

[Jes Lunde]

1991 en beretning over SF's beslutningsforslag nr. B 34, forslag til folketingsbeslutning om omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer efter miljømæssige kriterier.

I beretningen tilslutter et flertal (S, SF, RV og KRF) sig »forslagets sigte, nemlig at registreringsafgiften gøres afhængig af, hvor forurenende det pågældende køretøj er«.

Flertallet argumenterer for nødvendigheden af denne ændring og slutter med ordene: »Flertallet skal derfor opfordre skatteministeren til at iværksætte et udredningsarbejde efter de angivne principper og bringe udredningen og modeller til lovforslag til forhandling med flertallet inden den ...«.

Den daværende skatteminister nægtede at følge opfordringen fra et flertal i Folketingets Skatteudvalg.

Denne skatteminister er nu forhenværende, og en ny skatteminister er trådt til – en skatteminister, der kommer fra et af partierne i flertallet bag den citerede beretning.

SF glæder sig derfor over, at alle forhindringer for at sætte udredningsarbejdet i gang nu må være borte.

Jes Lunde (SF):

I maj 1991 afgav Skatteudvalget en beretning over et SF-forslag, hvor et flertal, S, SF, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, tilsluttede sig princippet om at ændre registreringsafgiften på biler, sådan at den blev mere afhængig af, hvor meget de forurenede. Kort sagt sådan, at registreringsafgiften på biler, der kan køre langt på en liter benzin, skulle blive lavere, og at den blev højere på dem, der sluger meget benzin.

Den skatteminister, vi havde dengang, ville ikke gøre noget ved forslaget, selv om der var et flertal i Skatteudvalget, som opfordrede ham til det. Men siden har vi haft et regeringskifte, og derfor vil jeg gerne spørge den nye skatteminister, hvornår vi kan komme i gang med dette arbejde, så vi kan få den miljøgevinst, som er mulig.

Skatteministeren (Stavad):

Må jeg først minde hr. Jes Lunde om, at baggrunden for forslag nr. B 34, som blev fremsat 8. februar 1991, og som der henvises til i spørgsmålet, var, at benzinafgiften af hensyn til grænsehandelen var blevet nedsat i 1990, så-

ledes at fordelingen mellem brændstofafgifter og bilafgifter var blevet forrykket. Med de forhøjelser af benzinafgiften, som er vedtaget med skattereformen, og som er fremskyndet i forbindelse med indførelse af skrottingspræmien på gamle biler, er det allerede blevet mere attraktivt at købe benzinøkonomiske biler. Med forhøjelsen af benzinafgiften er afgiften allerede nu højere, end den var i 1990.

Hvis man med et uændret provenu af registreringsafgiften kunne opnå den tilsigtede virkning at begrænse forureningen fra biler yderligere, så ville regeringen naturligvis være positiv over for en omlægning af afgiften fra en ren værdiafgift til en mere brændstofafhængig afgift.

Man skal dog ikke glemme, at den nuværende registreringsafgift normalt belaster en mere benzinforbrugende bil hårdere end en mere benzinøkonomisk bil. Det skyldes, at dyre biler oftest er større og tungere og derfor normalt også har en større motor, der er mere benzinforbrugende.

Hvis benzinøkonomiske biler bliver væsentlig billigere, hvilket vil være nødvendigt for at opnå den virkning, som hr. Jes Lunde tilslutter sig, så ville flere – også til ugunst for den kollektive trafik – måske køre i egen bil og eventuelt købe bil nummer 2. Det ville forøge forureningen.

Jeg vil naturligvis altid være åben over for ideer på skatte- og afgiftsområdet, som kan forbedre miljøet. Derfor vil jeg sørge for at få ajourført det materiale, som ministeriet lavede i forbindelse med det omtalte beslutningsforslag. Jeg vil også gerne give tilsagn om, at vi – når dette materiale er ajourført – tager en samtale om det resultat, ministeriet når frem til.

Formanden:

Det er ikke så behageligt, at jeg allerede ved det første spørgsmål under årets første spørgetid skal erindre om taletiden.

Jes Lunde (SF):

Jeg regner med, at skatteministeren er enig med mig i, at benzinpriserne i Danmark fortsat er historisk meget, meget lave. Hvis benzinpriserne skulle give tilstrækkelig effekt til, at folk økonomiserede med benzinen og mindskede CO₂-forureningen, så måtte de være betydelig højere. Miljøministeren har nævnt et tal på 20 kr. pr. l som det, man burde have, hvis det skulle gælde i forhold til grænsehandel osv.