

ke til, at man i EU skal sænke grænsen fra 12 t til 3½ t for afgifterne. Er det i overensstemmelse med skattestoppet? Det er bare noget, der kommer, og det er godt, for det er i EU. Regeringen har jo en lille forklaring på det – en lille forklaring. Den siger: Vi mener, vi kan undgå det, fordi vi mener, det er så administrativt besværligt i Danmark, at Kommissionen da må kunne forstå, at vi ikke behøver at gå med til det. Lur mig, vi kender jo alle EU-systemet, at komme og sige, at det er administrativt besværligt, når vi ser, hvad vi i øvrigt har af sager med EU, der er administrativt besværlige – det kommer regeringen aldrig igennem med.

Så tilbage er der bare det lidt overraskende spørgsmål: Hvorfor har regeringen tilsluttet sig, at man kan nedsætte grænsen fra de 12 t til de 3½ t, sådan som hr. Rune Lund ganske rigtigt påpegede det? Er det et svar, vi måske får en anden dag?

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

## Afstemning

**Birthe Skaarup** (fg. formand):

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:

### 10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 91:

#### Forslag til folketingsbeslutning om en mere retfærdig og miljøvenlig bilbeskatning.

Af Morten Homann (SF) m.fl.

(Fremsat 8/2 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

KL 18.55

## Forhandling

**Skatteministeren** (Kristian Jensen):

Det er jo en debat, jeg har glædet mig til, for det er altid glædeligt, når partier uden for regerin-

gen foreslår, i hvert fald i overskriftsform, hvad der også er regeringens politik, nemlig en omlægning til en mere miljørigtig bilbeskatning.

Når jeg starter med at sige i overskriftsform, er det jo, fordi forslagsstillerne, når man går ned i det konkrete forslags elementer, klart afslører, at det, der ligger bag ved forslaget her, og som man snakker om, jo ikke bare er et ønske om en mere retfærdig og grøn bilbeskatning, ønsket er også at fremskaffe et provenu, altså at beskatte bilejerne hårdere og dermed bryde det skattestop, som har været gældende i nu 1.949 dage, og som også skal fortsætte med at være det fremadrettet.

Hvis man kigger på de enkelte dele, er det jo en skøn blanding af enkeltelementer, forbud og afgifter, der skal ned, og brændstofafgifter, der skal op, og alt i alt blander man ingredienserne sammen til en kage, som vil koste op mod 780 mio. kr. for de danske bilejere.

Jeg vil gerne melde ud, at regeringen er enig i sådan de overordnede målsætninger med forslaget, nemlig ideen om, at man laver en omlægning til en mere miljørigtig beskatning, men den udformning, som forslaget har nu, vil vi ikke kunne støtte.

Det skal være muligt at lave en omlægning, og derfor har vi også forsøgt i regeringsperioden både at sikre, at familier med lave indkomster har råd til at købe en bil, og at indrette bilbeskatningen sådan, at der tages hensyn til miljøet. Lad mig bare give to eksempler.

I 2003 blev der indført en løbende korrektion af registreringsafgiften for at sikre, at priser på biler ikke steg mere end det generelle prisniveau. Dengang frygtede man at stå over for store prisstigninger på bilerne, og for så at sikre, at almindelige familier fortsat kunne have råd til en personbil, lavede man en korrektionsmekanisme, hvor man månedligt lavede en korrektion i forhold til prisudviklingen på biler og den almindelige prisudvikling. Efterfølgende har det heldigvis været sådan, at bilpriserne faktisk ikke er steget så meget som ventet, og at korrektionsmekanismen derfor ikke har den store funktion længere, men hensigten var rigtig.

Det andet formål, nemlig mere miljøvenlige biler, har regeringen forfulgt ved bl.a. at give fradrag på dieslbiler, der fra fabrikens side er påmonteret partikelfiltre. Det tyder på, at udbud og salg af biler med partikelfiltre er steget væsentligt siden.

Vi vil gerne gøre mere på området. Vi vil nemlig, som det fremgår af regeringsgrundlaget,

undersøge mulighederne for at indrette de samlede bilafgifter mere miljøvenligt, men en omlægning skal samtidig være fornuftig. Vi vil ikke bare med hovedet under armen og – med hr. Klaus Hækkerups ord fra den tidligere debat – uden det nødvendige og grundige forarbejde, der alene kan laves, når man sidder i regeringen, gennemføre stramninger af bilafgifterne. Jeg kan garantere forslagsstillerne for én ting, nemlig at den omlægning, som regeringen vil foreslå, ikke vil være i strid med skattestoppet.

Så er jeg så også fremme ved, hvorfor regeringen ikke kan støtte det her beslutningsforslag. For det første er der samlet set tale om en stramning af bilafgifterne. Det fremgår decideret af begrundelserne, at et af formålene med det her er at fremskaffe et provenu, som skal bruges til det, som forslagsstillerne nu mener er rigtigt.

For det andet kan jeg se, at man fra forslagsstillerens side vil afskaffe muligheden for, at private kan købe varebiler på gule plader. Som reglerne er i dag, kan private købe en varebil til samme pris og afgift som en erhvervsdrivende, men til gengæld er de løbende udgifter ved at have en varebil højere, fordi der er en tillægsafgift, som erhvervsdrivende ikke betaler. Dermed er der den fordel, at den løbende afgift følger den løbende anvendelse, og da anvendelsen kan skifte over tid, er det forholdsvis enkelt at ændre i den afgift, der betales.

Jeg synes også, at man er inde på et farligt område, når man går ind og laver den forhøjelse af brændstofafgifterne, som der lægges op til. De danske brændstofafgifter er i høj grad fastlagt ud fra en balance mellem miljøet, hensynet til vores nabolande samt grænsehandelen. Det sidste gør, at en forhøjelse af brændstofafgifterne ikke er aktuelt.

Det er i den forbindelse vigtigt at se grænsehandelen med benzin som et led i den samlede grænsehandel og ikke kun som et spørgsmål om forholdet mellem danske og udenlandske benzin- og dieselpriser. Når folk skal beslutte, om de vil handle i Danmark eller syd for grænsen, kigger de på den samlede pakke, nemlig kurven af varer som øl, sodavand, tobak, spiritus og brændstof. Det hele hænger sammen, og derfor kan en ændring på f.eks. prisen på dansk benzin ved en afgiftsforhøjelse få andre konsekvenser, herunder at f.eks. salget af øl i grænsehandelen vil stige, efter at vi netop i de seneste år måltret har arbejdet på at nedbringe den samlede grænsehandel. En forhøjelse af brændstofafgif-

terne vil virke i den stik modsatte retning, og det kan vi naturligvis ikke støtte.

Kl. 19.00

Så for at opsummere vil jeg sige, at regeringen egentlig er enig med forslagsstillerne i, at bilbeskatningen skal indrettes på den mest miljørigtige måde, og at også familier med lave indkomster skal have råd til at have en bil. Men som det fremgår af det, jeg har sagt, er de konkrete dele af beslutningsforslaget ikke hensigtsmæssige. Og samtidig er det samlede forslag klart imod skattestoppet.

Regeringen er i gang med sine egne overvejelser om ændring af bilafgifterne. Det står direkte i regeringsgrundlaget. Hvad resultaterne er, kan jeg endnu ikke sige, men hensigten er klart, at der vil komme et udspil i løbet af denne regeringsperiode. På den baggrund kan regeringen ikke støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg kan forstå, at skatteministeren ikke har store tanker om regeringens egne hoveder og disses evne til at lave noget. For når nu skatteministeren slår så hårdt på, at det her ikke er provenuneutralt, synes jeg sådan set, at skatteministeren er pligtig til at fremlægge et forslag, som klart er et miljøforslag, og som er afgiftsneutralt. Skatteministeren har jo temmelig mange mennesker at arbejde med. Det har vi andre ikke. Det her er lagt frem i et klart ønske om, at det skal være provenuneutralt. Men det skal klart være et forslag, der fremmer, at vi får nedbragt udslippet af CO<sub>2</sub> fra bilparken. Det er urimelig højt, som det er nu.

Jeg har to spørgsmål til skatteministeren. Det ene er: Skal det, skatteministeren siger om gulpladeordningen, forstås sådan, at gulpladeordningen er fredet i den her regeringsperiode? Det andet spørgsmål går på brændstofafgifterne og benzinafgiften: Kan skatteministeren bekræfte over for mig, at en forhøjelse på 15 øre på ingen måde er noget, der sætter grænsehandelen i gang?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Til det sidste må jeg klart svare: Nej, det kan jeg ikke bekræfte. Jeg har ingen viden om, hvilken grænse der skal til, altså hvilken mængde afgiftsforhøjelser der skal til, for at grænsehandelen lige pludselig ændres.

Vi udgiver fra Skatteministeriets side hvert eneste år en grænsehandelsrapport. Her har vi netop været inde at kigge på bl.a. betydningen af, at der ikke har været stigninger i benzinafgiften og dieselaftgiften fra dansk side i forhold til Tyskland, og at det har gjort, at grænsehandelen er vippet til dansk fordel, hvor man i Tyskland har hævet afgifterne.

Til spørgsmålet om provenuneutralitet må jeg bare sige: Det fremgår ganske klart af forslagsstillernes eget beslutningsforslag, at hensigten er at skaffe et provenu på 780 mio. kr., som man vil overlade til, så vidt jeg husker, den kollektive trafik. Det vil sige, at man laver en skattestigning i det, der er her. Derfor mener jeg klart, at forslaget er et brud på skattestoppet, og jeg må blankt afvise at støtte det.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Skatteministeren glemte at svare på det med gulpladeordningen. Det kan der jo svares meget enkelt på. Er gulpladeordningen fredet i den her regeringsperiode – ja eller nej?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Nu skal man altid passe på med inden for skattepolitik at svare enkelt. Det kan misforstås, hvis man svarer enkelt, så nu vil jeg svare langt i stedet for.

Det er sådan, at jeg ikke kan forestille mig, at vi vil afskaffe reglerne for, at også private mennesker har ret til at købe en bil på gule plader, når de betaler den tillægsafgift, der er.

Men med hensyn til hvad der sker af ændringer med det forslag, som regeringen forhåbentlig kan lægge frem på det tidspunkt, hvor vi er færdige med de overvejelser, der måtte være, vil jeg ikke sige, om noget område er fredet eller ej. Jeg vil faktisk helst ikke sige noget som helst om, hvad der måtte komme ud af regeringens overvejelser, fordi enhver hentydning til et kommende indgreb på det ene eller det andet område gør, at der lige præcis på et så følsomt område som bilbeskatningen så vil være nogle, der reagerer på forventninger om, hvad der måske måtte komme.

Derfor vil jeg sige, at i min begrebsverden er alt til diskussion, alt er til debat. Jeg har bare ikke fantasi til at forestille mig, at regeringen vil stoppe muligheden for, at private kan købe en bil på gule nummerplader.

(Kort bemærkning).

**John Dyrby Paulsen (S):**

Jeg har sådan set forståelse for, at ministeren ikke kan sige, hvad det er, man tænker over, og hvad det er, man vil lægge op til. Men kunne ministeren da ikke fortælle lidt om tidsplanen? For vi ved jo, at det står i regeringsgrundlaget, og det vil sige, at det kommer inden næste valg, og næste valg ved vi jo ikke hvornår kommer. Men det forlyder jo, at ministeren og regeringen er på vej med noget på bilbeskatningsområdet. Ser vi noget, inden den her folketingssamling er slut? Ser vi noget inden sommerferien? Kan ministeren ikke i det mindste løfte lidt af sløret for det?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Nej, det har jeg ikke tænkt mig at gøre. Jeg har ikke noget klart overblik over, hvornår de overvejelser, der er nødvendige at gøre for at sikre de mange hensyn, der skal være i en sådan omlægning, er tilendebragt, så jeg har ingen tidsplan for, hvornår der måtte komme et udspil.

Jeg synes, det er meget mere vigtigt, at det udspil, der kommer, er gennemarbejdet og solidt, og at det sikres, at det har den rigtige miljømæssige profil, end om det kommer tidligt eller sent. Så derfor må jeg blankt afvise at komme med nogen som helst form for tidsplan for, hvornår regeringen lader sig overtale til, at nu kan den ikke lave forslaget bedre.

Jeg mener, det er nødvendigt, at der er et grundigt arbejde på et område, der er så sensitivt som det her område. Derfor er der overhovedet ingen tidsplan for, hvornår regeringen kan fremlægge sine overvejelser.

(Kort bemærkning).

**John Dyrby Paulsen (S):**

Nu siger skatteministeren jo selv, at han er grundig i sit forarbejde. Det vil sige, at skatteministeren også har set det forslag, der ligger fra FDM og bilimportørerne. Hvad er ministerens kommentar til det? Kan ministeren støtte nogle af de tanker, der er i det forslag? Er det de rigtige tankbaner, de bevæger sig ad, eller er det en helt anden retning, man skal gå i?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Jeg kan give den kommentar, at FDM's forslag, sådan som jeg husker vurderingen, var underfinansieret i perioden med 52 mia. kr. Og selv sådan sidst på en almindelig torsdag eftermiddag

er 52 mia. kr. også en slags penge i statskassens regi. Og det betyder, at jeg overhovedet ikke kan tilslutte mig en omlægning med et sådant provenutab, som FDM har lagt frem.

Regeringens ramme er, at en omlægning skal være provenuneutral, og regeringens ramme er, at den skal være miljøfremmende. Og inden for den ramme vil vi forsøge at sikre en så effektiv og så god omlægning som muligt, når vi er færdige med de overvejelser, der nu engang skal til.

#### **Formanden:**

Tak til skatteministeren. Så er det hr. Kim Andersen som ordfører.

#### **Kim Andersen (V):**

I Venstre vil vi gerne støtte udbredelsen og anvendelsen af miljørigtige biler. Der er ingen tvivl om, at det er den vej, vi skal af hensyn til miljøet og af hensyn til energiforbruget. Det er også derfor, vi i Venstre igennem mange år har arbejdet for at få sat spørgsmålet om en ændret afgiftsbelægning af vores biler på dagsordenen med henblik på at fremme miljørigtige biler.

Det er jo derfor, det er kommet med i regeringsgrundlaget, hvor det jo fremgår, at regeringen skal arbejde med det her spørgsmål og undersøge mulighederne for at fremme anvendelsen af mere miljørigtige biler. Det støtter vi, og det arbejde vil vi gerne fremme, for den intention og den målsætning er ganske rigtig.

Når vi ikke kan støtte forslaget fra SF, for det kan vi nemlig ikke, så er det, fordi det jo helt åbenlyst betyder et brud på skattestoppet, og det vil vi ikke være med til. Det fremgår af forslagets bemærkninger, at der opereres med et merprovenu til statskassen på mange, mange hundrede millioner kroner, og samtidig vil man sætte benzin- og dieselaftgiften op med 15 øre pr. liter.

Det vil vi altså ikke være med til. Det er et brud på skattestoppet, og det er hæmmende for mobiliteten og væksten i vores samfund. Derfor må vi afvise forslaget, men vi glæder os over, at SF er klar over, at Venstre og regeringen arbejder så intensivt med opfyldelsen af målsætningerne om mere miljøvenlige biler, at man har skullet skynde sig at fremsætte et beslutningsforslag for at være med i den politiske proces, som pågår.

Kl. 19.10

Jeg glæder mig også på anden vis over SF's beslutningsforslag, for det er jo i virkeligheden et hyldeskrift til privatbilismen. For der er jo slet ingen tvivl om, at en vedtagelse af det for-

slag, som SF her har fremsat, ville medføre, at der kom flere biler på vejene. Det skal SF ikke have utak for at erkende, for jeg tror, at det er rigtigt, at en markant nedsættelse af afgiften på de mindre og mere miljørigtige biler naturligvis vil føre til, at vi vil køre flere kilometer, og at vi vil køre flere kilometer i flere biler. Familierne vil simpelt hen få råd til at købe en bil ekstra, og de, der ikke har haft en bil hidtil, vil nu kunne få en.

Jeg tror, at SF ser fuldstændig rigtigt på det punkt. Biler er en integreret del af det moderne samfund. De er med til, at vi kan få dagligdagen til at fungere, at vi kan komme på arbejde og skabe en værditilvækst, at vi kan være mobile, at vi kan køre vores børn til fritidsaktiviteter, at vi kan besøge hinanden og i det hele taget skabe vækst og udvikling i et dynamisk samfund. På Venstres vegne takker jeg SF dybt for at have indset dette.

(Kort bemærkning).

#### **Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Det er da altid herligt at blive takket.

Nu vil jeg gerne spørge: Er Venstres ordfører enig i, at hvis der skal være en miljøeffekt, må det være sådan, at det ikke bare er miljøvenlige biler, altså biler, der kører længere på literen, der skal blive billigere, men også at biler, der kører kortere på literen, skal blive væsentlig dyrere? Er hr. Kim Andersen enig i det princip?

(Kort bemærkning).

#### **Kim Andersen (V):**

Jeg er grundlæggende enig i, at vi skal passe på vores miljø, og at vi skal sørge for, at vi har en optimal ressourceudnyttelse. Det skal vi, når vi snakker om biler, og det skal vi i det hele taget, når vi snakker om anvendelse af teknologi, som baserer sig på energi, særlig fossil energi. Det skal der ikke være tvivl om.

Vi er vidende om, at regeringen arbejder intensivt med at fremme anvendelsen af miljørigtige biler. Vi ved også, at det slet ikke er så enkel en sag endda, fordi der også er noget, der hedder hensyn til statskassen, altså provenuneutralitet. Det tager SF lidt lettere på, end vi kan tillade os at gøre. Og der er også et hensyn til, at almindelige mennesker med en almindelig bil skal kunne erhverve den for almindelige indkomster.

Så hvordan en finansiering af nedsættelsen af afgiften på mere miljøvenlige biler skal foregå, kan jeg ikke komme ind på her og nu, men jeg er

sikker på, at der vil blive arbejdet intenst med det, og at resultatet vil fremstå inden for denne valgperiode. Og når det fremstår, vil det komme til at være helt tydeligt, at vi ønsker at fremme miljøvenlige biler.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Nu kan det vel ikke være så vanskeligt for en politiker at svare på et meget enkelt spørgsmål, nemlig: Støtter hr. Kim Andersen princippet om, at biler, der kører kort på literen, skal være dyre, og at biler, der kører længere på literen, skal være billigere, altså set i forhold til de kilometer, gennemsnittet af nye biler kører på literen, nemlig ca. 15 km pr. liter?

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Når vi snakker om en omlægning af bilafgifterne til fordel for at fremme miljøvenlige biler, så ved jeg, at der indgår en række komponenter, også andre og mere komplicerede end dem, spørgeren her giver udtryk for. Og derfor tror jeg, at det ville være ganske forkert i en politisk proces som den, vi befinder os midt i, at lægge sig fast på nogle bestemte principper, som jo dermed let ville komme til at overrøle andre hensyn, der også skal tages i en sådan sammenhæng.

**Formanden:**

Tak til hr. Kim Andersen. Så er det hr. John Dyrby Paulsen som ordfører.

Kl. 19.15

**John Dyrby Paulsen (S):**

Det forslag, som SF her har fremsat, er jo sympatisk af flere årsager. En af årsagerne er, at jeg godt kan lide, at vi indimellem forsøger at hjælpe regeringen og komme med nogle gode forslag til en helt nødvendig omlægning af de danske bilafgifter. For selv om jeg kan høre fra Venstres ordfører, at der bliver arbejdet intenst, lyder det ikke, som om der ofte bliver arbejdet intenst. Sandt for dyden er det noget, regeringen har arbejdet med siden 2001, og vi har ikke rigtig set noget konkret forslag endnu. Så svært er det altså heller ikke.

Så alene af den grund synes jeg, at SF's forslag er sympatisk, og vi er også glade for at kunne hjælpe regeringen med gode råd, for det har den tilsyneladende brug for i den her sag.

Det er også sympatisk, at mere miljøvenlige biler bliver billigere. Det er vi helt enige i er den rigtige vej at gå.

Vi er ikke enige i forslaget, som det ligger her. Vi kan ikke støtte en forhøjelse af afgifterne. Det er jeg enig med Venstres ordfører i er et brud på skattestoppet, og det kan vi ikke støtte. Men vi kan godt støtte, at man går ind og laver den her omlægning af de danske bilafgifter.

Udgangspunktet for SF kan man altid diskutere, synes jeg, men det er da et skridt i den rigtige retning. Det er en begyndelse på, at vi får sat en diskussion i gang om det her. Det kunne da være, vi i udvalgsarbejdet kunne komme en hel masse skridt længere.

Der er stadig et langt stykke vej, der er stadig nogle uafklarede spørgsmål – f.eks. er der en overgangsordning i det her: Hvad sker der med brugtbilspriserne? Hvad sker der med de folk, der i forvejen har købt en energivenligere bil? Vil de pludselig se, at prisen på en ny bil er lavere end prisen på deres nu brugte bil? Det synes vi ikke ville være særdeles heldigt. Hvad sker der med udligningsafgiften i det her? Hvad sker der med en ønsket omlægning fra benzinbiler til dieslbiler? Hvordan laver man en mere CO<sub>2</sub>-afhængig afgift? For det er i virkeligheden det, det drejer sig om, og ikke så meget, hvor langt de enkelte biler kører pr. liter. Så der er en hel del uafklarede punkter i det. Vi er friske på en drøftelse i udvalget, men vi kan altså ikke støtte forslaget, som det ligger lige nu og her.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Nu bruger den socialdemokratiske ordfører meget af sin taletid på at skælde regeringen ud for, at der ikke er sket noget i den her sag endnu, men samtidig giver ordføreren jo udtryk for, at det er ganske kompliceret, hvad vi har med at gøre her.

Kan ordføreren ikke bekræfte, at den tidligere SR-regering selv havde nedsat en tværministeriel embedsmandsgruppe og en ekspertgruppe, som – jeg tror, det var i år 2000 – barslede med en rapport om, hvordan man kunne omlægge bilafgifterne, og som også anviste veje for, hvordan man kunne fremme miljøvenlige biler, men at det ikke førte til et konkret forslag fra den daværende SR-regerings side?

Jeg beder ordføreren om at bekræfte, at den daværende SR-regering på baggrund af sit eget udredningsarbejde ikke fremsatte et sådant forslag.

(Kort bemærkning).

**John Dyrby Paulsen (S):**

Det er rigtigt, at et sådant forslag ikke kom. Det betyder jo ikke, at det ikke ville være kommet. Altså, den her regering har sat en del arbejde i gang omkring bilafgifterne, men det eneste, det er blevet til indtil videre, er rent papir. Der er meget af det efterhånden, men noget konkret har vi jo ikke set.

Jeg vil godt indrømme, at det her ikke er så nemt, som det måske kunne se ud. Det drejer sig om komplicerede sammenhænge. Men nu skal man jo ikke gøre tingene sværere, end de er. Mange ting i denne verden er komplicerede, og jeg vil ikke sige, at omlægningen af bilafgiften er en af de allermost komplicerede – tværtimod.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Jeg er meget glad for, at den socialdemokratiske ordfører ærligt vedstår, at den tidligere SR-regering ikke formåede at fremsætte et forslag, som fremmede anvendelsen af miljørigtige biler. Derfor synes jeg måske også, at ordføreren skulle være lidt mere glad for og tilfreds med, at den nuværende regering har skrevet det ind i sit regeringsprogram, og at partierne bag regeringen arbejder for, at afgifterne lægges om, så vi helt reelt opnår at fremme anvendelsen af miljørigtige biler. For det er der på lang sigt slet ingen tvivl om er det eneste rigtige for vores miljø.

Kl. 19.20

(Kort bemærkning).

**John Dyrby Paulsen (S):**

Det er jeg sådan set glad for at hr. Kim Andersen siger, men jeg er ikke tilfreds med, at det bare står på et stykke papir. Vi vil gerne se noget handling. Nu har det jo stået der i ret lang tid, der har været sat et udredningsarbejde i gang, og vi har set masser af papir, men vi har ikke set skyggen af handling. Vi har ikke set skyggen af et konkret forslag, vi har ikke set skyggen af en vilje til at lave noget, der virkelig batter noget, på det her område. Så det glæder jeg mig til at se.

Jeg tror nu, vi kommer til at vente et stykke tid endnu, men sådan er det, regeringen skal have tid til at gøre arbejdet grundigt og ordentligt og gøre det mange gange og drøfte det grundigt igennem, men jeg kunne nu godt tænke mig, at regeringen blev lidt mere konkret. Jeg mener stadig, at så svært er det altså heller ikke.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg har to spørgsmål til hr. Dyrby Paulsen.

Det ene er: Er hr. Dyrby Paulsen ikke enig i, at der en meget tæt sammenhæng mellem antallet af kilometer, man kører pr. liter, og CO<sub>2</sub>-udslippet?

Det andet er: Hr. Dyrby Paulsen udtalte sig efter min mening noget kantet om skattestoppet, så hvad er vigtigst for Socialdemokraterne? Er det, at vi får gjort noget ved, at vi fyrer mere og mere CO<sub>2</sub> op i atmosfæren fra vores bilpark, eller er det at overholde et skattestop til punkt og prikke? Hvad er vigtigst for Socialdemokraterne?

(Kort bemærkning).

**John Dyrby Paulsen (S):**

Jo, der er en fuldstændig lineær sammenhæng mellem, hvor meget en bil kører pr. kilometer, og udledningen af CO<sub>2</sub>. Der er lidt forskel på, om det er en benzinbil, eller det er en diesebil. Det var derfor, jeg i min ordførertale sagde, at det er interessant at omlægge nogle af benzinerne til dieserbiler, for det giver en meget lavere CO<sub>2</sub>-udledning. Det i sig selv er faktisk en øvelse værd.

Med hensyn til det sidste: Vi overholder skattestoppet. Det skal der ikke være nogen som helst tvivl om, men vi kan sagtens overholde skattestoppet og samtidig lave en omlægning af bilafgifterne, der er særdeles miljøvenlig, og som er baseret på CO<sub>2</sub>-udledning. Det er der ikke nogen som helst problemer i.

**Formanden:**

Så siger vi tak til hr. John Dyrby Paulsen. Og så er det hr. Mikkel Dencker som ordfører.

**Mikkel Dencker (DF):**

Jeg vil begynde med det positive ved beslutningsforslaget fra SF. Den første cadeau skal gives for, at jeg anser det her for at være et bidrag til debatten om, hvordan bilafgifterne fremover skal se ud. Det er jo udmærket, at SF kommer med sit indslag i den diskussion, og det er så det, vi behandler her.

Det andet positive, jeg vil sige om forslaget, er, at SF da viser sin sociale forståelse, ved at man fremlægger en model for bilafgifterne her, som faktisk sænker mindstepriserne for nye biler. Uden at jeg skal gøre reklame for bestemte bilmærker, vil jeg da sige, at den billigste bil på markedet, Kia Picanto, falder med ikke mindre

end 26 pct. og kan så, hvis SF's forslag skulle blive gennemført, erhverves for 78.000 kr. Det giver mange flere mennesker end nu mulighed for at erhverve sig en bil, og det synes jeg er rigtig godt.

Men jeg må desværre også fremhæve nogle negative sider ved forslaget. Jeg synes, det er en meget simpel model, man fremlægger for, hvordan registreringsafgiften fremover skal beregnes, nemlig at afgiften, alt efter om en bil kører længere eller kortere på literen end gennemsnittet, skal sættes op eller ned. Det sjove ved forslaget er så, at den her grænse, man beregner ud fra, for, om afgiften skal sænkes eller sættes op, skal rykkes med 1 km om året. På meget lang sigt vil man altså have afskaffet privatbilismen fuldstændig, for der er ikke nogen, der har råd til at købe en bil om 50 år. Så det er måske også en form for socialisme, man prøver at indføre ad bagvejen her.

Det andet, jeg ikke bryder mig om i forslaget, er, at man vil afskaffe ordningen med gule plader for privatpersoner. Det er rigtigt, at vi har en ordning, hvor privatpersoner kan købe varevogne til en lavere afgift, end hvis de var på hvide plader. Det vil jeg faktisk sige at vi anser for at være en oase blandt bilafgifterne, som vi bestemt ikke vil afskaffe som generel ordning.

Sidst, men ikke mindst, er der elementet om at hæve benzin- og dieselaftgiften med 15 øre pr. liter. Det er også en ting, vi vil tage klar afstand fra. Jeg er helt enig med hr. Kim Andersen i, at det er noget, som vil hæmme mobiliteten her i Danmark, en mobilitet, som netop er til gavn for den økonomiske vækst og for erhvervslivet. Så det må vi også tage afstand fra.

Selvfølgelig er der også det element i forslaget, at man jo ikke overholder skattestoppet, i og med at man vil sikre sig et ekstra provenu på næsten 1 mia. kr. Alene af den grund må jeg sige, at vi må tage afstand fra beslutningsforslaget.

Så Dansk Folkeparti siger nej til det her.

Kl. 19.25

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Skal jeg forstå det, hr. Mikkel Dencker siger, på den måde, at Dansk Folkeparti vil bruge vetoret, hvis det er sådan, at regeringen alligevel skulle komme på at lave noget, hvor man afskaffer gulpladeordningen for private? Det er det ene.

Det andet med at afskaffe privatbilismen lyder lidt underligt for mig. Det er regeringens po-

litik at arbejde i EU for, at det gennemsnitlige udslip fra nye biler i 2020 skal ned på det, der hedder 100 g pr. km. Det er nu på 160 g. Er det sådan, at hr. Mikkel Dencker i virkeligheden mener, at den regering, han støtter, sådan er i gang med at afskaffe privatbilismen?

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

Jeg har bestemt ikke regeringen mistænkt for at ville afskaffe privatbilismen, men det er bare det, jeg frygter at SF's forslag vil føre til, for om 50 år vil en bil så skulle køre 65 km på literen for ikke at få et ordentligt gok oven i nødden med afgifterne, så det er nok mere SF, der vil det.

Så må jeg sige, at Dansk Folkeparti ikke er udstyret med nogen vetoret. Det havde krævet, at vi havde 90 mandater. Men man har jo lov til at håbe på det.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Nu vil jeg lige sige til hr. Mikkel Dencker, at forhåbentlig kører vi ikke med forbrændingsmotorer om 50 år. Det ville da virkelig være trist, for så havde vi totalt galoperende global opvarmning, hvis vi gjorde det. Det er klart, at der selvfølgelig er et ønske fra vores side om at arbejde hen imod, at man skifter til noget, der er langt mere miljøvenligt, og som formentlig vil være elbiler, men det kan også være, det er brændsels-celler.

Men med hensyn til det om vetoretten vil jeg sige, at nu er det jo sådan, at Dansk Folkeparti faktisk et par gange har brugt sin vetoret også på energiområdet, så jeg vil godt spørge igen: Er det Dansk Folkepartis holdning, at hvis regeringen skulle komme på den glimrende idé at afskaffe gulpladeordningen, så vil Dansk Folkeparti sige nej? Det er det, jeg mener, der ligger i, at man kalder det en oase, at man kan have den ordning. Så derfor er mit spørgsmål meget enkelt: Vil man sige ja eller nej?

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

Vi vil sige nej til at afskaffe gulpladeordningen for private. Som jeg sagde lige før, betragter jeg det som en oase for bilister, at man kan få en bil billigere, end hvis den var på hvide plader. Men nu har jeg ikke den tro, at regeringen kunne finde på at afskaffe gulpladeordningen for private, så det bliver slet ikke aktuelt at stemme nej til det.

**Formanden:**

Tak til hr. Mikkel Dencker, og så er det hr. Jakob Axel Nielsen som ordfører.

**Jakob Axel Nielsen (KF):**

Først og fremmest vil jeg da gerne takke SF for at tage initiativ til en spændende debat. Det er også en debat, som interesserer langt de fleste vælgere, og uanset partifarve mener langt de fleste, at vi skal have nogle grønnere biler. På den måde er debatten altså meget relevant, og jeg blev faktisk så sent som i dag konfronteret af en journalist, der kom og spurgte til en undersøgelse, som viste, at både SF's og Konservatives vælgere var dem, der gik allermost op i, at bilerne var grønne. Derfor er jeg da også glad for, at mit eget parti er i overensstemmelse med vælgerne, der siger, at vi skal have sikrere biler, vi skal have grønnere biler, og vi skal have billigere biler.

Vi har også nogle forventninger til, at regeringen, som jo har skrevet ind i sit regeringsprogram, at vi skal kigge på en omlægning, vil prioritere nogle af de forhold, sådan at vi kan få grønnere biler, sikrere biler og billigere biler, så SF rejser en meget fornuftig og god debat.

Men som jeg også har luftet for fru Anne Grete Holmsgaard, da vi deltog i et tv-program sammen om det her forslag, er det ikke noget, De Konservative kan støtte, og det er, fordi forslaget på en eller anden måde er forenklet. Det er lidt for primitivt, for man ser for lidt på den teknologiske landvinding. Der er i det her forslag megen fokusering på – hvis jeg må være lidt teknisk – hvad der kommer ind i forbrændingskammeret, altså i motoren, men hele processen hen imod udstødningsrøret kigger man ikke på. Der kunne være nogle fordele ved dieslbiler, der skal også være en fordel ved, at man favoriserer moderne forbrændingsteknologi i motorerne. Det er der ikke.

Kl. 19.30

Jeg mener også, hvis vi kigger på det konkrete forslag, at der er for hidsig en downsizing, en reduktion af størrelserne på bilerne. Det har helt klart sikkerhedsmæssige problemer i sig, at vi kommer til at køre i meget, meget små biler. Det går vi ikke ind for.

Der er også et problem med den meget stive holdning til gulpladebiler. Gulpladebiler er blevet uretfærdigt lagt for had, blot fordi der er nogle almindelige biler, der uhensigtsmæssigt indregistreres på gule plader. Men det har jo ikke noget at gøre med, at gulpladeordningen

ikke i sin tanke er korrekt, nemlig at håndværkermesteren eller håndværkeren kan have en kassevogn eller en bil med lad til at komme frem og tilbage, eller at købmanden kan have en varevogn, eller hvad det kan være.

Vi kan ikke støtte, at man ikke, hvis man har glemmt madpakken, kan køre hjem i frokostpausen i gulpladebilen, hvis man i øvrigt har betalt sin moms af bilen. Det kan vi ikke støtte.

Endelig er det her jo klokkeklart i strid med skattestoppet, for vi kan jo se, at der er et formål, der betyder, at man skal hive 780 mio. kr. ind fra bilisterne. 780 mio. kr. mere skal de i Danmark så hårdt, hårdt plagede bilister betale for SF's forslag.

Så jeg vil gerne takke for debatten, men jeg synes ikke, forslaget her er præcist nok, og jeg synes, det er for forenklet. Men det giver mig anledning til at sige, at vi skal have nogle billigere biler, nogle grønnere biler og nogle sikrere biler, og det er mit personlige håb, at regeringen vil lytte til det, når og hvis den kommer med et forslag, for jeg har også hørt på nogle vandrør, at der skulle være noget undervejs. Mere kan jeg ikke sige om det.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Nu er det jo altså altid en vanskelig kunst både at blæse og have mel i munden, og det har det altid været, så jeg vil gerne høre fra hr. Jakob Axel Nielsen: Hvad er målet med en omlægning af bilbeskatningen for Det Konservative Folkeparti? Er det at få nedbragt CO<sub>2</sub>-udslippet, eller er det et andet mål?

(Kort bemærkning).

**Jakob Axel Nielsen (KF):**

Det spørgsmål kan jeg sagtens besvare, for jeg har nemlig aldrig mel i munden. Der er flere mål. Målet for Det Konservative Folkeparti er helt klart en reduceret CO<sub>2</sub>-emissionen, det skal være grønnere. Målet er også, at vi skal have nogle sikrere biler. Men vi kan heller ikke se bort fra, at i det land, hvor bilerne er dyrest i hele verden, skal de også være billigere, for det giver nogle mere moderne biler og dermed også nogle biler, der er grønnere pr. kilometer i stedet for de gamle biler, vi kører rundt i.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg kan forstå, at hr. Jakob Axel Nielsen sådan set ikke har noget klart svar på det. Hvad er må-

let med en omlægning, som Det Konservative Folkeparti vil være med til? Er det at få mindre udslip af CO<sub>2</sub> fra den danske bilpark, eller er det generelt at få billigere biler, vel vidende at generelt billigere biler ikke vil føre til mindre CO<sub>2</sub>-udslip? Så hvad er det for en prioriteringsrækkefølge, man har? Er hr. Jakob Axel Nielsen enig med miljøministeren, som gerne vil have udslippet fra bilparken ned, eller forfølger han et andet mål?

(Kort bemærkning).

**Jakob Axel Nielsen (KF):**

Jeg har jo både i det dagsordenspunkt, vi behandlede før, og i det her dagsordenspunkt sagt, hvad de konservative mål er. Men direkte spurgt, om jeg som skatteordfører for Det Konservative Folkeparti er enig med miljøministeren i, at et af målene er at få reduceret CO<sub>2</sub>-emissionen, kan jeg svare: Ja, det er jeg.

**Formanden:**

Tak til hr. Jakob Axel Nielsen. Så er det hr. Poul Erik Christensen som ordfører.

**Poul Erik Christensen (RV):**

Jeg synes, det er meget sympatisk, at SF rejser debatten om bilafgifterne. Det er jo nødvendigt af hensyn til vores miljø, og det er nødvendigt af hensyn til den påvirkning, som de nuværende afgifter har på befolkningens valg af bil. Det er også nødvendigt, fordi vi har en fodslæbende regering, som taler og taler, men ikke gør noget ved det. De skriver pænt om det i deres regeringsgrundlag, men intet sker.

Alle er forventningsfulde, alle håber på, at man snart kan blive enige, men vi skal alle sammen bære over med regeringens langsommelighed, fordi øvelsen går ud på at blive enige internt, og det er virkelig en svær øvelse, som ikke altid lykkes.

Kl. 19.35

Når jeg har sagt det positive om forslaget, vil jeg sige, at der også er nogle ting i det, som Det Radikale Venstre ikke kan acceptere, bl.a. forhøjelsen af benzin- og dieselaftgiften med 15 øre. Uanset hvilket ørebeløb der måtte være nævnt i forslaget, mener vi ikke, der er behov for en øgning af afgifterne på dette område. Det er jo således, at i en stor del af Danmark er det nødvendigt, at man har andre befordringsmidler end HT-bussen. Hvor der er langt mellem husene, er det nødvendigt for rigtig mange mennesker, at de har et andet befordringsmiddel end de of-

fentlige, og en yderligere belastning af drivmidlerne vil helt afgjort medføre, at det bliver dyrt for folk at passe deres arbejde.

Jeg synes, der skal gribes ind, og at der skal gribes meget hurtigt ind over for de meget store gulpladebiler, der benyttes uhensigtsmæssigt til et helt andet formål, end de er bygget til. Det er til skade for både trafikikkerhed og miljø, og i lyset af det synes jeg, at SF's forslag skal behandles positivt. Men nogle af de ting, jeg har nævnt, skal fjernes, for at forslaget kan få De Radikales stemmer.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Det undrer mig egentlig, at hr. Poul Erik Christensen mener, at det er et problem at hæve benzinaftgiften med 15 øre. Jeg gik sådan set ud fra, at Det Radikale Venstre er enig i, at grønne afgifter har en adfærdsregulerende effekt, også når det gælder bilkørsel. Er hr. Poul Erik Christensen ikke enig med mig i, at afgifter faktisk har en adfærdsændrende effekt, og er hr. Poul Erik Christensen ikke også enig i, at stort set alle vi, der kører i bil i Danmark, også kører nogle unødvendige kilometer?

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Til det sidste kan jeg sige, at selvfølgelig er der mange, der kører unødvendige kilometer, og jeg anerkender også, at en forøgelse af prisen på brændstof har en adfærdsregulerende effekt; det har vi jo set. Hvis brændstofferne ikke havde været så dyre, havde bilfabrikkerne jo ikke investeret så mange penge i at gøre bilerne mere miljøvenlige og køre flere kilometer på literen, så derfor har det selvfølgelig en effekt. Jeg mener blot, at den almindelige prisstigning på brændstofferne har gjort, at det ikke er nødvendigt at skruer prisen yderligere i vejret, så den bliver mere adfærdsregulerende, end den allerede er i forvejen.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Vi lytter naturligvis meget gerne, hvis der er nogle, der har bedre forslag end det her, blot det samlede forslag har den klare effekt, at vi får CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafiksektoren bragt ned, så derfor vil jeg gerne spørge den radikale ordfører: 1) Har Det Radikale Venstre et bedre forslag, så vil jeg gerne lytte positivt til det, og 2) er Det Radikale Venstre enig med os i, at det er helt af-

gørende at få CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren ned?

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Jeg tager det sidste: Det er helt afgjort vigtigt, at vi fortsat får CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren ned, både når vi som nu diskuterer biler til persontransport, og når vi diskuterer godstransport, som vi gjorde ved det foregående forslag. Det Radikale Venstre har et forslag til en ændring i retning af mere miljøvenlig transport, og det vil vi gerne delagtiggøre SF i, inden det bliver fremsat.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Jeg anerkender sådan set Det Radikale Venstres syn på spørgsmålet om at hæve afgiften på benzin og diesel, men vi skal jo passe lidt på med hykleriet. Kan den radikale ordfører bekræfte over for mig, at i forbindelse med et forslag om en skatteomlægning og finanslovsforslaget i 2004 stillede Det Radikale Venstre forslag om at hæve afgiften på benzin og diesel med 1 kr. pr. liter?

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Jeg kan anerkende, at i 2004 var der et forslag fra Det Radikale Venstre om en øgning på 1 kr.; det er fuldstændig korrekt. Efterfølgende var det faktisk også fremme i valgkampen, men da priserne steg så voldsomt, anerkendte vi, at den almindelige prisudvikling havde haft den adfærdsregulerende virkning, som vi ønskede, så derfor blev det fjernet, og nu findes det ikke i vores finanslovsforslag.

Kl. 19.40

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Kan Det Radikale Venstres ordfører bekræfte, at i 2000 fik den socialdemokratisk-radikale regering udarbejdet en stor betænkning om bilafgifterne, og at der i denne betænkning var forslag til en regulering af afgifterne, som ville fremme anvendelsen af miljørigtige biler, men at den daværende regering, som Det Radikale Venstre var med i, undlod at efterkomme betænkningens anbefaling? Den fremsatte ikke et sådant forslag. Kan ordføreren bekræfte det?

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Jeg vil være helt ærlig over for hr. Kim Andersen: Jeg er ikke vidende om det, for jeg var ikke medlem af Folketinget på det pågældende tidspunkt og havde ikke den inside-viden, som hr. Kim Andersen har.

Men jeg kan sige, at den almindelige udvikling af brændstofpriserne har gjort, at noget sådant er uaktuelt i dag, og at årsagen til, at vi ikke går ind for en øgning, ikke er skattestoppet. Det er ikke på grund af skattestoppet, vi ikke gør det, det er simpel, almindelig sund politisk fornuft, der er årsag til det, og det er noget helt andet end et skattestop.

**Formanden:**

Tak til hr. Poul Erik Christensen. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

**Rune Lund (EL):**

Overordnet set er det jo en meget positiv tankegang, der ligger bag forslaget fra SF. Det er logisk, at jo mere man forurener, desto mere skal man betale, og jo mindre man forurener, desto mindre skal man betale, og der er rigtig mange positive ting og tanker i forslaget.

Men der er også ting, som kunne strammes op, og jeg må sige, at det undrer mig og Enhedslisten lidt, at ambitionsniveauet er sat så lavt. SF foreslår, at biler, der kører over 15,1 km på literen, skal kunne få nedslag i prisen, og jeg må sige, at jeg synes, det er tæt på at være laveste fællesnævner. Næsten alle kan være med. Ganske vist skal grænsen sættes op med 1 km pr. år, men alligevel. Der findes jo biler, som kan klare både 20 og 25 km på literen.

At foreslå en stigning af benzin- og dieselafgiften på 15 øre pr. liter synes jeg og Enhedslisten også er temmelig lidt, især når man tænker på, at siden 1989 er afgiften faktisk kun sat op med 41 øre pr. liter. Det skal ses i relation til den velstandsudvikling, der har været i samfundet i det samme tidsrum.

Så må jeg sige, at det er sjældent, jeg kan erklære mig enig med hr. Kim Andersen og hr. Mikkel Dencker. Jeg tror nu, jeg vil beherske min sprogbrug lidt mere, end hr. Kim Andersen gjorde, da han kaldte forslaget en hyldestskrift til bilismen. Jeg vil ikke tage den slags ord i min mund, for jeg ved godt, hvad SF's holdninger på det punkt er, men jeg synes alligevel, det er lidt underligt, at SF faktisk kommer med et forslag, der vil få den konsekvens, at de mindre, såkaldt

miljøvenlige biler bliver så billige, at mange familier vil få råd til både bil nummer to og bil nummer tre. I den sammenhæng der skal man jo tænke på, at familiens første bil fortsat vil være en, hvor der er plads til børn og hund og alt det øvrige, og det er ofte en bil, der er afskrevet over 3 år og er lidt stor og lidt tung.

Problemet er, at det godt kan være, der sker en forskydning fra de mere forurenende til de miljøvenlige biler, men hvis der kommer en masse miljøvenlige biler ud at køre på vejene, bliver den samlede forurening sådan set større. Derfor burde der være indskrevet en kattelemsbestemmelse i forslaget, som slog fast, at konsekvensen af beslutningsforslaget ikke må være, at den samlede forurening stiger, for det kunne faktisk godt blive konsekvensen, hvis forslaget bliver vedtaget.

De minimale stigninger af benzinprisen, som bliver foreslået, mener vi ikke vil afholde nogen fra at køre. For et par år siden kom der en stigning af benzinprisen, og den radikale ordfører sagde, at det er derfor, man har forladt nogle af sine gamle synspunkter. Men selv om benzinprisen i en kort periode var oppe omkring 11 kr. pr. liter, påvirkede det så brugen af biler? Var der flere, der steg om til busser eller tog cyklen eller toget i stedet for? Nej, det var der sådan set ikke, så en så beskeden stigning af benzin- og dieselafgifterne vil ikke give noget mærkbart resultat.

Kl. 19.45

En positiv ting i forslaget er, at der bliver tænkt på de mindrebemidlede, som nu vil kunne anskaffe sig en miljøvenlig bil. Men i den sammenhæng kunne jeg godt tænke mig nogle refleksioner over, at hvis man virkelig vil gøre en indsats på trafikområdet, som kommer de mindrebemidlede og de socialt svageste til gode, er det jo den kollektive trafik, man skal styrke. Det er jo virkelig her, at folk, der ikke har råd til at købe en bil, kan transportere sig selv, så jo mere man styrker den kollektive trafik, desto mere styrker man den sociale profil.

Det er jo rigtigt, at der er nogle mennesker, som bor ude på landet, der ikke kan benytte kollektiv trafik, som man f.eks. gør i København eller Århus. Det er selvfølgelig rigtigt, at her er folk afhængige af en bil, men de afgiftsstigninger, der kommer, kan jo have en adfærdsregulerende effekt, så folk lader være med at køre den spildkørsel, der rent faktisk bliver kørt i dag.

Skulle der være nogle mennesker derovre, som bliver ramt, fordi forslaget vender den tunge ende nedad og har en negativ social effekt, er

det klart, at det er noget, man må se på. Enhedslisten kan ikke stemme for nogen afgiftsomlægninger, som har en negativ social slagside, uden at der samtidig tages nogle andre initiativer, og vi synes, at hvis der skal ske ændringer af registreringsafgiften på biler, skal de såkaldt miljøvenlige biler blive ved med at koste det, som de koster i dag, og så kan man sætte afgiften på de meget forslugne og de meget tunge biltyper betragteligt op.

Med hensyn til de gule plader støtter vi forslaget fuldt ud.

Men som sagt: Vi synes altså, der er nogle ting i forslaget, der lige skal tænkes over og ændres, før vi i Enhedslisten kan stemme for det.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Vi ved jo, at Det Radikale Venstre for ikke så lang tid siden foreslog at sætte benzinafgiften op med 1 kr. pr. liter. Vi ved også, at Enhedslisten ønsker at sætte afgiften på benzin og diesel op, men vi har ikke fået det konkretiseret særlig meget. Kan Enhedslistens ordfører fortælle os her i dag, hvor meget benzin- og dieselafgiften bør sættes op efter Enhedslistens mening?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Vi har faktisk ikke et konkret udspil for, hvor meget vi vil sætte benzin- og dieselafgiften op, men generelt synes vi, at benzinprisen er alt for lav. De regnestykker, vi læner os op ad, viser, at hvis benzinprisen skulle afspejle de udgifter, benzinen påfører samfundet på grund af forurening og de initiativer, der skal tages for at rydde op og bekæmpe globale klimaforandringer og den slags ting, skulle prisen være betragteligt højere, end den er i dag. Den kan sagtens være 50-100 pct. højere, end den er i dag, det er nogenlunde det lag, vi tænker på.

Så kan hr. Kim Andersen jo sige: Jamen det er forfærdelig mange penge, og det går virkelig ikke. Men så må jeg bare minde hr. Kim Andersen om, at det er meget alvorlige klimaproblemer, vi står over for, og det synes jeg ikke rigtig der er blevet reflekteret ordentligt over i debatten i dag. Vi står i en situation, hvor isen smelter på Nordpolen, og vi står i en situation, hvor de globale klimaforandringer vil få mange andre meget alvorlige konsekvenser. Det er ikke bare nogle småting, vi har at gøre med her, det er meget alvorlige problemer, og sagen er, at vi skal hand-

le nu, for om meget få år, om kun 10-15 år, kan det være for sent.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Med det aktuelle prisniveau på benzin forstår jeg, at Enhedslistens politik går ud på, at vi skal have en benzinpris på mellem 12 og 17 kr. pr. liter. Men tror Enhedslistens ordfører ikke, at det vil hæmme mobiliteten i vores samfund og begrænse værditilvæksten i vores samfund, og tror Enhedslistens ordfører ikke, at en sådan afgiftsforhøjelse vil vende den tunge ende nedad og gøre det meget, meget vanskeligt for lavindkomstgrupperne at anskaffe sig en bil, så de dermed bliver hæmmet i deres erhvervsudøvelse?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan sige, at sådan som benzinprisen er i dag, vil en stigning, som gør, at den kommer op på mellem 12 og 17 kr. pr. liter, være et klart udtryk for et skridt i den rigtige retning, så den del af spørgsmålet kan jeg svare bekræftende på.

Kl. 19.50

Den anden del af spørgsmålet var jeg inde på i min ordførertale. Generelt kan grønne afgifter vende den tunge ende nedad og have en social slagside, det kan vi ikke acceptere, og vi vil gerne kigge på, hvordan man kan ændre det forhold.

Hvis vi tager energiområdet, f.eks. el, har vi foreslået, at man skal sætte elafgifterne gevaldigt op, og med hensyn til vand mener vi også, at vandet skal være meget dyrere pr. kubikmeter, så vi undgår alt det frådseri, der finder sted. Men det skal ske på en sådan måde, at vi undgår, at forhøjelserne får social slagside, og det kan gøres ved at indføre et grønt bundfradrag. Det vil sige, at op til en vis mængde skal man ikke betale de høje afgifter, men når man kommer over bundfradraget og dermed overforbruger, skal afgifterne stige. Det vil være en meget adfærdsregulerende måde at gå til sagen på, og samtidig vil det helt klart ikke have social slagside. Tværtimod vil det vende den tunge ende opad og være en omfordelingsmekanisme fra rig til fattig i modsætning til, hvordan tingene fungerer i dag.

**Formanden:**

Tak til hr. Rune Lund. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, fru Anne Grete Holmsgaard.

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg vil godt starte med at sige, at baggrunden for dette forslag jo er, som alle herinde ved, at CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren stiger og stiger. For en hel del år siden, nemlig tilbage i 1980, tilsluttede et bredt flertal herinde sig, at nu skulle vi altså have styr på udslippet fra transportsektoren, og i 1990 besluttede man, at inden 2005 ville man stabilisere CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren på 1988-niveau.

Men siden da er det kun gået i den forkerte retning. Fra 1990 til i fjor, altså på 16 år, har vi haft en vækst på næsten 26 pct. i CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren. Det er ikke kun fra biler, det er også fra fly, men bilerne står for over tre fjerdedele af udslippet, og det går ganske enkelt ikke an, at det får lov til at fortsætte.

Selv om langt de fleste nu taler imod dette lille beskedne forslag, mener jeg, det er meget vigtigt, at vi får slået fast, at vi bliver nødt til at gøre noget ved det. Indtil videre har vi klaret at stabilisere CO<sub>2</sub>-udslippet og endda få det til at falde en lille smule ved at regulere el og varme, og her er der mere at hente. Men det store flertal har holdt hænderne for ørerne og har lukket øjnene for det, der sker i transportsektoren, og man kan nu engang ikke både blæse og have mel i munden, vil jeg godt sige. Hvis man virkelig tager den globale opvarmning alvorligt, som jeg kan forstå at også regeringen gør nu, må man altså gøre noget ved transportsektoren.

I sig selv løser forslaget her ikke problemet, det er vi udmærket klar over. Det er faktisk et lille beskedent forslag, men det er et forslag, som det er nødvendigt at gennemføre. Det kan godt være, det skal være i en justeret form, men det er noget af det, som det er nødvendigt at gennemføre, hvis vi skal have en kinamands chance for at gøre noget ved CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren.

Vi er selvfølgelig åbne over for, at der kan være andre modeller. Det fuldstændig afgørende for os er at få gennemført noget, som rent faktisk nedbringer CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren.

Man kan ikke, sådan som den konservative ordfører, men bestemt ikke kun den konservative ordfører, sagde, både satse på, at bilerne generelt skal være billigere, og tro på, at man på den måde rent faktisk fremmer miljøvenlig kørsel, for det gør man ikke; man bliver også nødt til at gøre nogle ting dyrere. Vi ved godt, at der skal flere ting til, og noget af det, man bliver

nødt til at gøre dyrere, er selvfølgelig de biler, der kører for få kilometer på literen.

Vi bliver nødt til at ændre adfærd, og på sin vis er det lidt ironisk, at vi står og diskuterer de ting her i dag, hvor regeringen selv med miljøministeren i spidsen har lanceret en kampagne, der går på at opfordre hver eneste af os 5 millioner danskere til at spare 1 t CO<sub>2</sub> om året. Som gode borgere vil vi gerne medvirke, men vi forlanger altså, at den regering, der sidder med flertallet, rent faktisk også gør noget. Det er den, der har mulighederne for at gøre noget, men indtil videre har den altså sagt nej til det.

Kl. 19.55

Der har været en række kritiske kommentarer, men også positive kommentarer fra Socialdemokraterne og fra Det Radikale Venstre og en lille smule positivt fra Enhedslisten. Jeg synes da, det er udmærket, at vi kan diskutere andre modeller, men kom frem med jeres forslag. Her har vi gjort det, at vi har fremsat et forslag til, hvordan vi mener det kan gøres, og modellen er simpel. Der var en, der sagde, at den er for simpel, og det er jo lidt interessant, at man kan sige, at noget er for simpelt.

Vores model er for så vidt meget enkel. Vi siger, at hver gang man kører 1 km længere på literen end de 15 km, som er gennemsnittet for nye biler i dag, får man en rabat på 6.000 kr. på registreringsafgiften. Hvis man kører 5 km længere, altså 20 km på literen, får man altså en rabat på 30.000 kr. Til gengæld får man en ekstra udgift, hvis man kører kortere. Hvis man kun kører 10 km på literen, får man altså en ekstra udgift på 30.000 kr. Det synes vi er en fornuftig måde at gøre det på. Vi har ikke beregnet noget for dieselmotorer, men der må laves noget parallelt for dem.

Jeg vil bare sige: Kom med de forslag, der har en højere CO<sub>2</sub>-besparende effekt. Dem er vi selvfølgelig på enhver måde interesserede i at diskutere, så vi ender med at få det bedste på bordet. Det eneste, der ikke duer, er at blive ved med at sige: Vi er i gang med et eller andet.

Jeg kan oven i købet forstå, at skatteministeren ikke engang har fået nedsat et udvalg, men at man indtil videre kun har en lille ydmyg, intern arbejdsgruppe. Jeg vil gerne have et svar: Er der ikke engang nedsat et udvalg, til trods for at problemet nu har været på bordet i årevis? Har regeringen overhovedet ikke tænkt sig at nedsætte et udvalg, eller venter man bare til aller sidste øjeblik og laver et eller andet stunt op til et valg?

Det helt fortvivlende er, at det, der sker i øjeblikket, jo faktisk er, at effektiviteten i bilsektoren går i stå. Der er sket et lillebitte fremskridt med de benzindrevne biler, men det stoppede i 2004, og det er jo klart, at her spiller skattestoppet ind. I realiteten ligger registreringsafgiften også mere eller mindre fast, så der er faktisk ikke sket nogen effektivitetsforbedring.

Med hensyn til dieselmotorerne kom statistikken i går, og her kan man se, at da regeringen trådte til, var gennemsnittet for de solgte dieselmotorer ca. 22 km pr. liter, mens vi nu er nede på 18 km pr. liter. Uden at have haft mulighed for at analysere statistikken nærmere tror jeg, det er et udtryk for, at gulpladeordningen er tordnet derudad – det ved vi jo faktisk den er – og mens det tidligere var sådan, at de dieselmotorer, der blev købt, var rimelig fornuftige, bliver der i dag købt rigtig mange, som kører meget, meget kort på literen. Vi kan se af den samme statistik, at salget til private af gulpladebiler er tordnet frem. De kører selvfølgelig ikke alle sammen kort på literen, men der er rigtig, rigtig mange af dem, der gør det.

Så har der været sagt mange ting om, at det jo er nødvendigt for folk at have bil. Ja, det er nødvendigt for folk at have bil, men det er også vigtigt, at man både køber og bruger sin bil med omtanke, og her har vi altså brug for, at regeringen gør en indsats og rent faktisk vil være med til noget, så det ikke er overladt fuldstændig til hver eneste hr. og fru Danmark, men at regeringen faktisk tør og vil noget på området.

Jeg vil også sige, at man godt kan bruge den bil, man har, med omtanke. Bare nogle enkle tal: Hvis man ser på det antal ture, der køres i de europæiske byer, er det rent faktisk sådan, at 10 pct. af kørslen er ture på under 1 km, 30 pct. af kørslen er ture på under 3 km, og 50 pct. er ture på under 5 km.

Hvad vil jeg så med det? Jeg vil sige to ting. Den første er, at vi skal bruge vores bil med omtanke, og det skal lovgivningen motivere os til. Den anden er, at vi er nødt til at gøre noget i de store byer, for vi kan rent faktisk godt flytte en del af den transport, som vi har brug for, over på andre midler. Det kan være ben, det kan være cykel, det kan være kollektiv trafik, og i beslutningsforslaget nævner vi derfor selvfølgelig også behovet for at lave betalingsringe om de store byer, først og fremmest København, som er det vigtigste sted at gøre det, og en lang række andre forslag.

Kl. 20.00

Jeg vil bare spørge alle de ordførere, der har sagt nej: Hvad er jeres bud på, hvordan vi får udslippet fra transportsektoren bragt ned? Det ville være interessant at høre. Vi vil gerne diskutere forskellige forslag, men det eneste, der i hvert tilfælde ikke duer, er en blank afvisning, så der ikke sker noget, men man bare bliver ved med at snakke og siger: Jamen der kommer måske eller måske ikke et udvalg, men i hvert tilfælde kommer der et eller andet inden næste valg. Vi har simpelt hen ikke tid til at blive ved med at vente.

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

### Afstemning

#### **Formanden:**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør ind-

sigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*).  
Det er vedtaget.

---

### Meddelelser fra formanden

#### **Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 30. marts 2007, kl. 10.00.

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

Mødet hævet kl. 20.01

---