radikales og Socialdemokratiets stemmer, var modeller. Det daværende flertal, som altså også bestod af Venstre og De Konservative, er jeg ret sikker på, for jeg sad selv i den pågældende regering, havde ikke den samme fleksible opfattelse af, hvordan og hvorledes verden ser ud, som ministeren har nu.

Derfor blev de modeller, der dér blev lagt frem, også behandlet på et koordinationsudvalgsmøde i den daværende regering den 17. marts, hvor man traf beslutning om, hvilke modeller man skulle arbejde videre med, fordi der netop fortsat var et flertal for at sikre en omlægning i en miljøvenlig retning.

Men er problemet ikke, at både ministerens parti og især det andet parti i regeringen i valgkampen var så langt fremme med, at man skulle sikre en omlægning af registreringsafgiften, at man blev nødt til at lave en ny rapport for at komme væk fra de valglofter, man havde givet?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Hvad der er sket i den tidligere regerings tid og ikke mindst i den tidligere regerings koordinationsudvalg, vil jeg slet ikke beskæftige mig med, for det synes jeg af mange grunde vil være uhensigtsmæssigt.

Men jeg kan i hvert fald konstatere, at den tidligere regering ikke kom med noget udspil, som løste et problem for bilafgifterne i Danmark. Og jeg kan konstatere, at vi i en situation, som vi er i i Danmark med de meget høje bilafgifter, der er tale om, skal passe meget på og se, hvilke konsekvenser en omlægning har for den ganske almindelige familiebil. Jeg siger det bare, og jeg tror, hr. Buksti deler mit standpunkt, nemlig at der altså er grænser for, hvor meget vi kan

lave om, også når vi ved, at miljøgevinsten er så ringe, som tilfældet ville være.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Så er det hr. Peter Christensen som ordfører.

Peter Christensen (V):

Venstre ønsker at gennemføre en politik, hvor vi får mest muligt miljø for pengene. Det er ikke tilfældet med det forslag, vi står med her i dag.

Men for at starte med det positive: Meningen med De Radikales forslag er god nok, vi skal passe på miljøet, det kan vi skam ikke være uenige i. Men desværre er prisen alt for høj, gevinsterne tvivlsomme og sideeffekterne negative i netop det forslag. Løsningen er altså ikke helt så enkel, som det måske ser ud.

Regeringen har tidligere nedsat en arbejdsgruppe, som det blev diskuteret før, hvis mål var at finde en mere miljøvenlig registreringsafgift. Rapporten, som arbejdsgruppen kom med, indeholdt ikke nogen modeller, som vi umiddelbart har fundet brugbare.

Kl. 16.35

De Radikales beslutningsforslag, som bygger på én af rapportens modeller, vil hverken medføre en væsentlig miljøgevinst eller for den sags skyld give den gennemsnitlige forbruger en billigere bil, tværtimod.

Forslaget rammer langt forbi de mål, og derfor har jeg store forbehold. For det første synes jeg, det er relevant at se på prisen, for på trods af ønsket fra forslagsstillerne om det modsatte, så er omlægning ikke gratis. Tages følgevirkningerne med som f.eks. lavere indtægt fra ejerafgifter og brændstofafgifter, vil provenutabet på lang sigt være ganske omfattende. Det har en naturligvis en betydning, når en analyse i den grad sår tvivl om effekten. Miljøgevinsterne er jo usikre, da omlægningen kun tager højde for CO₂-reduktionen.

Det leder mig videre til det næste problem. Der er ingen tvivl om, at omlægningen vil reducere bilsalget. Det vil ikke blot være problematisk for landets bilforhandlere, det vil naturligvis være et større problem for de familier, der ikke længere har råd til at købe en bil. Deres alternativ er jo ikke en miljøvenlig bil, for den vil de fortsat ikke have råd til.

De Radikale forsøger at få befolkningen til at tro, at det bliver billigt at købe en miljøvenlig bil, men det er jo altså ikke sandheden. Og det bør altså ikke negligeres, at forslaget vil medføre, at mange relativt billige familiebiler vil blive noget

dyrere, end vi kender i dag. Så taberne vil være familierne, der har svært ved at få en travl hverdag til at fungere uden en sådan bil.

En miljøvenlig bil vil altså på trods af forslaget stadig være dyr. Dermed fratages mange danskere, som f.eks. har langt til arbejde, den fleksibilitet, de har ved at have den bil. Det vil samtidig betyde, at de danskere, der på nuværende tidspunkt har købt en miljøvenlig bil, altså allerede har en, vil miste penge, fordi den vil falde i værdi.

Så de, der egentlig vil få den største gevinst umiddelbart, vil jo være folk, der står over for at skulle købe en dyr bil. For det er nemlig de eftertragtede biler, de store biler, som vi kender: Porsche, BMW, Mercedes og den slags, der vil blive markant billigere. Det er dem, der virkelig har en gevinst ved at lave den her omlægning. Og de almindelige biler vil altså blive dyrere.

Så med de konsekvenser synes vi, at den samfundsmæssige pris er alt for høj og den miljømæssige for lille til, at vi kan støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Det er simpelt hen noget gedigent vrøvl, Venstres ordfører står og siger fra Folketingets talerstol. Hvorfra ved Venstres ordfører, at det vil være sådan? Der står da ikke noget i forslaget her om, at nogle biler vil blive meget, meget dyrere og nogle vil blive meget, meget billigere, og at familier vil blive bragt på fallittens rand, og jeg ved ikke hvad.

Der står bare her, at Folketinget pålægger regeringen senest den 1. november 2004 at fremsætte lovforslag, der omlægger registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning. Alle døre er åbne. Man kan da vælge den model, man har lyst til. Der er ikke defineret nogen bestemt model. Vi har peget på, at der er en model, som man kunne tage udgangspunkt i, og så kan man justere i forhold til, hvad der kunne være regeringens ønsker osv. Men der er da ikke lagt nogen som helst model fast.

Kan Venstres ordfører bekræfte, at hvis vi skal have en omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning, så kræver det et regeringsskifte?

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Jeg synes, det er lidt besynderligt at få at vide, at det er noget vrøvl, at man forholder sig til konkrete muligheder for, hvordan det kunne ske.

Efter at vi lige har haft en lang debat her i salen om, at der har været hele to rapporter, hvori man har været inde at kigge på konkrete modeller, så tillader jeg mig i den debat, vi nu har, at prøve at kigge lidt på, hvad der egentlig er af forskellige muligheder.

Hr. Anders Samuelsen vil hellere fortsætte en debat, der er fuldstændig svævende, så ingen ved, hvad det er, vi taler om, men man kan give indtryk af, at man kan opnå det inden for en provenuneutral ramme, vel vidende at der indtil videre ikke er blevet fremlagt nogen model, der lever op til de forhold.

Jeg beklager, at hr. Anders Samuelsen i den grad nærmest vil køre frem med løfter til vælgerne om, at man kan få det hele uden at påvise hvordan. Jeg forholder mig til de konkrete modeller, der har været til diskussion, og kan bare se, at ingen af de modeller, hvis de skal være provenuneutral, kan leve op til en omlægning, hvor vi ikke får nogle ret uheldige negative bivirkninger.

Så kunne man have en anden diskussion, hvis vi havde haft en halv, en hel eller måske 3-4 mia. kr. til at sænke registreringsafgiften for. Så kunne man jo lave nogle gode modeller, men det er en generel sænkning af afgifterne. Præmissen for vores debat nu er, at den skal være provenuneutral.

Kl. 16.40

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Så er taletiden for længst udløbet.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg vil bare gerne have, om Venstres ordfører kan bekræfte, at det kræver et regeringsskifte at få lagt registreringsafgiften om i en mere miljøvenlig retning.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Det synes jeg er et besynderligt spørgsmål, for under den tidligere regering, hvor De Radikale havde stor indflydelse, kom der ikke nogen omlægning, og jeg kan i hvert fald sige, at vores målsætning er, at vi ikke får stigninger inden for de her afgifter. Det garanterer skattestoppet.

Jeg så faktisk også gerne, at vi kunne sænke registreringsafgiften, men det kræver altså nogle penge. Og jeg tror, alle er enige om, at de penge ikke er til stede, så det er ikke en regulær sænkning af afgifterne, De Radikale foreslår. Nej, de

foreslår, at man inden for de samme midler skal kunne lave en omlægning, og det betyder jo, at hvis de miljømæssige biler, som i dag er meget dyre, skal blive lidt billigere, så er der altså nogle andre biler, der skal blive dyrere. Og i de modeller, der er lagt frem her, er det altså større familie-biler.

Der er det, jeg siger, at Venstre vil ikke være med til, at det er børnefamilier, som har hårdt brug for plads i bilen, der kommer til at betale gildet, mens en reduktion vil sige, at det vil være de alldyrreste biler, der så kan have en fordel. Sandheden er jo, at den største miljøgevinst i det her forslag er, at folk ikke får råd til at køre i bil længere, og det synes vi ikke er en måde at løse miljøproblemet på.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke flere korte bemærkninger, og så er det er hr. Buksti som ordfører.

Jacob Buksti (S):

Det forslag fra Det Radikale Venstre, som vi her behandler, og som vi i Socialdemokratiet klart kan støtte, er desværre et udtryk for den noget særprægede mekanisme, der synes at gælde på visse områder i dansk politik, nemlig at jo bredere flertal, der står bag en sag, og jo flere gange det vedtages, jo mindre er sandsynligheden for, at det gennemføres.

Allerede under en forespørgselsdebat her i Tinget den 27. april år 2000 rejst af de nuværende regeringspartier og CD viste der sig et bredt flertal bestående af CD, Socialdemokratiet, Venstre og De Konservative og Det Radikale Venstre, Kristeligt Folkeparti og Frihed 2000 om en vedtagelse, der pålagde den daværende SR-regering at fremlægge flere alternative modeller til beregningsgrundlag for registreringsafgiften i forbindelse med en ændring af den danske bilpark i en mere miljøvenlig retning. Modellerne skulle udarbejdes inden for en provenuneutral ramme. Rapporten blev fremlagt i juni 2001, men arbejdet blev bremset af folketingsvalget i november 2001.

Derfor er det grænsende til det uacceptable at høre, at Venstres ordfører står her og siger, at den daværende regering ikke kom med noget forslag. Man var faktisk i gang med at arbejde med et forslag, og der var også udstukket retningslinjer for, hvordan det skulle se ud, ud fra den betragtning at Venstre og Konservative den gang ikke var nået til den erkendelse, som man

er nået til nu, at det var et slag i luften at kæmpe for miljøvenlige biler.

Den nye regering fik så kolde fødder i forhold til den vedtagelse, man selv havde stået fadder til, og derfor nedsatte man i foråret 2002 en ny arbejdsgruppe til at undersøge i princippet fuldstændig det samme, som det tidligere udvalg netop havde afgivet rapport om, nemlig en omlægning af registreringsafgiften, så den i højere grad afspejler miljøbelastningen. Rapporten herom forelå i april 2003.

Imidlertid indgik regeringen nu aftale med Dansk Folkeparti om blot at lægge loft over registreringsafgiften, og hvor overvejelserne om en miljøvenlig omlægning af registreringsafgiften inden for en provenuneutral ramme blev dropet.

Derfor står vi nu i den situation, som De Radikales beslutningsforslag afspejler, nemlig at miljøvenlige biler udsættes for en urimelig beskatning i forhold til de store miljøsvinere. Det modvirker direkte en fornuftig udskiftning af bilparken, der ville kunne medvirke til at nedbringe trafikens miljøbelastning.

Socialdemokratiet kan derfor støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Mit spørgsmål går på, at når nu hr. Jacob Buksti har været med til at lave rapporter og har læst den, regeringen har lavet, så kunne jeg godt tænke mig at høre et bud på, hvilken model hr. Jacob Buksti synes er mest tiltalende i de par rapporter, hr. Jacob Buksti så har læst.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det har jeg sådan set ikke noget bud på. Jeg har bare den opfattelse af, at vi stadig væk må arbejde efter at få en anden omlægning af registreringsafgiften, således at miljøvenlige biler beskattes anderledes end i dag. Det er en fuldstændig urimelig diskussionsmåde, man betjener sig af fra Venstres og ministerens side, når man anlægger betragtninger om bestemte modeller i det radikale beslutningsforslag. Som det allerede er påpeget af hr. Anders Samuelson, står der jo ingenting om nogen konkret model. Der står bare, at der skal ske en omlægning i miljøvenlig retning, og det henholder jeg mig til.

Kl. 16.45

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg tror, hr. Peter Christensen skal gå ned på sin plads. Der er noget med teknikken, så man skal tale fra sin plads, så vi venter lige et lille øjeblik. (Ophold). Så er det hr. Peter Christensen til hr. Buksti.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Jamen så håber jeg, at teknikken virker herfra.

Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt at høre, at det er urimeligt at spørge.

Vi har fået at vide, at der sandelig er kommet hele to rapporter, og at nu må vi altså skride til handling. Før jeg blev medlem af Folketinget, var der en debat om sagen, og dengang var der ikke nogen rapporter. Men nu ligger der to, og så tillader jeg mig at spørge: Når nu vi er blevet dobbelt så oplyste, hvilken af modellerne synes Socialdemokratiet så, det skal ende med, at vi vælger? Man må da have skelet lidt til de to rapporter, og man må i hvert fald kunne sige, hvilken af modellerne som måske skal pudses lidt af. Jeg kunne godt tænke mig at få lidt at vide om, i hvilken retning Socialdemokratiet synes vi skal gå, og så kunne man da pege på en af de modeller, der er i rapporterne.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Ja, det kunne man jo godt, men det gør man ikke i forslaget.

Nu er det jo ikke os, der har fremsat forslaget. Vi har bare sagt, at vi støtter forslaget, og derfor er det fuldstændig urimeligt at sige, at vi med en eller anden sikkerhed skal lægge os fast på en af de modeller, der findes. Det må jo være op til skatteministeren eller det flertal, som i givet fald måtte gå ind for forslaget, at sørge for, at der kommer et egentligt lovforslag.

Det nytter ikke noget, at man kommer og siger, at man har regnet ud, at nu koster det pludselig en hel masse at lave en miljøvenlig omlægning. Der findes jo mange forskellige muligheder for det, også muligheder, som ikke er analyseret i de modeller, vi har her, så det er kun fantasien, der sætter grænserne.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Nu må hr. Jacob Buksti altså være lidt mere præcis.

Socialdemokratiet siger, at man støtter forslaget, og at man gerne vil have en omlægning i en

mere miljøvenlig retning. Der er kommet nogle rapporter med en række forskellige forslag til, hvordan en sådan omlægning kan se ud, og så siger Socialdemokratiet: Nej, vi ved sådan set ikke, hvad vi vil, vi vil bare have en ændring. Det er det, jeg hører hr. Jacob Buksti sige: Man kan ikke pege på nogen bestemt model, men man vil bare have en omlægning.

Jeg vil gerne spørge: Vi Socialdemokratiet kun have en omlægning, en ændring, for ændringens skyld, eller hvad er det, Socialdemokratiet vil? Jeg vil bede Socialdemokratiet blive lidt mere præcist med hensyn til, i hvilken retning man vil gå.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg er lige ved at sige: Ja, vi vil gerne have en ændring bare for ændringens skyld, for det er jo det, forslaget går ud på.

Forslaget går ud på, at der skal laves en ændring i mere miljøvenlig retning – punktum! Det kan man enten tilslutte sig eller ikke tilslutte sig, og hvorfor kan det så være, at vi nu skal til at diskutere helt præcise, konkrete modeller? Dem kender jeg godt, og de bliver måske skudt ned. Men som hr. Anders Samuelsen sagde: Hvis det er sådan, at der er den samme vilje til stede, som de nuværende regeringspartier havde før valget og under valgkampen, må man da kunne lave det. Så derfor: Ja, det er ændring for ændringens skyld, det går ud på.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Efter at vi har fået to rapporter, ved hr. Jacob Buksti altså overhovedet ikke noget om, i hvilken retning Socialdemokratiet ønsker at gå på dette område. Man vil bare have en anden model end den, vi har nu.

Jeg forstår simpelt hen ikke, at Socialdemokratiet overhovedet ikke kan sige, i hvilken retning man forestiller sig, en sådan ændring skal gå. Det er meget, meget upræcist og meget, meget svagt at sige, at man gerne vil have noget andet, men at man sådan set ikke ved, hvad dette andet skal være. Hr. Jacob Buksti må altså komme med et bud: Hvilken af modellerne er det? De er jo vidt forskellige.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Det er sådan, at hvis et beslutningsforslag bliver vedtaget, er det dem, der skal udmønte beslut-

ningsforslaget, som skal lave noget, som lever op til forslaget.

Når beslutningsforslaget her er udformet, som det er, og ikke bygger på specielle modeller, er det jo netop, fordi vi har haft denne diskussion før, og derfor er det fuldstændig urimeligt over for forslaget, som alene går ud på at om-lægge bilafgifterne i en mere miljøvenlig retning – det er det eneste, det går ud på – at forlange, at vi skal lægge os fast på en bestemt model.

Hvis det er sådan, at der er flertal for forslaget, må ministeren da komme med en udmøntning af det. Det er ikke os, som støtter forslagets indhold, der skal udmønte det, for så kortsletter vi da processen. Så kunne vi lige så godt selv have lavet et lovforslag.

Kl. 16.50

Anden næstformand (Poul Nødgaard): Så er det hr. Dencker som ordfører.

Mikkel Dencker (DF):

Det Radikale Venstre vil med dette beslutningsforslag pålægge regeringen, at registreringsafgiften omlægges i en mere miljøvenlig retning. Formålet er, at mere miljøvenlige biler skal blive billigere, mens biler med ringe miljøegenskaber skal blive dyrere, og det formål er der vel ingen der som udgangspunkt kan være uenige i. Det er et faktum, at bilkørsel forurener, så hvorfor ikke favorisere de biler, der udsætter miljøet for de mindste belastninger. Undertegnede har også i den debat, der har kørt et stykke tid, luftet den holdning, at man ved en omlægning af registreringsafgiften i givet fald også kunne tage højde for bilernes sikkerhedsniveau.

Siden midten af marts har der med jævne mellemrum kørt en debat i dagspressen om denne foreslåede omlægning, og i den periode har jeg, bl.a. på vegne af Dansk Folkeparti, givet udtryk for, at vi sympatiserer vældig meget med hensigterne i det radikale forslag. Undervejs i debatten er det også kommet frem i visse medier, at en gennemførelse af forslaget muligvis vil medføre, at de billigste biler på markedet vil stige i pris, fordi de har de ringeste miljøegenskaber, især set i forhold til de allerdyreste biler. I den forbindelse skal jeg bemærke, at Dansk Folkeparti har som sit overordnede mål, at det generelt skal blive billigere at anskaffe sig en bil, fordi det at have en bil skal være et gode, som en større del af befolkningen skal have adgang til, end tilfældet er i dag.

Hvis det bliver tilfældet, at en gennemførelse af det radikale forslag betyder, at de billigste biler vil blive dyrere, betyder det, at forslaget direkte modvirker vores overordnede målsætning, som jeg netop nævnte. Det er et meget relevant spørgsmål, som jeg vil have afklaret i løbet af udvalgsarbejdet, og jeg kan derfor ikke melde noget endeligt ud om vores stillingtagen til beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg er halvvejs tilfreds med ordførertalen, i den forstand at der ikke er en afvisning af forslaget. Sådan hører jeg det fra Dansk Folkepartis side, og jeg håber selvfølgelig, at man vil holde fast i, at man ikke afviser forslaget.

Der er nogle ting, som Dansk Folkeparti gerne vil have belyst i løbet af udvalgsarbejdet, og jeg vil sige helt åbent fra Det Radikale Venstres side, at vi er villige til at se på, om der skal sættes nogle flere sætninger ind for at præcisere den meget åbne tilgang, vi har valgt til projektet, hvis det er det, der skal til for at få Dansk Folkepartis støtte.

Kan jeg få et tilsagn fra Dansk Folkeparti om, at man vil komme med nogle bud i løbet af udvalgsbehandlingen på, hvad der skal med for at sikre, at Dansk Folkeparti kan støtte forslaget?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg vil ikke give noget tilsagn om det, hr. Samuelsen spurgte til. Jeg må henvise til det, jeg sagde i min ordførertale, som netop var, at hvis konsekvensen af gennemførelsen af det radikale forslag bliver, at de billigste biler bliver dyrere, så det generelt vil blive sværere at anskaffe sig en bil for folk, som ikke har en høj indtægt, kan vi ikke støtte forslaget. Det er konklusionen af min ordførertale.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Hvis det bliver tilfældet, at nogle billige biler bliver lidt dyrere, og andre billige biler bliver billigere, hvordan stiller Dansk Folkeparti sig så? Det er jo sådan, at f.eks. efter model C er der faktisk nogle af de billige biler, som bliver billigere, og nogle af dem bliver dyrere; det er rigtigt nok. Men det er jo, fordi man omlægges afgiften i mere miljøvenlig retning.

Hvis det er det, der bliver tilfældet, er det vel ikke nogen forhindring set fra Dansk Folkepartis

side? Alternativet er jo, at hvis alle billige biler pr. definition skal blive billigere, bliver vi nødt til at bryde skattestoppet, og det har vi forsøgt at undgå at lægge op til, netop for ikke at presse Dansk Folkeparti, som vi ved har afgivet et løfte til regeringen om, at man ikke vil være med til at bryde skattestoppet.

Kan jeg få bekræftet, at hvis det bliver tilfældet, at nogle af de billige biler bliver dyrere, og nogle bliver billigere, er det helt fint, og så er det o.k. for Dansk Folkeparti, bare der stadig er adgang til billige og helst meget miljøvenlige biler for den del af befolkningen, der måtte ønske det?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg vil sige, at det er et meget hypotetisk spørgsmål på baggrund af, at der ikke foreligger svar på nogen spørgsmål, så jeg må sige, at lige nu kan jeg ikke svare på hr. Samuelsen's spørgsmål.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så bliver det fru Charlotte Dyremose som ordfører.

Kl. 16.55

Charlotte Dyremose (KF):

I Det Konservative Folkeparti ved vi, at mange danske familier er helt og aldeles afhængige af bilen som transportmiddel for at få hverdagen til at hænge sammen.

Vi Konservative mener, at der er en række uhensigtsmæssigheder i den nuværende sammensætning af afgifterne på køb og brug af biler. Vi så f.eks. gerne, at afgifterne på biler generelt var lavere, så danske familier kunne skifte bilen ud lige så ofte som i mange af de lande, vi sammenligner os med. Nye biler er nemlig som regel både mere miljøvenlige og sikrere end gamle biler, og derfor fremlagde De Konservative da også for en del år siden et udspil til en lavere registreringsafgift, der på samme tid skulle tage hensyn til både bilens miljøpåvirkning og dens sikkerhedsniveau.

Derfor ser vi naturligvis det radikale forslag som et sympatisk forslag. Vi kan kun være enige i tanken om at gøre bilparken så miljøvenlig som muligt, men vi mener dog, at det radikale fokus på miljøet er for ensidigt.

Vi ser også gerne, at en eventuel omlægning af bilafgifterne får et sikkerhedsmæssigt perspektiv. Vi mener nemlig, at man må se på både miljø og sikkerhed, når man overvejer, hvordan

bilafgifterne skal skrues sammen, og af samme årsag kæmpede vi Konservative sidste år for at få indført fradrag for det såkaldte ESP-system, der kan forhindre mange udskridningsulykker. Systemet havde vist sin værdi i bl.a. Sverige, og regeringen var heldigvis med på den konservative idé og fremsatte lovforslag om et sådant fradrag. Det betød et lille, men væsentligt fremskridt for sikkerheden på de danske veje.

Samtidig har vi Konservative i forbindelse med aftalen om lettelse af skatten på arbejde sikret os, at der nu er lagt loft over registreringsafgiften. Hvis bilpriserne stiger voldsomt, følger registreringsafgiften ikke med op, og den aftale har i det mindste sat en prop i de stadig stigende afgifter, vi overtog fra den tidligere regering.

Kort sagt har vi Konservative altså sympati for at ændre tankegangen om afgifter på biler. Vi ser en række problemer i de meget høje afgifter og i den måde, afgifterne er skruet sammen på i dag. Som nævnt er det lykkedes for os at rette op på enkelte hjørner af problemerne, men ellers skal det ikke være nogen hemmelighed, at vi i regeringssamarbejdet har haft andre prioriteringer, der kom før registreringsafgiften. Vi har f.eks. gennemført markante lettelse af skatten på arbejde, og i disse dage er vi stolte af, at den konservative kongstanke om amternes nedlæggelse nu er blevet regeringens politik – blot for at nævne et par eksempler.

Som det fremgår, deler vi Konservative altså intentionerne i det fremsatte forslag, selv om vi i vores oprindelige udspil og også i dag lægger vægt på det sikkerhedsmæssige perspektiv. Men det ændrer ikke ved, at det er vores stålsatte overbevisning, at et så omfattende forslag om en eventuel omlægning af registreringsafgiften kun bør gennemføres, hvis det kan gøres som en del af regeringens samlede prioriteringer og som et udspil fra en samlet regering, og derfor må vi Konservative afvise det radikale forslag.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Jeg har stor sympati for, at sikkerheden også er et spørgsmål, som er i højsædet hos Det Konservative Folkeparti. Vil det sige, at hvis der blev vedtaget et ændringsforslag til beslutningsforslaget om, at der skulle omlægges i en mere miljøvenlig og sikkerhedsmæssig retning, kunne vi få Det Konservative Folkepartis støtte til forslaget?

(Kort bemærkning).

Charlotte Dyremose (KF):

Der er ingen tvivl om, at vi ville have endnu større sympati for forslaget, hvis der også kom et sikkerhedsperspektiv ind i det. Men som jeg også sagde i min ordførertale, er det altså sådan, at vi er af den stålsatte overbevisning, at et så omfattende forslag om en eventuel omlægning af registreringsafgiften kun bør ske, hvis det kan gøres som en del af regeringens samlede prioriteringer.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Da jeg kan forstå, at den konservative ordfører ikke ønsker at støtte en omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning, som der er lagt op til i forslaget, vil jeg spørge: Da man har et stort ønske i Det Konservative Folkeparti om at gøre noget ved registreringsafgifterne, kan vi så få løftet en lille flig for et konkret initiativ, som Det Konservative Folkeparti vil præsentere Folketinget for, f.eks. inden for den næste måneds tid, bare for at få at se, at der er vægt bag ordene om, at det har høj prioritet for Det Konservative Folkeparti? Kan vi få et konkret bud på, hvad De Konservative har tænkt sig at lægge frem inden for f.eks. den næste månedes tid?

Charlotte Dyremose (KF):

For os Konservative har det den allerhøjeste prioritet, at vi indgår i et ansvarligt regeringssamarbejde, og der er ingen som helst tvivl om, at hvis vi fremsætter forslag, gør vi det på den samlede regerings vegne.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Aage Frandsen som ordfører.

Kl. 17.00

Aage Frandsen (SF):

Hvis kort er godt, er det et godt forslag, men jeg synes, det er lige kort nok med et beslutningsforslag, hvor man overlader noget til en regering, som man i øvrigt ikke har den bedste tiltro til. Hvis forslaget kommer til afstemning i Folketinget inden sommerferien, vil jeg derfor opfordre forslagsstillerne til at lave en betænkning, som præciserer forslaget, så det ikke ender med den model, som skatteministeren beskrev som et rædselsbillede: At man nu forærer de mennesker, der køber de dyre biler, ganske mange penge.

Jeg kan sige, at vi er tilhængere af tankegangen i forslaget. Vores præmisser skal for det første, svarende til forslaget, være, at det i hvert fald skal være provenuneutralt; der skal ikke mistes penge på grund af forslaget. For det andet skal det have det miljømæssige sigte, som også forslagsstillerne lægger ind i det, og for det tredje skal den progressive beskatningsform stadig tilgodeses, hvilket der jo ikke er tale om i alle modellerne.

Jeg mener, det er rigtigt at understrege det i denne forbindelse. Hvis skatteministeren skulle udmønte forslaget på baggrund af, at et flertal i Folketinget støtter det, vil jeg nemlig foretrække, at Folketinget har hånd i hanke med det i stedet for bare at lade skatteministeren få lov til at udmønte det, som det passer skatteministeren.

Med de bemærkninger kan jeg sige, at vi under de forudsætninger kan støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg forstår sådan set godt forbeholdet, og jeg kan sagtens dele betænkeligheden. Men pointen er jo lidt i retning af, at det er nødvendigt at få tvunget regeringen i arbejdstøjet, og SF får jo endnu en mulighed for at tage stilling til, om forslaget er godt nok. Hvis det lykkes at få pålagt regeringen at komme i arbejdstøjet og lægge et forslag frem for Folketinget, kan man jo på det tidspunkt tage stilling til, om man synes, det er godt nok.

Jeg forstår ikke helt, hvorfor man vil række regeringen en hjælpende hånd ved at tage det forbehold, som SF gør her. Man kommer jo ikke længere i retning af en mere miljøvenlig omlægning af registreringsafgiften, hvis man lægger lige netop et forbehold ind, som sikrer, at der ikke kan skaffes et flertal uden om regeringen for at pålægge regeringen at komme i arbejdstøjet.

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Jeg har ikke indtryk af, at et sådant forbehold ændrer regeringens opfattelse af spørgsmålet, og jeg er overbevist om, at det heller ikke ændrer Dansk Folkepartis opfattelse. Vi har aldrig nogen sinde her i Folketinget haft et støtteparti til en regering, som i den grad følger regeringen i stort set alle spørgsmål undtagen i det pågældende partis kernespørgsmål, så jeg tror ikke, det har nogen betydning. Men under alle omstændigheder synes jeg, at vi i forbindelse med

behandlingen i udvalget skal se på, om der overhovedet er noget at gøre i den forbindelse.

Jeg kan ikke lide at vedtage noget, når jeg overhovedet ikke ved, hvad det egentlig er, der bliver vedtaget. Selvfølgelig kan man sige, at vi jo kan tage stilling til det senere her i Folketinget. Det kan også godt være, men så kan det jo være, at det netop er noget, jeg ikke kan gå ind for, og så er der et andet flertal, der vedtager det med bl.a. Det Radikale Venstres stemmer, fordi Det Radikale Venstre måske ikke har den samme tilgang som os til det progressive.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så bliver det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

I Enhedslisten synes vi, det er positivt, at denne debat er blevet rejst, og det skal Det Radikale Venstre have tak for. Vi håber også, at vi kan få afklaret de problemer, som hr. Aage Frandsen var inde på, for efter at have hørt skatteministerens udlægninger behøver man altså ikke være nogen stor profet for at forudse, hvordan et lovforslag vil blive udformet, hvis et flertal i Folketinget pålægger ministeren at udarbejde et sådant forslag, når teksten i beslutningsforslaget ikke indeholder mere vejledning end på nuværende tidspunkt.

Kl. 17.05

Det vil blive et forslag om omlægning af afgifter, der er så kropumuligt, at regeringen kan håbe at blive stemt ned på det, og så er regeringen sluppet af med den sag. Derfor er det efter vores opfattelse nødvendigt, at vi får arbejdet med teksten og præciseret de ting, der skal præciseres, så det bliver et godt forslag. Folketinget beder regeringen om at udarbejde.

Enhedslisten vil gerne medvirke til et forslag, der omlægger bilparken, så den bliver mere miljøvenlig. Men vi skulle gerne undgå, at det fører til en samlet stigning af bilparken, og vi er heller ikke særlig interesserede i, at det ender med støtte til den mest velhavende del af befolkningens indkøb af dyre biler. Derfor er det meget vigtigt, at forslaget bliver udformet på en sådan måde, at det ikke bliver resultatet, og i udvalget vil vi meget gerne prøve at medvirke til at få opstillet den rigtige model.

Det er muligt, at Venstres ordfører har ret i, at forslaget rent faktisk vil medføre et faldende antal biler. Det er efter Venstres ordførers opfattelse uhyggeligt, hvis det sker, men jeg vil sige, at det er det absolut ikke set fra Enhedslistens

synspunkt. Vi har allerede alt for mange biler, især i de store byer. Der er ikke plads til dem, de giver forstoppelse i trafikken, så hvis det virkelig er rigtigt, at forslaget medfører et samlet fald i antallet af biler ud over at medføre en mere miljøvenlig fordeling, vil jeg sige, at så har hr. Anders Samuelsen ramt det helt rigtige, så det argument skal i hvert fald ikke holde Enhedslisten fra at støtte forslaget, tværtimod. Men det er jo også noget af det, vi kan få belyst nærmere i udvalget: Om den meget optimistiske bedømmelse af forslaget, Venstre har, rent faktisk er rigtig.

Jeg vil slutte med at sige, at det jo er meget fint med et sådant forslag, men i virkeligheden bør vi også se på, om vi måske kan begynde at udarbejde en ordning med afgiftsfritagelse for biler, der ikke bruger fossilt brændstof eller lignende, men er drevet af vedvarende energi. Vi står jo i den situation, at olieproduktionen snart ikke kan følge med efterspørgslen, og derfor må vi regne med, at det ikke varer ret lang tid, før benzinprisen begynder at stige meget dramatisk – afgifter eller ej – og derfor er det jo vigtigt at begynde en omlægning til transportmidler, som ikke bruger benzin. Jeg ved ikke, om det allere-de kan komme med i forslaget her, men biler, der kan basere sig på vedvarende energi, burde i ganske særlig grad have en afgiftslettelse.

Jeg forstår slet ikke, at skiftende regeringer i Danmark, især i den nuværende situation, ikke har forholdt sig til olieproblemet, men har ladet som om det ikke eksisterer. Man er fuldstændig ligeglad med, at olien slipper op. Man planlægger motorveje og bilpolitik, som om man tror, at der om 10 og 15 år stadig er massevis af billig benzin til rådighed, selv om alle ved, at det ikke er tilfældet. Det er fuldstændig dybt uansvarligt, og det er fantastisk, at de største partier – regeringspartierne, Dansk Folkeparti osv. – ikke tager det problem alvorligt. Men det gør de helt åbenlyst ikke. De gør alt, hvad de kan for at prøve at undgå at tage bare det mest beskedne initiativ, for jeg tror, at også hr. Samuelsen vil indrømme, at i den sammenhæng er det et beskedent forslag set i forhold til det olieproblem, vi står over for.

Jeg ved ikke, om det kan nå at komme med ind i forslaget, men det er i hvert fald en tanke. Vi er i hvert fald i Enhedslisten meget bekymrede over for olieproblemet, og vi så gerne, at man kunne komme tidligt i gang med at løse det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Sjørnsen som ordfører.

Jann Sjørnsen (KD):

Kristendemokraterne kan ikke umiddelbart støtte forslaget, som det foreligger, men det skyldes ikke, at vi ikke har sympati for hensigten med forslaget, nemlig at sikre, at registreringsafgifterne bliver omlagt i en mere miljøvenlig retning. Det har vi absolut forståelse for, og vi var i sin tid også med i det flertal i Folketinget, der pålagde den daværende SR-regering at fremkomme med en rapport, der kunne belyse, hvordan man inden for en miljøneutral ramme kunne sikre en mere miljøvenlig omlægning.

Kl. 17.10

Vores modstand skyldes mere det, som hr. Aage Frandsen også var inde på. Vi står over for et meget kortfattet beslutningsforslag, som så-dan set pålægger regeringen at komme med, havde jeg nær sagt, et skud i den blå luft, alt efter hvad der nu passer den, og det synes vi ikke vi vil være med til. Vi synes, det er fuldt ud rimeligt, at når Folketinget skal træffe beslutning om et spørgsmål som omlægning af registreringsafgiften, må der i det mindste være nogle hints om, i hvilken retning det pågældende flertal i Folketinget ønsker at gå.

Jeg kan faktisk tilslutte mig de tre hovedprioriteter, som jeg hørte, hr. Aage Frandsen tilkendegav ville være SF's forudsætninger for at kunne støtte forslaget. I en eventuel betænkning skal det beskrives, i hvilken retning et efterfølgende forslag skal gå. Det skal for det første være provenuneutralt, for det andet skal det have et miljømæssigt sigte, og for det tredje skal der indføres en progressiv beskatningsform. Det er tre hovedsynspunkter, som Kristendemokraterne udmærket kan tilslutte sig i forbindelse med en eventuel betænkningssafgivelse, som kan præcisere, hvad forslaget egentlig skal gå ud på.

Man kunne for den sags skyld også få nogle af betragtningerne fra Enhedslisten om benyttelse af vedvarende energi ind i billedet. Det ville måske blive lidt for vidtløftigt set i forhold til, hvad vi har af arbejde på nuværende tidspunkt, men vi er sådan set principielt positive over for det og vil gerne overveje det. Så kunne vi måske få målet fuldt med hensyn til, hvad vi kunne ønske os i forbindelse med en omlægning af registreringsafgiften.

Med disse ord vil jeg sige, at vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet. Jeg mener, det må være muligt at præcisere forslaget som sådan, men jeg

synes også, at ikke bare regeringen skal i arbejdstøjet i denne sammenhæng, men at Folketinget også skal gøre sit arbejde. Når Folketinget pålægger regeringen at komme med forslag, har det også pligt til at give dessiner om, i hvilken retning de skal gå, for ellers medvirker Folketinget i virkeligheden til lovsjuk, og det vil vi i hvert fald ikke være med til.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Så er det ordføreren for forslagsstillerne.

Anders Samuelsen (RV):

Jeg takker for debatten og også for modtagelsen af forslaget.

Jeg kan forstå, at der sådan set hele vejen rundt er positive tilkendegivelser om retningen, for det er jo ikke rigtigt, at der ikke er nogen retning i forslaget. Der står, at det skal være en omlægning i en mere miljøvenlig retning. Så kan man have en række ønsker, som man også gerne vil have med, og det er vi meget villige til at tage fat på fra Det Radikale Venstres side.

Vi har valgt at sætte fokus på miljøet, fordi det var det tema, som var på banen i den debat, der er ført i medierne. En gang imellem er det efter min mening nødvendigt at lægge forslag af denne art frem i Folketingsalen for at få testet, om de tilsyneladende positive meldinger, der kommer frem i pressen – det kan være fra den konservative ordfører eller fra Dansk Folkepartis ordfører eller fra andre – holder, når det kommer til stykket, og der skal trykkes på knappen.

Jeg er blevet en anelse utryg i dag, for det virker, som om de Konservative godt nok har nappet en enkelt overskrift i medierne på, at de er miljøvenlige, men når vi kommer dertil, at vi skal trykke på knapperne, løber de alligevel skrigende bort. Dansk Folkeparti er også en anelse på tilbageslag, men det vil jo vise sig under udvalgsbehandlingen, hvorvidt vi kan holde dem fast.

Derfor mener jeg og Det Radikale Venstre, at det er nødvendigt at lægge et sådant forslag frem, og det har også vist sig tidligere, at det har en effekt at gøre det på den måde. Vi har netop oplevet, at arbejdsmarkedets parter har indgået nogle overenskomster, som indeholder nogle helt nye tilgange til barselorlovssproblemerne i forhold til det, vi har oplevet tidligere. Jeg er helt sikker på, at en af grundene til, at det overhovedet er kommet så højt på dagsordenen, er, at et flertal i Folketinget pålagde regeringen at komme med et forslag til, hvordan der kunne laves

en central barselfond. Dermed var der sendt et signal til arbejdsmarkedet parter om, at nu skulle der ske noget, hvis det ikke var Folketinget, som skulle levere varen.

På samme måde mener jeg, at der her også er en anledning til, at Folketinget sender et vink med en vognstang til regeringen. Nu vil man se noget action og ikke kun nogle udtalelser i pressen, og derfor er jeg også glad for, at der er kommet så forholdsvis mange meget positive tilbagemeldinger. Jeg tager det helt oplagt til mig som et bevis på, at det i udvalgsarbejdet er oplagt at se på, hvorvidt vi kan justere nogle ting. Jeg har ingen problemer med hensyn til, om der stadig vil være en progressiv profil i forslaget. Det har været nævnt i debatten, men det vil der under alle omstændigheder være. Man kan diskutere, hvor kraftig den skal være, men det er jeg helt med på at diskutere.

Kl. 17.15

Med disse ord vil jeg takke for debatten. I første omgang er resultatet måske lidt skuffende for den del af befolkningen, som havde troet, at nu var der faktisk et flertal i Folketinget for at levere varen. Der er lidt for mange partier, som har rystet på hånden i den sidste ende, men jeg håber, at de mander sig op, inden vi kommer til den endelige afstemning, så det faktisk kan lade sig gøre at få ændret tingene, for det kan ikke passe, at vi har den optimale model på nuværende tidspunkt. Det havde da været noget af et held, hvis det var lykkedes at finde lige præcis den mest miljøvenlige model, man overhovedet kan tænke sig, og det tror jeg simpelt hen ikke kan være rigtigt.

(Kort bemærkning).

Charlotte Dyremose (KF):

Hr. Anders Samuelsen taler meget om, hvad man nu egentlig mener, og om man får gjort noget ved tingene, når man nu taler så smukt om dem.

Al ære og respekt for, at hr. Anders Samuelsen kæmper for en ganske udmærket sag. Det kan bare andre mig, når hr. Anders Samuelsen taler så meget om at gennemføre de ting, man arbejder for, at når Det Radikale Venstre var i regering i et antal år, hvorfor blev omlægningen så ikke gennemført dengang?

Det er sådan noget, der får det til at virke lidt i retning af tom snak fra Det Radikale Venstres side. Det Radikale Venstre har meget travlt med at tale om, at andre åbenbart ikke vil, men Det Radikale Venstre ville altså ikke selv gennemføre

re det, og derfor lugter det lidt af, at Det Radikale Venstre åbenbart kun har kreative forslag, når Det Radikale Venstre ikke har regeringsansvar og derfor ved, at de forslag, de kommer med, ikke nødvendigvis skal føres ud i virkeligheden.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Det er næsten det omvendte, der er tilfældet. Det Radikale Venstre har kreative forslag, når vi er i opposition, ligesom vi har, når vi er i regering, så det er faktisk næsten den omvendte verden i sammenligning med De Konservative. Vi holder ikke op med at komme med kreative forslag, fordi vi kommer i regering, men vi prøver faktisk at følge op på forslagene, ligesom vi gør her.

Der har også været omlægninger i den tidligere regerings tid. Men det, som der slår hovedet på sømmet på nuværende tidspunkt, er eksemplet med Toyota Prius'en, hvor det blev helt enormt tydeligt, at vores afgiftssystem er strikket helt forkert sammen. En bil, som har lige præcis alt det, vi efterlyser, får på grund af den måde, vi har strikket systemet sammen på på nuværende tidspunkt, et ordentligt knald i låget, og dermed får forbrugerne altså også et ordentligt knald i låget, hvis de ønsker at handle miljøvenligt. Når der kommer et så tydeligt og markant eksempel frem, bliver man nødt til at handle, men det ønsker regeringen tilsyneladende ikke, og derfor forsøger vi at presse regeringen til det med et forslag som det, vi har fremsat her.

(Kort bemærkning).

Charlotte Dyremose (KF):

Det er da også udmærket, og som sagt al ære og respekt for det. Men vi må altså konstatere, at Det Radikale Venstre ikke kunne få gennemført den politik, da de sad i regering, og derfor håber jeg, hr. Anders Samuelsen har lidt forståelse for, at man kan få lidt af en fornemmelse af, at det er vigtigere at føre den slags ting frem, når man ikke står med et ansvar, end dengang man i en 8-9-årig periode stod med ansvaret og kunne have gennemført det.

Når man forestiller sig, hvor meget det ville have hjulpet, hvis der for længe siden var kommet et godt og konstruktivt forslag på området, og hvor meget det kunne have hjulpet miljøet, mener hr. Anders Samuelsen så ikke, at det er et problem, at man ikke fik gennemført det, dengang man sad med regeringsansvaret?

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg forstår simpelt hen ikke argumentationen, for der blev jo lavet ændringer i den tidligere regerings tid. Der blev f.eks. indført en grøn ejer-afgift, som pressede afgiftssystemet i en mere miljøvenlig retning, så det passer simpelt hen ikke. Der blev fortaget ændringer i den tidligere regerings tid:

Jeg kan slet ikke have respekt for argumentationen, når den kommer fra en konservativ ordfører, hvis formand i valgkampen primært stillede sig op foran en bil og lod sig fotografere og bankede os alle sammen i hovedet med, at nu skulle registreringsafgiften lægges om, så det blev billigere at køre i bil. Nu sidder man oven i købet på magten, men det er ikke sket, og vi andre, som ikke sidder på magten i øjeblikket, forsøger sådan set bare at påvirke udviklingen konstruktivt. Der er nogle andre, der har handlemulighederne, fordi de sidder med regeringsmagten, men der sker ingenting, så hvad skal man egentlig have mest respekt for?

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Jeg har ikke bedt om ordet for at blande mig i debatten om, hvorvidt man skal have respekt for valgkampe, der består i at være reklamesøjle for biler, eller ej. Den debat vil jeg overhovedet ikke deltage i.

Men når hr. Anders Samuelsen nævner Toyota specielt, er jeg lidt interesseret i at vide, om man kan støtte en omlægning, som vil betyde, at en lang række almindelige mellemklassebiler bliver så dyre, at der simpelt hen vil blive købt færre biler. Tidligere i debatten måtte jeg ikke være konkret med hensyn til de modeller, der er omtalt i rapporterne, men jeg kunne egentlig godt tænke mig nogle principielle overvejelser om, hvorvidt man kan støtte en ordning, hvis største miljøgevinst består i, at folk ikke har råd til at købe bil længere. Kan man støtte en sådan ordning?

Kl. 17.20

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Nej, det er ikke Det Radikale Venstres udgangspunkt at forsøge ad omveje at forhindre folk i at køre bil eller købe bil – overhovedet ikke. Vi ønsker bare at få lagt tingene om, så det bliver sådan, at hvis man alt andet lige sammenligner to biler, som i dag koster det samme, bliver den bil,

som forurener meget, dyrere, og den bil, der ikke forurener så meget, bliver billigere. Det er den omlægning, vi efterlyser.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Jeg vil sådan set gerne takke for det svar, for det bringer os faktisk en hel del videre, og nu er vi måske mere enige, end vi var, inden debatten startede.

De rapporter, der er kommet, hvor man har prøvet at se på, om der kunne laves en mere miljøvenlig omlægning af registreringsafgiften, viser, at gevinsterne hovedsagelig skyldes, at det samlet set simpelt hen bliver dyrere at købe biler, og at der derfor bliver flere, som overhovedet ikke har råd til at købe en bil. Det er det, der giver miljøgevinsten. Men nu er vi altså blevet enige om, at det ikke må blive tilfældet, så vi har faktisk fået skåret en lang række modeller væk og står nu i den situation, at De Radikale ønsker, at vi endnu en gang skal prøve at finde en ny model. Jeg kan konstatere, at med de forsøg, der er blevet gjort, kan man ikke finde en model, som ikke har den negative konsekvens, jeg nævnte.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg tror, jeg har redegjort meget klart for, hvad målsætningen er for Det Radikale Venstre på nuværende tidspunkt. Målsætningen er at få omlagt registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning, og det er sådan set også ordlyden af beslutningsforslaget.

Vi har ikke nogen målsætning om, at der skal købes færre biler. Det kunne man godt have som en selvstændig målsætning, når man ser, hvor stor trafiktætheden er ind mod København, eller hvor det nu kan være, men det er en anden de-

bat. I øjeblikket diskuterer vi kun, om vi kan omlægge registreringsafgiften i en klogere retning, og efter det, jeg har hørt fra regeringsordførerne og ministeren i dag, må jeg bare konstatere, at man ejer ikke evnen, og man ejer ikke viljen.

Jeg tror egentlig, man havde evnen, hvis man havde viljen. Man har jo et dygtigt ministerium i ryggen, og det kunne levere varen, hvis man ønskede at gå den vej. Men det ønsker man ikke; det er viljen, der mangler.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 29. april 2004, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.23