

[Ministeren for skatter og afgifter]

konsekvens i forhold til de andre synspunkter omkring beskatningen, ønsket om at begrænse dyr import, som også ligger i registreringsafgiftssystemet.

Med hensyn til forslaget fra SF om at nedsætte registreringsafgiften for ikke-benzindrevne biler med 30 pct. forstår jeg også dér godt det energipolitiske sigte, SF ønsker varetaget, men jeg må nok som værnere af provenuet, som skatte- og afgiftsminister, fremføre en vis betænkelighed ved de konsekvenser, sådan et forslag vil få for indtægterne af benzinafgiften.

Jeg må konkludere, at selv om vi anerkender de grundlæggende synspunkter bag forslaget og også deler dem i regeringen, så må vi sige, at forslaget i den nuværende udformning ikke er et hensigtsmæssigt middel til varetagelse af de synspunkter, og vi kan derfor ikke give støtte til det.

Camre (S):

Vi har alle et ønske om, at bilmarkedet generelt skal overgå til at anvende mere energiøkonomiske køretøjer, men jeg finder ligesom ministeren for skatter og afgifter, at det foreliggende forslag ikke er synderlig hensigtsmæssigt i den henseende. Jeg føler mig meget overbevist om, at den overgang, vi rent faktisk oplever i øjeblikket, til anvendelse af mere energiøkonomiske køretøjer sker på grund af selve benzinen pris, herunder afgiften på benzin, som er et meget stærkt incitament til at få køretøjer, der går langt på literen.

Det, vi ønsker at spare på, er benzinen. Det er den ressource, vi betragter som knap, og det er derfor den, der skal beskattes. Men jeg vil gerne have lov til at sige, at udenlandsk valuta skal der jo også spares på, og da energiøkonomiske biler også kan gøres meget luksuspregede, vil en stykafgift som foreslået af SF begunstige de dyrere fremfor de billigere biler, og skatteministerens eksempel med Ladaen, der befinder sig i den helt billige ende af skalaen, og Porschen, der er i den dyre ende, er en god illustration heraf. Når afgiften udgør $\frac{1}{3}$ af den pris, kunden betaler, så er det klart, at skulle man gå over til en stykafgift, så ville prisforskellen mellem den bil, der koster meget i udenlandsk valuta, og den bil, der koster lidt i udenlandsk valuta, altså ab fabrik, indsnævres.

Jeg kan garantere for, at forslaget vil blive hilst velkommen af virksomheder, der laver energiøkonomiske luksusbiler, og dem er der jo også nogle af, selv om de altså ikke kommer ind på det danske marked i særlig stort omfang på grund af den nuværende skatteform.

Så vil jeg spørge, hvad kriterierne for et lavt benzinförbrug for et køretøj er. Ja, det er lav egenvægt. Det er en motor konstrueret med henblik på lavt benzinförbrug, og så er det gearkasser med 5 gear formentlig. Det er vel dér, det i øjeblikket er mest sandsynligt, at der kan være en besparelse. Den lave egenvægt – det betyder som regel en billigere vogn, det er, alt andet lige, de små biler, der vejer lidt, og som koster lidt – og en motor konstrueret til et lavt benzinförbrug og 5 gears gearkasser er egenskaber, som i sig selv ikke gør en bil dyr eller ikke gør en bil så dyr, at besparelserne ved det lavere benzinförbrug ikke er i stand til at dække merprisen ind med det benzinpriseniveau, vi har i øjeblikket.

Så skal jeg endelig sige om spørgsmålet om at indføre en 30 pct. lavere afgiftssats for køretøjer, der drives ved andet end benzin, at det nok kan være hensigtsmæssigt, at et marked har køretøjer, der drives af andet end benzin, men det, der umiddelbart er alternativet, er dieselolie og gas. Det ligger lidt længere ude i fremtiden at få nogle helt nye brændstoffer. Dér vil jeg minde om, at benzin og dieselolie jo fremkommer i forenet produktion, og det er ikke muligt at fremstille dieselolie og benzin af hele den mængde råolie, der er til rådighed, altså er der et ikke helt fast forhold, men dog et forhold i den forenede produktion mellem disse to produkter. Selv om det danske förbrug på verdensmarkedet er så lille, at vi måske nok kunne købe dieselolie i et sådant omfang, som der her er tale om, så er det ikke i øjeblikket med den teknik, der er til rådighed, muligt at gøre det på verdensplan. Nu ved jeg godt, at SF ikke opererer længere end til den danske grænse, og det er jo heller ikke længere, disse skatteregler gælder, men der er altså en grænse begrundet i selve energiens tilvejebringelse for, hvor mange dieselkøretøjer man kan have kørende.

Jeg kan på den baggrund ikke give tilslutning til forslaget.