

Beslutningsforslag nr. B 91. Fremsat den 8. februar 2007 af Morten Homann (SF), Steen Gade (SF), Poul Henrik Hedeboe (SF), Anne Grete Holmsgaard (SF) og Ole Sohn (SF)

Forslag til folketingsbeslutning om en mere retfærdig og miljøvenlig bilbeskatning

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte lovforslag, der ændrer beskatningen af køb og brug af biler efter følgende principper:

– Den beregnede registreringsafgift for benzindrevne biler korrigeres i forhold til bilens benzinforsbrug, således at der for hver km/l, bilen kører mere end 15,1 km/l, gives et nedslag i afgiften på 6.000 kr., og for hver km/l, der køres mindre, forhøjes afgiften med 6.000 kr. Regu-

leringen skal rykkes med 1 km/l pr. år, således at det i 2008 skal være 16,1 km/l.

- En lignende ordning, som også tager højde for bilernes udledning af partikler og NO_x, indføres for dieslbiler. Vare- og lastbiler omfattes ikke.
- Ordningen med gule plader afskaffes for private.
- Benzin- og dieslafgiften forhøjes med 15 øre/l.

Bemærkninger til forslaget

Generelle målsætninger

SF ser gerne en større reform af den samlede beskatning af køb og brug af biler i Danmark. Målene med SF's forslag til omlægning af bilbeskatningen er klare:

- Mindre udslip af CO₂ og andre miljøskadelige stoffer fra bilerne, der står for en stigende andel af Danmarks udslip af CO₂.
- Bedre muligheder for, at de økonomisk dårligt stillede kan anskaffe en miljøvenlig bil.
- Det samlede provenu for personbilers vedkommende skal ikke være mindre – der skal ikke være indkomstskattestigninger eller velfærdsnedskæringer af hensyn til bilejerne.

Registreringsafgift

I Danmark er det relativt dyrt at købe bil sammenlignet med andre EU-lande. Til trods herfor kan man konstatere, at transportsektorens udslip af drivhusgasser er steget voldsomt siden 1990 og fortsat stiger. I 2004 lå udslippet af drivhusgasser 23 pct. over niveauet i 1990, og det vokser år for år. Reelt betyder det, at en stor del af den indsats, der er gjort på andre områder, undermineres af transportsektorens udslip, hvor der endnu ikke er gjort noget seriøst for at nedbringe udslippet. Det er derfor et vigtigt led i SF's klima- og energipolitik – på såvel nationalt som europæisk plan – at få nedbragt transportsektorens udslip af drivhusgasser.

Også på dette punkt har regeringen forsømt miljøet. Regeringen har i sit regeringsgrundlag lovet at se på en mere miljøvenlig registreringsafgift, men den er ikke kommet ud af stedet, fordi det giver for mange problemer, når man har et fundamentalistisk skattestop. Faktisk er registreringsafgiften som en følge af skattestoppet blevet sat ned. Som sædvanlig er det højeste, regeringen kan svinge sig op til, at snakke om miljøet.

Resultatet kan aflæses af statistikken for nye bilers energieffektivitet. For private benzinbiler steg energieffektiviteten ganske vist fra 14,1 km/l ved regeringens tiltrædelse til 15,1 km/l i august 2004, men siden

har den ligget fast. For dieselmotorer er billedet langt værre. Energieffektiviteten er i frit fald fra 22,0 km/l ved regeringens tiltrædelse til kun 18,8 km/l i juni 2006 (seneste måneder, hvorfra der foreligger tal).

Det betyder også, at folk med små indkomster kan have svært ved at få råd til en ny bil – uanset at de faktisk har brug for den af hensyn til transport til arbejde el.lign. De, der alligevel køber en bil, har ofte intet andet valg end at købe en brugt bil måske endda en, der er i dårlig sikkerheds- og miljømæssig stand.

Den høje registreringsafgift og de forholdsmæssigt lave brugsafgifter giver også et uheldigt incitament til at bruge bilen meget, når man først har købt den.

Der er imidlertid gode argumenter for at opretholde en rimelig høj registreringsafgift, fordi det faktisk ser ud til at begrænse bilparkens størrelse og dermed det samlede kørselsomfang.

Gennem en omlægning af registreringsafgiften er det muligt at fastholde en begrænsende virkning på bilparkens størrelse, gavne miljøet og give flere økonomisk mulighed for at købe en ny bil, hvis denne er energieffektiv.

a) En registreringsafgift, der afspejler bilens miljøbelastning

Ud fra dette nye udgangspunkt skal der gives rabat ved køb af personbiler, der kører langt på literen, mens de, der kører kort på literen, skal have en forhøjelse af registreringsafgiften. For benzinbiler skal forskellen være 6.000 kr. pr. ekstra kilometer, der køres pr. liter.

Ved udmåling af den nye registreringsafgift tages udgangspunkt i den nuværende beregning, der er baseret på prisen, men der skal ske en efterfølgende korrektion: For hver km/l, der køres mere end 15,1 km/l, gives et nedslag i afgiften på 6.000 kr. For hver km/l, der køres mindre, forhøjes afgiften med 6.000 kr. En bil, der kører f.eks. 20,1 km/l, får altså et nedslag i afgiften på 5×6.000 kr. = 30.000 kr., mens en bil, der kører f.eks. 10,1 km/l, får en merpris på 5×6.000 kr. = 30.000 kr.

Udviklingen går – om end langsomt – i retning af mere benzinøkonomiske biler. Derfor skal omlægning-

gens »nulpunkt« forøges med 1 km/l for hvert år. Det betyder, at det i 2008 skal være 16,1 km/l. Rykningen af grænsen kan eventuelt ske hyppigere for at undgå ophobning af salg lige før årsskiftet.

For personbiler, der bruger diesel, laves en tilsvarende ordning som foreslået for benzindrevne biler med et nulpunkt, der afspejler dieselbilernes brændstoføkonomi, men som også tager højde for bilernes udledning af partikler og NO_x. Vare- og lastbiler omfattes ikke.

Ordningen ville være provenuneutral, hvis folk valgte fortsat at købe de samme typer af biler som nu (altså ved uændret adfærd). Men der forventes at ske et skift i retning af mere energieffektive biler. Antages det f.eks., at bilerne i gennemsnit bliver 4 pct. mere energieffektive, vil der opstå et provenutab fra denne del af beslutningsforslaget på ca. 420 mio. kr.

Effekterne af omlægningen er afhængige af en række faktorer, som det ikke er muligt at forudsige præcist, men både vurderingerne af provenu og miljøeffekter skulle give et godt fingerpeg om konsekvenserne af reformen.

b) Væk med de gule plader

Der er lavere registreringsafgift for varevogne end for tilsvarende personbiler. Det kan også privatpersoner benytte sig af – ikke kun virksomheder. At privatpersoner har den mulighed, tjener ikke noget fornuftigt formål. Derfor skal privates mulighed for at indregistrere biler på gule plader afskaffes, da der er tale om en ordning, der favoriserer privatpersoner, som ikke har behov for så mange siddepladser i deres bil. Desuden tilskynder ordningen til at købe store forurenende firehjulstrækkere til skade for miljøet. Forslaget vil give et årligt merprovenu på ca. 800 mio. kr.

c) Brugsafgifter

SF ønsker som nævnt lavere afgifter på køb af biler, men vil til gengæld beskatte unødigt miljøbelastende brug af bilen. Derfor mener SF, at benzinafgiften bør være lidt højere end i dag. Til at finansiere omlægningen af registreringsafgiften foreslår SF en afgiftshøjelse på 15 øre pr. liter benzin. Dieselafgiften forhøjes parallelt. Det vil fuldt indfaset give et merprovenu på ca. 400 mio. kr. årligt. Dette svarer kun til en min-

dre del af den udhuling af benzinafgifterne, som skattestoppet har betydet.

Ud over de tiltag, der fremgår af dette forslag, ønsker SF, at et miks af roadpricing og bompenge skal gøre, at man tænker sig om en ekstra gang, inden man sætter sig bag rattet. Det skal også – sammen med bl.a. skærpede parkeringsregler i de store byer – være med til at modvirke, at den lettelse på registreringsafgiften, der ligger i forslaget, skal føre til en væsentlig større samlet bilpark. Men det indgår altså ikke i det foreliggende forslag.

Samlede økonomiske konsekvenser

En mere miljørigtig registreringsafgift	-20 mio. kr.
Ingen rabat for private for gule plader	+800 mio. kr.
Gradvis højere afgift på benzin og diesel.....	+400 mio. kr.
I alt.....	+780 mio. kr.

Provenugevinsten benyttes til forbedringer af den kollektive trafik.

Konsekvenser

- Benzin- og dieseløkonomiske biler vil blive mærkbart billigere. Dermed bliver det muligt for lavtlønnede, der er afhængig af en bil, rent faktisk at købe en ny og miljømæssigt bedre bil.
- Store og forurenende biler vil blive dyrere. Det vil give incitamentet til, at bilparken bliver mere miljøvenlig. Det vil afskaffelsen af gulpladeordningen også, fordi det alt andet lige vil mindske antallet af de store, tunge og dyre biler, der i dag ofte kører på gule plader.
- Det vil blive dyrere at køre i sin bil. Det skal få folk til at tænke sig om en ekstra gang, før de sætter sig bag rattet.
- For små og benzin- og dieseløkonomiske biler vil der være en meget klar positiv nettoeffekt. Kører man f.eks. 15.000 km om året i en benzinøkonomisk bil, vil den typiske samlede årlige besparelse være på næsten 3.000 kr.

Skriftlig fremsættelse

Morten Homann (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en mere retfærdig og miljøvenlig bilbeskatning.

(Beslutningsforslag nr. B 91).

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

Bilag 1

Eksempler på effekter på bilpriser

Bilmodel	Nuværende pris i kr.	Pris ifølge forslaget i kr.	Besparelse i kr.	Besparelse i procent
Kia Picanto 1,0 LX	104.990	77.990	27.000	26
Hyundai Getz 1,1 3d	114.999	96.399	18.600	16
Fiat Panda 1,2 Ciao	110.318	95.918	14.400	13
Fiat Punto 1,2 Ciao Plus	131.293	116.893	14.400	11
Skoda Fabia tour classic 1,2	131.000	120.200	10.800	8
WV Fox 1,2	129.555	121.755	7.800	6
Suzuki Swift GL-A 3d	139.900	132.100	7.800	6
Kia Rio 1,4 GX	134.999	128.999	6.000	4
Opel Astra 1,4 Twinport 5d classic	167.827	163.027	4.800	3
Peugeot 206 X-line 1,4 75 HK 3-d	144.990	141.990	3.000	2
Peugeot 307 1,4 88 hk 3-d	193.990	192.190	1.800	1
Suzuki Ignis 1,3 5d	129.900	128.700	1.200	1
Suzuki Liana 1,6 5d	174.990	178.590	-3.600	-2
Toyota Avensis Sedan 1,8 Terra 4d	333.384	340.584	-7.200	-2
Peugeot 407 Performance 1,8 125 hk	272.990	285.590	-12.600	-5
Mazda 6 1,8 Comfort	279.953	292.553	-12.600	-5
Hyundai Sonata 2,4 GLS	259.995	279.795	-19.800	-8
Suzuki Grand Vitara 2,0 AT	309.990	336.990	-27.000	-9