

deltagelse af repræsentanter for de kommunale organisationer samt de relevante ministerier.

Spm. nr. S 898

Til skatteministeren (4/1 96) af:

Kristian Thulesen Dahl (DF):

»Vil ministeren redegøre for ministerens overvejelser om ændrede beskatningsregler af bilismen, bl.a. som foreslået af Forenede Danske Motorejere (FDM) gennem afgiftsreformforslaget »Bilafgifter 2005«?»

Begrundelse

For mange danskere er bilen helt nødvendig for at komme til og fra arbejde. Samtidig er bilen ofte afgørende for at kunne bo på landet, fremfor at vi alle klumper os sammen i byerne. Derfor virker det helt grotesk, at man inden for ganske kort tid har gjort det gennemsnitligt ca. 1.000 kr. dyrere at være bilist i Danmark svarende til i alt 1,6 mia. kr.

Skal det undgås, at bilen også fremover lægges for had med øget drypvis beskatning til følge, kræver det en større forståelse for bilismens vilkår. FDM's reformforslag »Bilafgifter 2005« synes at være et godt grundlag for dette, hvorfor det er spørgerens håb, at ministeren vil komme med et udspil på baggrund af dette.

Svar (15/1 96)

Skatteministeren (Carsten Koch):

Motororganisationernes forslag til ændring af afgiftsstrukturen på bilområdet »Bilafgifter 2005« er et interessant forslag. Forslagets sigte er at omlægge bilafgifterne inden for samme provenu med det mål, at miljøvirkningen af afgifterne forbedres. Forhøjelser af afgifterne på benzin og besiddelse anvendes til reduktion af registreringsafgiften. Afgiften på besiddelse, der i dag baserer sig på vægten, foreslås for nye biler omlagt til en afgift udregnet efter de enkelte bilmærkers brændstoføkonomi.

Ændringerne i afgiftsstrukturen bør efter organisationernes opfattelse ske gradvis over en årrække også for at sikre mod kapitaltab på den eksisterende bilpark og forstyrrelser af markedet.

Jeg hilser organisationernes forslag velkommen som et seriøst bud på, hvordan motorbeskatningen kunne indrettes. Forslaget er egnet til en dialog og diskussion om bilafgifternes virkning. Afgifterne på bilismen er høje, og det skal de også være. Ikke mindst væksten i CO₂-udledninger fra transportsektoren giver anledning til bekymring. I det omfang man yderligere gennem afgifterne skal forsøge at begrænse miljøvirkningerne fra transportsektoren, må det samlede afgiftstryk enten tendere mod at stige, eller afgifterne indrettes mere målrettet mod at fremme mindre miljøskadelig adfærd eller en kombination heraf. Bilorganisationerne har været fremsynede ved at erkende, at man bedst tjener miljøet og egne interesser ved at bestræbe sig på at skærpe afgifternes miljøvirkninger, hvorved behovet for hårdere afgiftsbelastning ved et givet miljømål kan reduceres.

Jeg har indledt drøftelser med organisationerne om bilafgifterne og i samarbejde med organisationerne iværksat et nærmere teknisk analysearbejde.

Jeg har over for organisationerne gjort det klart, at regeringen ikke er indstillet på at ændre benzinafgiftspolitikken, hvorefter afgifterne søges sat så højt som muligt, dog således at benzinafgifterne ikke vil give anledning til fornyet grænsehandel. Denne politik, der blev fastlagt ved skattereformen, indebærer, at benzinen i Danmark ikke bliver højere end i Tyskland under forudsætning af, at avancerne i de to lande er identiske. Der er ikke umiddelbar udsigt til, at de tyske afgifter på benzin sættes i vejret.

Det andet element i organisationernes forslag, der ville forbedre miljøvirkningerne ved afgifterne, er en omlægning og forhøjelse af besiddelsesafgiften. Jeg er enig med organisationerne i, at de nye og mere pålidelige oplysninger om bilernes brændstoføkonomi, der vil være til rådighed senest 1. januar 1997, giver muligheder for at reformere besiddelsesafgiften i retning af bedre miljøincitamenter. Man kunne overveje forskellige modeller for indretning af besiddelsesafgiften (vægtafgiften), og regeringen vil i denne samling muligvis fremsætte et lovforslag om en ændring i afgiften.

Organisationernes forslag om omlægning af registreringsafgiften ved sanering af særlige fradrag giver også anledning til overvejelser.

Når strukturen i en besiddelsesafgift er beskrevet, vil det være muligt nærmere at vurdere virkningerne af en omlægning henimod en sådan ny besiddelsesafgift. Transportrådet har