

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 42:

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. (Justering af afgiftsberegningen for brugte biler m.v., afgiftsfritagelse af brint- og elbiler og udvidelse af ordningen med registrerede virksomheder).

Af skatteministeren (Kristian Jensen).

(Fremsættelse 14.12.2007).

Kl. 14:41

Forhandling

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører er Venstres ordfører, fru Gitte Lillelund Bech.

Kl. 14:41

(Ordfører)

Gitte Lillelund Bech (V):

Det her lovforslag kan jo betragtes som et slags samlelovforslag, hvor hovedoverskriften har noget med biler at gøre. Kort sagt kan man sige, at lovforslaget indeholder forenkling, miljø og lukning af skattehuller, og det er jo selvfølgelig noget, som altid glæder Venstrefolk.

Vi synes, at det her lovforslag er en naturlig opfølgning på den ændring af registreringsafgiftssystemet, som vi foretog i 2007, fordi vi med det her lovforslag forenkler afgiftsberegningen for brugte biler, så den gældende beregning efter faste skalaer erstattes af en konkret beregning køretøj for køretøj på baggrund af afgiftsberegningen for de nye biler.

Samtidig forenkler vi den offentlige administration, og det synes vi jo er på sin plads at gøre, hvor det overhovedet er muligt. Derfor er det jo positivt, at det her forslag rent faktisk letter administrationen af registreringsafgiftsloven, så forhandlere og udlejere af både nye og brugte biler fremover angiver og afregner registreringsafgift periodevis. Det er altså en forenkling og en administrativ lettelse, som vi hilser meget velkommen.

En tredje ting, vi gør med lovforslaget, er, at vi lukker et skattehul. Vi sætter en nedre grænse for det beløb, der fratrækkes i forbindelse med godtgørelse af registreringsafgiften i forbindelse med bileksport.

Vi ved godt, at der er nogle eksportører, som er meget bekymrede over det her, men det har aldrig nogen sinde været meningen, at man skulle kunne eksportere skrotningsklare biler og så få registreringsafgiften fuldt ud refunderet, og det er altså det hul, vi lukker nu, vel vidende, at der vil være eksportører, som ikke eksporterer skrotningsklare biler, men som eksporterer almindelige brugte biler, og som føler, at det går ud over dem. Nu bliver det sådan, at alle er lige for loven, og vi kan ikke skelne mellem, hvorvidt man eksporterer biler, som er skrotningsklare, eller nogle, der er lidt mindre skrotningsklare, og derfor har vi altså valgt at lukke det skattehul, så det gælder, uanset hvor gammel bilen er og hvor skrotningsklar den i øvrigt er.

Endelig er der et miljømæssigt element i lovforslaget, nemlig at vi afgiftsfritager brintkøretøjer og vi forlænger den nuværende afgiftsfritagelse for elbiler frem til 2009. Vi er klar over, at der ikke kører brintbiler rundt på de danske gader og stræder i dag, og at det heller ikke er sikkert, at der kommer til at gøre det sådan lige med det første, men det, der er vigtigt for os, er rent faktisk, at vi har fået signaleret, at vi vil forlænge den nuværende afgiftsfritagelse for elbilerne, og at vi vil afgiftsfritage brintbilerne, jeg tror, jeg fik sagt frem til 2009, det er frem til 2013. Alt i alt er det i hvert fald et ønske fra os, at man signalerer, at miljørigtige biler af den her slags altså skal være fritaget for afgift.

Samlet set vil jeg sige, at vi er glade for et skattesystem, som er enkelt, som har fokus på miljøet, og som ikke kan omgås, og derfor støtter vi selvfølgelig forslaget.

Kl. 14:44

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den socialdemokratiske ordfører, og det er hr. John Dyrby Paulsen.

Kl. 14:44

(Ordfører)

John Dyrby Paulsen (S):

Det her forslag indeholder fire elementer, som fru Gitte Lillelund Bech ganske rigtigt og grundigt gjorde rede for. De tre af dem, nemlig tilretning til EU-retten med hensyn til registreringsafgiften på brugte biler og motorcykler, lukning af skattehullet vedrørende skrotningsmodne biler

og den ændrede afregning af registreringsafgiften, har vi ikke de store problemer med.

Til det sidste og fjerde punkt, nemlig afgiftsfrigørelse for brintbiler og elbiler frem til og med 2012, vil jeg sige, at det har vi såmænd heller ikke nogen problemer med, tværtimod. Men vi har et problem med det, der ikke er med i lovforslaget. Vi har nogle gange peget på, at det i virkeligheden vil være hensigtsmæssigt at prøve at få en ordning, som kunne være interessant, også i forbindelse med de såkaldte hybridbiler.

Hybridbiler er jo de her biler, der har en elmotor og en brændselsmotor. I øjeblikket bruger de typisk benzin, og de nye, der kommer, bruger så også diesel, og de har den fordel, at de kører ret langt på literen, når man regner det i forhold til brændstofforbruget på den brændselsmotor, der er i bilen.

Hidtil har regeringens holdning jo været, at de her hybridbiler skal kunne, om jeg så må sige, bære fordelen i sig selv. De skal kunne køre så langt på literen, at det i sig selv gør dem interessante for den danske forbruger. Det er imidlertid sådan, at den ekstra teknologi, der er i de her biler – brændselscellerne og teknikken og det, at der er to motorer – gør, at de med det danske afgiftssystem bliver væsentlig dyrere end tilsvarende familie-biler.

Hvis man tager to sammenlignelige biler, hvor den ene er en hybridbil og den anden er en almindelig benzinbil, er forskellen i anskaffelsespris på omkring 100.000 kr. Det burde den ikke være, for det betyder, at hybridbilerne ikke har nogen plads på det danske marked. Nu skal vi ikke reklamere i Folketingssalen og nævne nogen bilmærker frem for andre, men vi ved alle, at et stort bilmærke har lavet en bil, der er kommet på det danske marked. Den er solgt i to eksemplarer, og begge er nærmest til reklamefremstødsformål. Så hybridbilerne kan ikke få plads på det danske marked, og det skyldes, at de bliver registreringsafgiftsbelagt på linje med andre biler.

Man kunne jo overveje at fritage de ekstraomkostninger, der er på hybridbilerne, ved at de skal have to motorer, og ved at de skal have brændselsceller med, for afgift. Så ville hybridbilerne pludselig blive konkurrencedygtige på det danske marked til gavn for miljøet og til gavn for den nye bilteknologi på det danske marked, og det ville ikke koste den danske statskasse en krone.

Jeg skal sige, at vi selvfølgelig støtter lovforslaget, der er mange gode og fornuftige elemen-

ter i det, men vi vil i udvalgsarbejdet komme med et ændringsforslag, hvor vi indarbejder hybridbilerne på en måde, der også gør dem attraktive på det danske marked.

Kl. 14:47

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og så er det Dansk Folkepartis ordfører, hr. Mikkel Dencker.

Kl. 14:47

(Ordfører)

Mikkel Dencker (DF):

Jeg skal ikke gøre det så langt, for de to foregående ordførere har allerede fremhævet alle de positive ting, der er i lovforslaget, og jeg skal sige, at Dansk Folkeparti ikke kan se, at der er nogen negative ting forbundet med forslaget.

Vi synes, det er ganske rimeligt og fornuftigt, at man laver afgiftsberegningen for brugte biler om, så man i højere grad søger at ramme en afgiftsfastsættelse, der er i overensstemmelse med det værditab, som den brugte bil har lidt. Vi går selvfølgelig også ind for, at det skattehul, der er i forbindelse med udførsel af brugte biler, og dermed tilbagebetalingen af registreringsafgift, bliver lukket.

Elementerne vedrørende afgiftsfrigørelse for køretøjer, der kører på brint, og forlængelse af den nuværende afgiftsfrigørelse for eldrevne køretøjer synes vi også er helt fornuftige. Disse typer køretøjer er meget lidt udbredt i Danmark, og vi kan sagtens tilslutte os, at de får denne frigørelse, så de måske får mulighed for at få et bedre fodfæste på det danske bilmarked, end tilfældet er i dag.

Det sidste element i lovforslaget, nemlig at den gældende ordning for registrerede virksomheder udvides til også at omfatte brugte køretøjer, er også en ting, som vi fuldt ud kan tilslutte os.

Samlet set er det et lovforslag, der ser godt ud, og jeg skal sige, at Dansk Folkeparti støtter det.

Kl. 14:49

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er SF's ordfører, og det er hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:49

(Ordfører)

Jesper Petersen (SF):

Lovforslag nr. L 42 indebærer en række ændringer af reglerne for registreringsafgift på brugte biler og forlænger afgiftsfrigørelsen for el- og brintbiler til og med 2012. Forslaget vil lukke et

skattehul i forbindelse med udførsel af biler til udlandet med henblik på at udnytte skrotningsordninger, og SF ser positivt på begge dele.

Vi er tilhængere af at forlænge afgiftsfritagelsen for elkøretøjer og brintbiler. Hvis det skal lykkes at nedbringe CO₂-udslippet fra transportsektoren med næsten 50 pct. fra det niveau, det har i dag, som jo er regeringens udmærkede målsætning, er det afgørende, at vi med lovgivning understøtter udviklingen af mere miljørigtige biler og markedet for dem, så at forlænge afgiftsfritagelsen for el- og brintbiler til og med 2012 er godt.

Men det er dog nærmest en gratis omgang for regeringen, fordi der jo endnu ikke er ret mange køretøjer, der kører på el og brint i Danmark. Der er brug for at gøre bil- og transportbeskatningen endnu mere indrettet på at begunstige lavt CO₂-udslip, og SF vil ikke udelukke, at perioden med afgiftsfritagelse for el- og brintbiler skal forlænges.

Samtidig er det noget ulogisk, som det har været nævnt, at ikke også hybridbiler bliver begunstiget. Hybridbiler er som bekendt delvis eldrevne, og man kunne forestille sig en særlig rabat på dem, så batteriet i en hybridbil blev afgiftsfrit. Det er vi nødt til at gøre for alvor at fremme udskiftningen af biler, så der kommer flere biler, der har et lavt CO₂-udslip. Toyota Prius er et eksempel på en hybridbil, som kunne gives en særlig rabat. Der blev kun solgt syv udgaver af Toyota Prius i 2007, det er jo altså ikke imponerende, og slet ikke, når man har de ambitioner om at nedbringe CO₂-udslippet og gøre noget ved den ret uhyrlige klimasituation, vi står over for.

I forlængelse af disse overvejelser taler det til lovforslagets fordel, at der vil ske en bedre indregning af miljø- og trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger i beregningerne af beskatningen af de brugte biler til gavn for små og brændstoføkonomiske brugte biler. SF ser positivt på, at vi på den måde understøtter miljørigtige biler, også på brugtmarkedet.

På negativsiden i lovforslaget tæller det, at udvidelsen af ordningen for registrerede virksomheder medfører en engangsudgift på 60 mio. kr. og dernæst et tab på 4 mio. kr. om året på grund af tabte renteindtægter. Der er heller ikke gjort nogen særlige tiltag for at sikre en god kontrol på området, og begge dele vil SF gerne se nærmere på i udvalgsarbejdet.

Alt i alt stiller vi os afventende over for forslaget og vil som sagt foreslå den ændring, at også

hybridbiler bliver begunstiget på linje med el- og brintbiler, ligesom vi vil søge at begrænse statens tab, som kommer i forbindelse med forslaget. Men vi ser frem til udvalgsbehandlingen og håber, at vi kan få endnu flere miljørigtige tiltag ind i forslaget. Indtil videre afventer vi.

Kl. 14:52

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den konservative ordfører, og det er hr. Lars Barfoed.

Kl. 14:52

(Ordfører)

Lars Barfoed (KF):

I Det Konservative Folkeparti kan vi faktisk også støtte lovforslaget her. Der er flere elementer i lovforslaget, det er gode elementer, og vi kan sådan set støtte det i dets helhed.

Ud over de administrative lettelser, der lægges op til – og administrative lettelser er jo altid godt for både det offentlige og det private – vil jeg især fremhæve to elementer i forslaget, som jeg synes det er værd at være opmærksom på.

Det ene element er jo, at det bliver forhindret, at man, i forbindelse med at man eksporterer biler til udlandet, kan få godtgjort den del af registreringsafgiften, som overstiger bilens værdi, altså at det, man får tilbageført, i virkeligheden overstiger bilens værdi, fordi den i nogle tilfælde er skrotningsmoden, når den ankommer til destinationen. Det er ikke meningen, at ordningen skal virke på den måde, det er et hul i lovgivningen, og derfor synes vi, det er rigtigt, at der gribes ind over for det.

Vi synes også, det er godt, at brintbiler fritages for afgift frem til 2013. Det er jo rigtigt, som nogle har sagt, at der ikke er voldsomt mange brintbiler på vejene for tiden, men det er noget, der forskes i og udvikles ganske meget. Det synes vi gerne vi vil bidrage til at belønne, og vi vil også være åbne over for på et tidspunkt at forlænge fritagelsesperioden ud over 2013, hvis det er sådan, at der måtte vise sig et behov for at gøre det for at fremme udviklingen af de forureningsfri biler.

Kl. 14:54

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den radikale ordfører, og det er hr. Niels Helveg Petersen.

Kl. 14:54

(Ordfører)

Niels Helveg Petersen (RV):

Det Radikale Venstre ser positivt på dette lovforslag, som jo indeholder flere fornuftige elemen-

ter. Andre ordførere har været inde på dem, så jeg skal ikke gøre det langt.

Jeg vil dog gerne gøre den bemærkning, som også andre ordførere har gjort, nemlig at afgifts-fritagelsen for brint- og elbiler meget vel og fornuftigt kunne følges op af hel eller delvis afgifts-fritagelse for de såkaldte hybridbiler. I hvert fald kan man jo sige, at den del af hybridbilens pris, der er en merpris som følge af netop eldelen, kunne afgiftsfritages. Det er noget, vi gerne vil drøfte i udvalget, og jeg ser frem til, at vi kan få en god drøftelse af det forslag, der dækker over et ønske, som længe har været næret i Det Radikale Venstre, om at give hybridbilerne en bedre placering på det danske marked.

Kl. 14:55

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det Ny Alliances ordfører, hr. Anders Samuelsen.

Kl. 14:55

(Ordfører)

Anders Samuelsen (NY):

Da jeg ikke kan komme med yderligere argumenter end de positive, der har været nævnt på nuværende tidspunkt, skal jeg bare kort meddele, at Ny Alliance også kan støtte forslaget, som det ligger her. Diskussionen om, hvorvidt man kunne forlænge ordningen ud over de 3 år, synes jeg er relevant, og det kunne vi måske kigge på. Det har været en central del af den debat, vi har haft indtil nu.

Men bortset fra det synes vi, forslaget ser fint ud.

Kl. 14:56

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Frank Aaen som ordfører for Enhedslisten.

Kl. 14:56

(Ordfører)

Frank Aaen (EL):

Som jeg sagde under behandlingen af det forrige lovforslag, er der nogle forslag, der er mere vanskelige end andre. Det forrige var nemt, fordi det var så klart ideologisk, og det giver jo en vis orientering om, hvor man ender, når man skal sige, hvad man mener om lovforslaget.

Forslaget her indeholder faktisk en hel del fornuftige elementer, som gør, at det tiltaler os at støtte det, bl.a. spørgsmålet om at afgiftsfritage brintkøretøjer og i det hele taget den positive vinkel, der er på miljøet i flere elementer.

Det eneste, der irriterer os lidt, er, at der også er en ændring vedrørende registrerede virksomheder, som medfører et provenutab. Det er vi

ikke meget for. Når vi hele tiden får at vide, at der ikke er råd til velfærd, synes vi ikke om at stemme for et provenutab. Jeg ved ikke, om vi kan tage det ud af forslaget, men jeg er med på, at det selvfølgelig er en relativt lille ting.

Vi er altså overvejende positivt stemt over for lovforslaget, også på grund af de argumenter, andre har været fremme med. Men der er altså den lille ting i forslaget, som generer øjet en anelse.

Kl. 14:57

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det skatteministeren.

Kl. 14:57

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jeg vil starte med at henlede hr. Frank Aaens opmærksomhed på lovforslagets bemærkninger om de administrative konsekvenser for det offentlige på side 12, punkt 5.3. Der vil han kunne se, at ordningen for registrerede virksomheder med nogen usikkerhed skønnes at kunne frigøre omkring ti årsværk. Det vil sige, at for en investering på 4 mio. kr. kan vi nu frigøre ti årsværk til andet arbejde i Skatteministeriet. Det er et skift, som jeg gerne vil lægge navn til, og som jeg også håber måske kan formilde hr. Frank Aaens kritiske blik på forslaget her, sådan at vi forhåbentlig kan opnå en helt bred enighed. For jeg må sige, at hvis man kigger på lovforslaget som sådan, så er der jo massiv opbakning til det. Det, der blev diskuteret, var vel nærmere, hvad der ikke var i forslaget, end hvad der var i forslaget.

Jeg er glad for, at der er opbakning til, at man nu justerer afgiftsberegningen for brugte biler. Jeg synes, det har været en uskik, at vi har understøttet en sådan eksport af skrotningsmodne biler. Jeg synes, det er glædeligt, at vi får afgiftsfritaget ikke bare elbiler i en længere periode, men også brintbiler. Og til de sådan lidt kritiske røster om, at der ikke sker ret meget på området, vil jeg bare sige: Der er en rivende udvikling på området med brintbiler, og der er faktisk danske virksomheder, der er med i kapløbet om at producere og udvikle brintkøretøjer, det være sig både trucks og biler, så jeg tror, at det vil være et gavnligt rygstød for den vækstbranche med den beslutning, som der nu er opbakning til.

Det, diskussionen så var om, var jo noget uden for lovforslaget, nemlig hvorfor hybridbiler ikke er med. Som forklaring vil jeg sige, at man først og fremmest skal huske, at en hybridbil er en bil, som både kører med en elmotor og med en traditionel forbrændingsmotor. En ræk-

ke af de hybridbiler, der er blevet præsenteret, har også mulighed for at fravælge eldelen og således alene køre på deres forbrændingsmotor, hvilket jeg mener man skal tage med i betragtning, når man kigger på en afgiftsfrigørelse eller ej vedrørende hybridbiler.

Det næste er, at det tilsyneladende er gået en række folketingsmedlemmer forbi, at vi i foråret gennemførte en omlægning af bilbeskatningen, der gør, at vi belønner biler, jo mere de reducerer deres CO₂-udledning ved at kunne køre langt på en liter brændstof. Udgangspunktet – så at sige vores nulpunkt – er, at en benzobil kan køre 16 km på en liter brændstof, en diesebil 18 km på en liter brændstof, og for hver ekstra kilometer pr. liter brændstof en bil kan køre, gives der et afgiftsnedslag på 4.000 kr. De her biler, som jo fra ordforernes side blev fremhævet, fordi de kunne køre særlig langt på en liter brændstof, vil så også få et særlig stort nedslag.

Det betyder, at hvis man gennemfører en realistisk sammenligning af en hybridbil og en tilsvarende bil med traditionel forbrændingsmotor – og det er vigtigt, at man sammenligner med en tilsvarende bil – så vil man faktisk opdage, at på grund af den afgiftsabat, der nu er kommet, på grund af den mindre ejerafgift, der skal betales, og på grund af, at man ved en bedre brændstoføkonomi betaler mindre i registreringsafgift, kan man faktisk opnå en tilbagebetaling af den merpris, der stadig væk er, på lige under 2 år. Det er, når man kigger på nogle konkrete beregninger af, hvordan man sammenligner traditionelle biler med hybridbiler.

Derfor er der allerede i dag en klar afgiftsmæssig begunstiggelse af hybridbiler, i det omfang at de kører langt på en liter brændstof og dermed reducerer deres CO₂-udledning. Jeg mener, det er ret væsentligt, at man holder fast i det, vi som politikere skal gøre, nemlig at sige: Hvad er det for en miljømæssig forbedring, vi vil understøtte? og så sørger for at holde understøttelsen ens, uanset hvilken teknologi miljøforbedringen kommer ved.

Det, vi har valgt at gøre fra regeringens side og i det forlig, vi fik gennemført med Dansk Folkeparti, er at sige, at vi belønner det, at man kan køre langt på literen, med den samme rabat, uanset hvilken teknologi der ligger til grund, nemlig med 4.000 kr. pr. ekstra kilometer på en liter brændstof. Det betyder, at når man får hybridbiler, der bliver mere effektive, så vil man faktisk også få en større afgiftsabat. Hvis man

fik dieserbiler, der blev mere effektive, ville man også få en yderligere afgiftsabat. Det betyder, at vi fremmer en sund konkurrencemæssig udvikling af forskellige teknologier på det her område i stedet for at vælge én teknologi ud og sige, at det lige præcis er den, vi støtter af den ene eller den anden årsag.

Derfor er der allerede i dag – og man vil kunne se det ikke bare på personbilssiden, men måske mest af alt på varebilssiden – et marked for hybridbiler, som er spirende, og som jeg med den afgiftsommelægning, der bliver gennemført, tror på også vil vokse i de kommende år. Det var en lang forklaring på noget, der slet ikke er i lovforslaget, og som jeg heller ikke mener bør være i lovforslaget.

Kl. 15:03

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til skatteministeren. Der er et par korte bemærkninger.

Selv om det er rigtigt, at hybridbiler ikke er omtalt i det lange lovforslag, synes jeg, det er naturligt, da de har en vis tilknytning til emnet, at vi også tager de korte bemærkninger, selv om de måtte dreje sig om hybridbiler. Så den debat kører vi selvfølgelig, selv om det ikke står i lovforslaget.

Først er det hr. Frank Aaen.

Kl. 15:03

Frank Aaen (EL):

Ja, men det var nu ikke om det.

Jeg anerkender, at det langsigtede tab for det offentlige er begrænset med det her lovforslag. Kunne vi så oven i købet få tilført ti årsværk til at føre kontrol med de store selskaber, vil det jo være meget vanskeligt for mig ikke at støtte det.

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Skatteministeren.

Kl. 15:04

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jeg er helt tryk ved det, for SKAT har en fantastisk dygtig ledelse, som vil prioritere, hvor de ti årsværk, der bliver frigjort her, gør mest gavn med hensyn til at sikre, at danskerne betaler den rigtige skat – ikke for meget, men selvfølgelig heller ikke for lidt – og derfor overlader jeg tryk til SKAT's ledelse at vælge, hvor de frigjorte årsværk skal anvendes.

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Frank Aaen for endnu en kort bemærkning.

Frank Aaen (EL):

Det kan vi sikkert også, for jeg har lagt mærke til, at SKAT prioriterer at gøre mere ved de store selskaber i fremtiden. Så mon ikke årsværkene går dertil?

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det skatteministeren.

Kl. 15:04

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jeg er glad for den tillid, der er til SKAT's ledelse, og jeg mener, at den er fuldt ud fortjent.

Kl. 15:04

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Det er sjældent at opleve så stor enighed mellem hr. Frank Aaen og skatteministeren.

Vi går til næste korte bemærkning. Hr. John Dyrby Paulsen.

Kl. 15:04

John Dyrby Paulsen (S):

Ja, det er rigtigt, at det er sjældent at opleve. Man bliver sådan helt stum, når det indimellem sker, men så har man da også prøvet det.

Jeg vil godt tilbage til lovforslaget og det her med hybridbiler. Jeg sagde i min ordførertale, at vi vil komme med et ændringsforslag til det her lovforslag, så jeg er glad for, at formanden tilkendegiver, at vi godt må snakke om hybridbiler. Jeg er meget glad for skatteministerens kommentarer om, at man godt vil være med til at prioritere de biler, der kører langt på literen.

Det er rigtigt, at regeringen sidste år kom med et lovforslag, som giver 4.000 kr. mindre i registreringsafgift pr. kilometer, man kører længere, men for hybridbilerne betyder det, at de skal op på at køre over 40 km på literen, da en almindelig hybridbil koster 100.000 kr. mere end andre sammenlignelige biler. Der er altså et stykke vej endnu med de hybridbiler, vi kender, for det, der sker, er, at en hybridbil har en ekstra motor, den koster noget ekstra, og det er ny teknologi. Det koster 30.000 kr. ekstra, før den kommer ind i Danmark, og med det registreringsafgiftssystem, vi har på danske biler, bliver den her nye teknologi ekstra beskattet, så den kommer til at koste 100.000 kr. mere.

De to ting hænger altså ikke sammen, og det er derfor, at vi har bebudet, at vi kommer med et ændringsforslag, så hybridbilerne får en fair chance for at kunne konkurrere på det danske marked. Jeg er glad for, at skatteministeren tilkendegiver, at det i virkeligheden også er vigtigt for skatteministeren.

Jeg vil til gengæld godt se de beregninger, der viser, at en hybridbil er tjent ind på 2 år, for der er ikke meget, der tyder på, at de danske forbrugere har fundet ud af det. Der er ærlig talt ikke gang i salget af hybridbiler i Danmark.

Må jeg konkludere, at jeg kan opfatte ministerens kommentar derhen, at hvis vi kan påvise, at det kan gøres på en smart og enkel måde, er regeringen og ministeren villige til også at se på det?

Kl. 15:06

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det skatteministeren.

Kl. 15:06

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Først vil jeg sige, at det at skulle opleve hr. John Dyrby Paulsen stum, er en førstegangsoplevelse. Derudover er det sådan, at hvis vi vælger at sige, at vores hovedpointe her fra Folketingets side er, at vi mest effektivt skal have nedbragt CO₂-udledningen, er jeg med til at støtte de initiativer, der mest effektivt nedbringer CO₂-udledningen.

Hvis man indfører et særligt fradrag for hybridbiler, vil det være en skattemæssig omkostning. Så er spørgsmålet: Hvor får vi den største CO₂-reduktion for den skattemæssige omkostning, det vil være? Hvor får vi den største effekt? Der er min holdning, at det er vigtigt, at vi støtter uden at binde os til en bestemt teknologi, men at vi støtter bredt.

Min opfattelse og de beregninger, der lå til grund for Skatteministeriets omlægning af bilafgifterne i foråret, var netop, at vi ville få den største CO₂-reduktion, hvis vi så at sige belønnede bredt, uanset hvilken teknologi der blev brugt, i stedet for selektivt at udvælge enkelte teknologier, f.eks. hybridbiler.

Kl. 15:07

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. John Dyrby Paulsen for endnu en kort bemærkning.

Kl. 15:07

John Dyrby Paulsen (S):

Så må jeg sige, at når man læser lovforslaget, kan man se, at el- og brintbiler bliver valgt ud. Det er jo specielle teknologier, det er jeg fuldstændig enig i. Hybridbilen kan man se som en elbil, der bare også har en brændselmotor, og det giver en hel del fordele på det lange stræk.

Det er ikke rigtigt, når skatteministeren siger, at vi ved at gøre det går glip af skatteindtægter, for der bliver ikke solgt nogen hybridbiler i Danmark i dag. Hvis jeg som forbruger skal ud og

vælge en mellemklassebil og kan vælge mellem en hybridbil og en almindelig mellemklassebil, vil min oplevelse være, at det er for dyrt at købe hybridbilen. Den kører jeg ikke. Så køber jeg den almindelige mellemklassebil. Hvis hybridbilen kostede det samme som mellemklassebilen og jeg derfor valgte hybridbilen, ville staten i virkeligheden ikke gå glip af skatte kroner; den ville få det samme ind i registreringsafgift, men staten ville være med til at sikre, at jeg købte en bil, der kører væsentlig længere på literen. På nudansk hedder det en win-win-situation, og det kan vi vel ikke være uinteresserede i.

Kl. 15:08

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det skatteministeren.

Kl. 15:08

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er ikke en win-win-situation. Det vil faktisk være en win-situation for den, der måtte købe en hybridbil i dag, vedkommende ville vinde, men for statskassen ville det være en lose-situation, og det ville det også være for miljøet, fordi vi for de samme penge kunne få en langt større CO₂-reduktion eller i hvert fald en større CO₂-reduktion ved fortsat at støtte det, at man kører langt på literen, uanset hvilken teknologi der ligger bag.

Når hr. John Dyrby Paulsen før nævnte, at der var en prisforskel på op til 100.000 kr. mellem traditionelle biler og hybridbiler, passer det slet ikke på de biltyper, der i dag er på markedet. Og i forbindelse med lovbehandlingen i foråret oversendte vi også de beregninger, som jeg henviste til før – jeg skal sørge for, at de bliver oversendt igen – som viser, at der for sammenlignelige biler faktisk kan være en indtjening af prisforskellen i løbet af under 2 år.

Jeg er af den klare opfattelse, at vi skal støtte den miljømæssige gevinst, der er ved, at biler kører længere på en liter brændstof, og det skal vi gøre uanset teknologi. Vi skal ikke gå ind og prioritere den. Jeg vil sige undskyld til formanden for min bemærknings længde – men når vi alligevel har valgt at prioritere elbiler og brintbiler, er det, fordi de i dag er så meget på et forsøgsstadium, hvor vi ikke selv ikke med en traditionel understøttelse kunne få dem ud at køre. Derfor ville vi ikke få den forskningsmæssige og udviklingsmæssige del af det, hvis vi oprettholdt den traditionelle del af det. Derfor har vi været ...

Kl. 15:10

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Og hermed slutter skatteministerens svar, men der kommer flere spørgsmål. Så er det hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:10

Jesper Petersen (SF):

Så kan skatteministeren få lov at fortsætte. Jeg håber, at han er glad for, at jeg vælger at stille spørgsmål, så talestrømmen kan blive ført til ende og talen kan slutes.

Jeg er bekendt med de tal, som skatteministeren nævner, men det er jo f.eks. sådan, at en Toyota Prius godt nok er blevet billigere end en Toyota Avensis på diesel – to biler, der kan sammenlignes – men stadig væk er ca. 15.000 kr. dyrere end en Toyota Avensis, der kører på benzin. Og når man i købsøjeblikket står der og skal vælge, så er det jo tillokkende at vælge benzinen, der er billigere.

Skatteministerens store forhåbninger på hybridbilens vegne synes jeg er gode, men når faktum er, at der er blevet solgt syv af dem hele sidste år – altså af Toyota Prius'er – så synes jeg ikke, at det er så opløftende endda. Så jeg synes, vi skal tage skatteministeren på ordet og støtte bredt, som man siger, og dermed inkludere den del af hybridbilerne, der er batteridrevne, og også afgiftsfritage dem. Det vil jeg mene er en bred støtte.

Kl. 15:11

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så har skatteministeren op til 60 sekunder at svare i, værsgo.

Kl. 15:11

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Så kunne man jo fristes til at tale hurtigere, men jeg skal prøve at holde en moderat talestrøm alligevel.

Se, det, der er væsentligt her – jeg er i øvrigt glad for, at hr. Jesper Petersen har bilagene med – er, at der netop er en prisforskel i købsøjeblikket. Til gengæld er der også en prisforskel i forbrugsøjeblikket, fordi ejerafgiften på en Prius er lavere. Det vil sige, at de årlige betalinger, man har for at eje en Prius i forhold til at eje en Avensis, er markant lavere. Ligeledes er det sådan, at når man kører længere på en liter benzin i Prius'en, så betyder det, at de brændstofafgifter, man betaler i løbet af 1 år, vil være markant lavere. Og det tilsammen vil betyde, at prisforskellen på de 15.000 kr. er tjent ind på meget kort tid.

Jeg er glad for, at der er solgt syv Prius'er, syv hybridbiler i 2007. Jeg håber naturligvis, at det

vil udvikle sig, og jeg kan bare notere mig, at der på varebilssiden har været en langt større interesse for Prius'er og hybridbiler, siden vi gennemførte vores omlægning i foråret. Derfor er jeg af den opfattelse, at vi skal fortsætte ad den vej, hvor vi belønner, når man reducerer CO₂, uanset hvilken teknologi det foregår ved hjælp af.

Kl. 15:12

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Jesper Petersen for endnu en kort bemærkning.

Kl. 15:12

Jesper Petersen (SF):

Vores fælles problem, hr. skatteminister, både dit og mit på tværs af partiskel, er altså bare, at vi har en udfordring omkring klima og CO₂-udslip, som ikke kan vente. Den kan ikke vente på, at vi tænker på den engang efter 2013. Den er vi nødt til at tænke på nu. Der vil gevinsten altså være der straks, hvis man får et øget salg af hybridbiler frem for af biler, der rent kører på diesel eller på benzin. Den gevinst skal vi altså indkassere hurtigt muligt.

I Irland er der 50 pct. rabat på registreringsafgiften, når man køber en hybridbil. Der er også 50 pct. rabat på skatten i Portugal, når man køber en bil der. De gør noget for at få øget omsætningen og for at få øget salget af hybridbiler til gavn for klimaet. Jeg mener ikke, at vi kan vente. Er det ikke logisk, at hvis en bil kører 50 pct. på batteri, altså på el, så fritages den, ligesom den bil, der kører 100 pct. på el, skal afgiftsfritages 100 pct., hvilket skatteministeren selv har foreslået? Det mener jeg det er, og jeg håber virkelig, at skatteministeren vil se udfordringen for sig og sige: CO₂-gevinsten må indfries nu. Vi kan ikke vente. Vi skal have det bredt med. Vi skal også have hybridbilerne med i det her lovforslag.

Kl. 15:14

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så minder jeg om, at ministrene ligesom alle andre folketingsmedlemmer ikke må tiltales med et du. Der smuttede et enkelt du ind på et tidspunkt. Så er det skatteministeren.

Kl. 15:14

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er lidt fantastisk at skulle høre en beklagelse over, at regeringen ikke vil være med, når vi i foråret tog initiativ til at omlægge registreringsafgifterne, hvilket betyder, at den danske bilpark vil udlede lige knap 200.000 t CO₂ mindre. Men det var regeringen og Dansk Folkeparti, der tog

initiativet og fik gennemført det. Og det, vi gjorde, var, at vi sagde: Uanset hvilken teknologi der sparer CO₂, så giver vi den en belønning, fordi det er den måde, vi får den største effektivitet på.

Hvis Folketinget nu ønsker at bruge et yderligere provenu på at fremme mere miljørigtige biler, vil den største effekt komme ved, at man øger den præmie, der er for en bil, der kører langt på en liter benzin eller en liter diesel, uanset hvilken teknologi det sker ved hjælp af – det vil samlet set give den største CO₂-besparelse – i stedet for ved målrettet at gå ned og vælge en teknologi, uanset hvor meget man kan mene, at den teknologi er interessant og fordelagtig og meget andet. Jeg kan sige mange positive ting om hele tankegangen bag hybridbiler, men hvis vi skal kigge på, hvad der er mest effektivt for at få nedbragt CO₂, så er det, at vi støtter bredt uanset teknologien; at vi støtter på samme måde. For det, vi er interesserede i i fællesskab er at reducere CO₂-mængden eller i hvert fald CO₂-udledningen.

Kl. 15:15

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til skatteministeren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

6) 1. behandling af lovforslag nr. L 44:

Forslag til lov om ændring af lov om almene boliger m.v., lov om friplejeboliger, lov om leje og lov om leje af almene boliger. (Kommunal grundkapital i plejeboliger, maksimumsbeløb ved byggeri på lejet grund, bredere boligvalg for stærkt bevægelsehæmmede m.v.).

Af velfærdsministeren (Karen Jespersen).

(Fremsættelse 12.12.2007).

Kl. 15:16

Forhandling

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Forhandlingen er åbnet, og den første er Venstres ordfører, hr. Flemming Møller.